

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

506^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 1° DICEMBRE 1961

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente SCOCCIMARRO

INDICE

CORTE COSTITUZIONALE:		
Annunzio di ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità costituzionale	Pag. 23411	
DISEGNI DI LEGGE:		
Annunzio di presentazione	23411	
Presentazione	23415	
Presentazione di relazione	23411	
INTERPELLANZE:		
Annunzio	23450	
Svolgimento:		
ANGELINI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	23443, 23449	
CAPALOZZA	23442, 23443	
RODA	23444, 23449	
INTERROGAZIONI:		
Annunzio	23450	
Annunzio di risposte scritte	23411	
Svolgimento:		
ANGELINI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	23436 e <i>passim</i>	
BARBARO	23419 e <i>passim</i>	
BISORI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	Pag. 23412, 23420	
* BONADIES	23421	
BOVETTI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	23419, 23424, 23428	
BUIZZA	23430	
CERABONA	23422	
DELLE FAVE, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>	23415, 23417	
DE LUCA Luca	23427	
DE SIMONE	23435	
ELKAN, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	23432, 23433, 23434	
GIANQUINTO	23424	
LEPORE	23433	
MAMMUCARI	23437	
MARABINI	23439	
MERLIN	23414, 23436	
NENNI Giuliana	23413	
PEZZINI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	23425, 23428	
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	23413 e <i>passim</i>	
TERRACINI	23412, 23416	
ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni.		23453
N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.		

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri

CARELLI, Segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa:

dai senatori Tartufo e Jannuzzi:

« Passaggio a carico dello Stato di tutta la spesa occorrente per le opere di carattere idraulico forestale di sistemazione dei bacini di bonifica di cui al regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3267, al regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, e alla legge 25 luglio 1952, n. 991 e seguenti » (1794).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di presentazione di relazione

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Piola ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 7 ottobre 1961, n. 1029, recante modificazioni

dell'imposta di fabbricazione sui filati di fibre tessili » (1784).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute

Annunzio di ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale

PRESIDENTE. Comunico che nello scorso mese di novembre sono pervenute ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

PRESIDENTE. Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni

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

Si dia lettura dell'interrogazione del senatore Terracini al Ministro dell'interno.

C A R E L L I , *Segretario* :

« Per sapere, se e quali misure abbia disposto, dopo la restituzione a libertà del criminale razzista Ludwig Zind a seguito di un'allarmante e sintomatica decisione della Corte di cassazione (che, emessa, come fu, in coincidenza con l'inizio del processo Eichmann, presenta al mondo la Repubblica italiana come solidale con la peggiore feccia antisemita), per impedire a codesto ignobile individuo di restare sia pure per breve ora o comunque di ritornare nel nostro Paese, fattosi certo per lui ormai meta di elezione stante l'impunità in esso tanto solennemente assicurategli » (1117).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

B I S O R I , *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Il cittadino tedesco Ludwig Zind, che venne scarcerato per provvedimento giudiziario l'11 aprile, lasciò il territorio italiano il 21 dello stesso mese.

P R E S I D E N T E . Il senatore Terracini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

T E R R A C I N I . La risposta stringata dell'onorevole Sottosegretario dà soddisfazione alla domanda specifica che io avevo rivolto all'onorevole Ministro dell'interno. Tuttavia, con tutto rispetto, ho l'impressione che si tratti di una risposta almeno in parte reticente. Infatti, se è vero che il cittadino della Germania federale Ludwig Zind, condannato dai tribunali tedeschi in quanto razzista ed antisemita, è stato scarcerato in Italia per una disposizione della Corte d'appello di Napoli, confermata dalla Corte di cassazione, e se pertanto egli non doveva più a questa stregua essere trattenuto dall'autorità italiana per il reato commesso e sanzionato in Germania, è altrettanto vero, in base alle notizie diffuse e da me controllate, che egli aveva anche violato la legge italiana, essendo entrato in Italia con falso passaporto, reato accertato dall'autorità di

polizia di Napoli, la quale proprio in conseguenza di ciò lo aveva dapprima trattenuto all'atto dell'imbarco e poi rinchiuso in carcere.

Solo a chiarimento della sua posizione generale vennero richieste, a mezzo dell'Interpol, informazioni in Germania; ed è allora che si seppe che egli era già stato condannato per antisemitismo. Tutte le pratiche di carattere giudiziario furono in seguito legate a questo precedente.

Ora è strano che lo Zind sia stato non solo rilasciato, ma anche autorizzato a lasciare l'Italia, e non sia stato invece trattenuto per essere giudicato per il reato commesso nei confronti dello Stato italiano.

Ciò dimostra che nei confronti di questa losca figura si è agito con una benevolenza che rappresenta un'offesa alla legge del nostro Paese.

Ringraziando quindi l'onorevole Sottosegretario della risposta sul quesito specifico, mi permetto di pregarlo di voler accertare anche gli altri dati di fatto sui quali ho fornito in questo momento alcune indicazioni ed eventualmente di chiarire i motivi per i quali in tal modo si è proceduto.

B I S O R I , *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B I S O R I , *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Mi permetto di fare osservare al senatore Terracini che nella sua interrogazione non domandava se lo Zind, dopo scarcerato, era stato nuovamente incarcerato perchè aveva violato la legge italiana; ma domandava — tutto al contrario — che cosa il Ministero dell'interno avesse disposto per impedire a costui, dopo la liberazione, « di restare sia pure per breve ora o comunque di ritornare nel nostro Paese ». Io a questa interrogazione ho risposto. Sull'altro fatto di cui solamente ora il senatore Terracini ha parlato, il Governo non è stato interrogato. Ci vorrà quindi un'interrogazione apposita se il senatore Terracini desidera una risposta sull'argomento su cui ha ora lamentato di non aver avuto da me ragguagli.

TERRACINI L'ho detto io stesso, onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE Segue un'interrogazione dell'onorevole Giuliana Nenni al Ministro dei lavori pubblici. Se ne dia lettura.

CARELLI, *Segretario*

« Per sapere se è veramente finita " la guerra dei trent'anni " tra cotesto Ministero e il Ministero dei trasporti (vedi « Globo » e la « Notte ») per quanto riguarda l'idrovia Ferrara-Mare:

e per conoscere come e quando il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quello dei trasporti, pensa di poter ultimare un'opera di grande interesse nazionale » (1124).

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per la sistemazione dell'idrovia Ferrara-Porto Garibaldi, il Ministero dei lavori pubblici è intervenuto, in base alla legge speciale n. 1038 del 31 luglio 1956, per l'esecuzione delle opere del tratto Migliarino-Ostellato-Porto Garibaldi, per un importo complessivo di lire 1.200.000.000. Detti lavori sono in parte ultimati ed in parte in via di completamento

Per rendere navigabile il tronco Ferrara-Migliarino ai natanti di 600 tonnellate, in mancanza di uno stanziamento di fondi straordinario, si è provveduto con i normali fondi di bilancio al finanziamento di opere per un importo di lire 741.000.000, i cui lavori sono attualmente in corso. Per la completa sistemazione del predetto tronco Ferrara-Migliarino occorre una ulteriore spesa di lire 900.000.000, alla quale si cercherà di far fronte con le disponibilità di bilancio del corrente e dei prossimi esercizi finanziari.

Per intanto è stato già redatto un progetto per l'importo di lire 210 milioni, attualmente all'esame del Consiglio superiore dei

lavori pubblici, per la sistemazione del tratto urbano di Ferrara, da Porta Reno a Ponte San Giorgio, mentre sono in corso di elaborazione i progetti degli altri lavori necessari. Da quanto sopra risulta che il Ministero dei lavori pubblici non ha trascurato il suo interessamento per la realizzazione di un'opera di cui riconosce la necessità e non mancherà di adoperarsi perchè i lavori previsti possano essere eseguiti ed ultimati con ogni possibile celerità.

Quanto al rilievo mosso dall'onorevole interrogante circa le divergenze fra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti, si fa presente che la natura dell'opera ha richiesto talvolta la preventiva intesa con il predetto Ministero dei trasporti su questioni di ordine tecnico che, data la loro complessità e delicatezza, hanno, in qualche caso, determinato divergenze di punti di vista, del resto sempre superate di pieno accordo.

PRESIDENTE L'onorevole Giuliana Nenni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

NENNI GIULIANA Mi dichiaro soddisfatta della risposta dell'onorevole Sottosegretario. Prendo atto che la guerra tra i due Ministeri è finita e che c'è un regime armistiziale. Vorrei ancora raccomandare a lei, onorevole Sottosegretario, che siano trovati gli ulteriori stanziamenti necessari nelle pieghe del bilancio dell'anno scorso onde quest'opera di straordinario interesse nazionale possa finalmente venire ultimata.

PRESIDENTE Segue un'interrogazione del senatore Merlin al Ministro dei lavori pubblici. Se ne dia lettura.

CARELLI, *Segretario*:

« Per sapere a che punto si trovino i lavori dell'acquedotto Delta Po. I lavori sono stati affidati all'Ente del Delta Padano.

E' urgente portarli a termine, dato il bisogno di acqua delle popolazioni del Delta » (1239).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Come è noto all'onorevole interrogante, i lavori per la costruzione dell'acquedotto per il Delta del Po, finanziati ai sensi della legge 10 agosto 1950, numero 647, per la complessiva spesa di lire 3.335.000.000, sono affidati in concessione all'Ente per la colonizzazione del Delta Padano.

La realizzazione dell'opera sta avendo regolare corso in relazione alla sua considerevole mole, alla particolare natura dei lavori, nonchè alla zona nella quale essi debbono essere eseguiti.

Sono stati, infatti, già appaltati — e per la maggior parte si trovano in corso di sviluppo — i primi tre lotti per un complessivo ammontare di circa lire 2.120.000.000.

Gli impianti di sollevamento e di potabilizzazione delle acque prelevate dai fiumi Po e Adige nelle località Cavarzere e Polesinelle, previsti dal primo lotto, sono pressochè ultimati e si attende, per metterli in funzione, che sia approvata una perizia di variante recentemente presentata dall'Ente concessionario, che prevede il trattamento di potabilizzazione dell'acqua con un sistema più moderno rispetto a quello precedentemente adottato e che ha dato i migliori risultati, cioè con la clorazione a stadi, con l'impiego del biossido di cloruro e l'uso del solfato ferroso come coagulante.

Su detta perizia si è già favorevolmente pronunciato il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed essa si trova attualmente all'esame del Consiglio superiore di sanità.

Anche i lavori compresi nel secondo lotto, riguardanti principalmente la fornitura e posa in opera delle tubazioni nonchè la costruzione di un serbatoio e di un impianto di sollevamento a Taglio di Po, procedono regolarmente.

Sono inoltre in corso di esecuzione i lavori di costruzione dei serbatoi di Adria e Cavarzere, mentre sono stati recentemente

appaltati i lavori riguardanti l'approvvigionamento idrico dei centri capoluogo di Comune, che potranno iniziare quanto prima.

Al completamento dell'opera si provvederà per lotti successivi, per i quali, intanto, l'Ente per la colonizzazione del Delta Padano ha già in corso di elaborazione il progetto relativo al quarto lotto, dell'importo di lire 600.000.000.

P R E S I D E N T E . Il senatore Merlin ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

M E R L I N . Ringrazio l'onorevole Sottosegretario, ma non posso dichiararmi soddisfatto perchè sono nove anni — dico nove anni! — che si attende la conclusione dei lavori per la costruzione di un acquedotto di cui vi è estrema necessità, ed ancora le popolazioni del Delta Padano non hanno avuto una goccia d'acqua. Si tratta di una zona con almeno 60.000 abitanti, il cui capoluogo è una città antica, gloriosa ma altrettanto povera, la città di Adria.

Quale è la situazione? Lei sa, onorevole Sottosegretario, quanta deferenza io abbia per lei che compie il suo dovere e fa tutto quello che può. Per rendere questa opera più facilmente eseguibile l'avete delegata all'Ente del Delta Padano. Non dirò una sola parola contro questo Ente, anche perchè conosco tutti i dirigenti e so che anche essi fanno tutto quello che possono.

E' vero gli impianti di sollevamento e di potabilizzazione delle acque sono pressochè ultimati, ma non sono ancora pronti. Adesso lei mi dice che c'è una perizia di variante, e questo farà ancora tardare i lavori. Ora, è possibile che il Ministero non dia la precedenza assoluta ad un'opera come questa, che deve dare acqua a tanta popolazione ed anche al bestiame che lavora su quei campi? L'acqua del Po è torbida o piena di sale o non c'è per le secche del fiume.

Pertanto, ringraziandola, le dico: date un colpo che potrebbe essere decisivo e che consentirebbe di avere l'acqua nel 1962 nei singoli Comuni. Fate in modo che non si dica di questa grande opera che è come la fabbrica di San Giustina di Padova, che du-

rò 300 anni. Non dico che arriverete a tanto e, augurandomi che il sottosegretario Spasari accolga le mie istanze, spero che si possa giungere al sollecito compimento di questa iniziativa, che risale ancora al tempo in cui ero Ministro.

Presentazione di disegno di legge

B O S C O, *Ministro della pubblica istruzione*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

B O S C O, *Ministro della pubblica istruzione*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Trasformazione del liceo musicale patteggiato " Niccolò Piccinni " di Bari in conservatorio di musica di Stato e approvazione della relativa convenzione » (1795).

P R E S I D E N T E. Do atto all'onorevole Ministro della pubblica istruzione della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Ripresa dello svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Terracini al Presidente del Consiglio dei Ministri. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, *Segretario*:

« Per sapere se sia a conoscenza del fatto che il Presidente recentemente insediato all'Ente nazionale assistenza lavoratori (E.N.A.L.), da poco ritornato ad una gestione normale, dopo un lunghissimo periodo commissariale, che fra l'altro venne giustificato con la necessità di riportare a regolare ordinamento, nella salvaguardia degli interessi morali ed economici dell'Ente, la sua struttura organizzativa centrale e periferica, abbia provveduto a costituire con la massima sollecitudine un « Ufficio di Presidenza »,

organo mai prima esistito e del quale mai venne in precedenza avvertita la necessità, appesantendo così la struttura dell'apparato e gravando di nuove spese inutili il bilancio, a risanare il quale la gestione commissariale non esitò a prendere drastiche misure di sfooltimento;

e se sappia che come capo ufficio presidenza il Presidente dell'E.N.A.L. ha chiamato un proprio figliolo, funzionario della Fiumeter, appositamente distaccato per ricoprire il nuovo incarico fornito di una propina di 100.000 lire mensili, dando così un esempio inqualificabile di malcostume nella pubblica Amministrazione mentre come collaboratori dello stesso Ufficio di Presidenza sono stati nominati un funzionario dello E. N. P. I., il dottor Antonio D'Ambrosio, ed un funzionario ministeriale, il professor Nicola Poccia in dispregio delle disposizioni notoriamente impartite miranti a ridurre il distacco presso altre Amministrazioni dei dipendenti dell'Amministrazione dello Stato » (1066).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

D E L L E F A V E, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. L'Ufficio di Presidenza dell'E.N.A.L. è stato costituito a norma dell'articolo 3, ultimo comma, dello statuto (approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 maggio 1955, n. 478) che, testualmente, prevede che il Presidente « nell'esercizio delle sue funzioni è coadiuvato da un Ufficio di Presidenza ». Se anteriormente l'Ufficio di Presidenza non era in funzione, ciò era dovuto all'esistenza del regime commissariale. Ma anche il Commissario era coadiuvato da un Ufficio di segreteria.

Il distacco del signor Antonio D'Ambrosio, funzionario dell'Ufficio stampa dell'Ente nazionale prevenzione infortuni (E.N.P.I.) e del professor Nicola Poccia, dipendente del Ministero del tesoro, è dovuto alla loro specifica competenza; il primo, infatti, viene utilizzato presso l'Ufficio di Presidenza

per la sua particolare conoscenza del settore giornalistico ed il secondo per la sua speciale esperienza acquisita in precedenti incarichi presso Segreterie particolari.

Per quanto riguarda infine l'incarico conferito al dottor Emilio Mastino Del Rio, esso si giustifica per le circostanze eccezionali e temporanee verificatesi nell'Ente a seguito del trapasso dei poteri dal regime commissariale a quello ordinario e in modo particolare per la cessazione dall'incarico di direttore generale del dottor Lopez, ritornato alle sue funzioni presso il Ministero del tesoro.

Poichè dette circostanze eccezionali e temporanee sono venute a cessare e alla nomina del nuovo direttore generale si sta provvedendo proprio in questi giorni, il caso del dottor Emilio Mastino Del Rio può ritenersi ormai superato.

P R E S I D E N T E . Il senatore Teracini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

T E R R A C I N I . Mi permetto di dissentire completamente dall'onorevole Sottosegretario per quanto riguarda l'asserito superamento del caso da me segnalato e quindi l'assolutoria generale che egli ha così concesso ai responsabili.

Io ho presentato la mia interrogazione nei giorni in cui il Presidente del Consiglio dei ministri, con rinnovate e clamorose dichiarazioni, richiamava l'attenzione dell'opinione pubblica sulla necessità di portare nella Pubblica amministrazione una ventata di aria sana, un po' di pulizia, un nuovo metodo di buon costume. E avendo in quei giorni per l'appunto avuto notizia del tipico esempio di nepotismo che si era verificato all'E.N.A.L., ne feci materia di questa iniziativa parlamentare, sicuro di incontrare, non soltanto la comprensione, ma l'approvazione della Presidenza del Consiglio, che, superando il caso, portasse a una precisa dichiarazione delle accertate responsabilità.

Che cosa risulta dalla risposta dell'onorevole Sottosegretario? Che l'Ufficio di Presidenza dell'E.N.A.L. si è costituito in base ad

una norma del nuovo statuto e che in precedenza esisteva un Ufficio di segreteria del Commissario straordinario. Prima domanda: per quale motivo l'Ufficio di segreteria del Commissario straordinario non si è esso stesso trasformato, con il semplicissimo mutamento dell'intitolazione, nell'Ufficio di Presidenza del Presidente? I Commissari, per anni e anni, avevano provveduto a ridimensionare l'apparato centrale dell'Ente, che assorbiva somme esagerate in confronto all'attività generale che veniva svolta. Ed ecco che il Presidente, appena insediato, per prima cosa assume nuovi dipendenti, sia pure temporaneamente (una temporaneità provocata, penso, dall'interrogazione da me presentata). Se tuttavia il Presidente avesse avuto davvero bisogno di sostituire, per il suo Ufficio di Presidenza, il personale del vecchio Ufficio di segreteria, avrebbe dovuto scegliere i nuovi elementi fra i funzionari già alle dipendenze dell'Ente, senza farne venire altri da fuori, e tanto meno da Pubbliche amministrazioni, e senza creare quindi nuovi casi di quegli incarichi multipli, contro i quali il Presidente del Consiglio si era giustamente e veementemente pronunciato.

Comunque, in qual modo è stato costituito l'Ufficio? Il Presidente dell'E.N.A.L. vi ha chiamato innanzitutto il proprio figliuolo, il quale fra l'altro non era disoccupato (il che non avrebbe comunque diminuito il carattere deplorabile dell'azione) ma aveva già un suo impiego presso una certa azienda, la Fiumeter, Società di assicurazione. In quanto agli altri due chiamati, uno è un funzionario ministeriale e l'altro un impiegato dell'E.N.P.I. E sono nati così due doppi incarichi, dimenticando che l'opinione pubblica era stata mobilitata giusto allora contro questo deplorabile andazzo.

Ma ben più deplorabile si fa l'episodio ove si consideri la chiamata del figliuolo del Presidente, già formalmente da condannarsi, nei suoi sostanziali sviluppi. Onorevole Sottosegretario, forse, dato che le informazioni da lei diligentemente raccolte provengono probabilmente da sorgente interessata a nascondere tali sviluppi, ciò che sto per dire le riuscirà nuovo. La prego pertanto di

prenderne appunto. Dunque, dopo poche settimane che il funzionario della Fiumeter aveva assunta la direzione dell'Ufficio di Presidenza dell'E.N.A.L., l'E.N.A.L. stesso stipulò con la Fiumeter tre polizze assicurative per cifre ingentissime: la prima, per rischi di furto, per 605 milioni; la seconda, ancora per rischi di furto, per 48 milioni e mezzo; la terza, per rischi di responsabilità civile verso terzi, per 49 milioni e mezzo.

Ora, ammesso in via di ipotesi assurda che la chiamata del figlio non fosse che una leggerezza commessa dal Presidente, l'attività di mediatore di codesto figlio a favore della Fiumeter trasforma la leggerezza in scorrettezza e peggio.

Ma qualcuno potrebbe obiettare che ciò è stato fatto per il vantaggio dell'E.N.A.L. No, affatto. Per ricercare il proprio vantaggio l'E.N.A.L. avrebbe dovuto, come ente di diritto pubblico, indire una specie di concorso tra le società assicuratrici, per rivolgersi poi a quella che gli avesse fatto le condizioni più favorevoli. Invece le polizze assicurative furono trattate con la Fiumeter in via interna, privata, potremmo dire, dato il caso, familiare. E l'E.N.A.L. non sa se altre società assicuratrici non avrebbero per ipotesi offerto condizioni migliori. In realtà il metodo adottato era ispirato alla ricerca di ben altri vantaggi.

Come è noto, le operazioni del tipo di quelle di cui parlo danno luogo ad una provvigione. Ebbene, la Fiumeter ha corrisposto provvigioni per i 3 contratti assicurativi con l'E.N.A.L.? Sì, le ha corrisposte. In quale somma? Nella somma di 735.000 lire. A chi corrisposte? Mi spiace dirlo: al dirigente dell'Ufficio di Presidenza dell'E.N.A.L.

Io mi attendevo che questo affare torbido trovasse una parola di condanna da parte della Presidenza del Consiglio. Invece l'onorevole Sottosegretario ha ritenuto di gettare lo spolverino su tutto, il che potrebbe involgere altri padri ad agevolare i propri figlioli negli stessi modi, che certamente non riscuotono l'approvazione e il plauso di nessuno dei colleghi presenti.

Ecco perchè la risposta dell'onorevole Sottosegretario non mi soddisfa. Ma io credo che essa non soddisfi neanche il Presidente

dell'E.N.A.L., se quanto meno in lui vi è coerenza tra il dire e il sentire. Il Presidente dell'E.N.A.L., in certo tronfio discorso, che pronunciò all'atto del suo insediamento dinanzi a tutto il personale dipendente, disse infatti tra l'altro: « Tutti debbono sapere che nell'E.N.A.L., finchè ci sarò io, non ci saranno mantenuti ». E aggiunse: « Se si può perdonare un poverello che, in buona fede, per sconoscenza di una situazione, ha sbagliato, non si può perdonare a chi ha una responsabilità precisa ». Orbene, il Presidente dell'E.N.A.L. ha una precisa responsabilità anche nei confronti di quanto ho denunciato, e sarà di certo immensamente mal contento della assoluzione che la Presidenza del Consiglio gli elargisce.

Quanto a me, sono amaramente insoddisfatto della risposta avuta. E se da questa si deve trarre un giudizio sull'opera moralizzatrice cento volte promessa dal Presidente del Consiglio, ebbene, le prospettive sono veramente tristi. Un'amministrazione nella quale i governanti permettono che si annidino germi di dissolvimento morale non sarà mai pari ai compiti che la Repubblica le rimette.

G I A N Q U I N T O . In Sicilia si chiama la mafia dell'assicurazione.

D E L L E F A V E , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E L L E F A V E , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Senatore Terracini, vorrei replicare brevemente, non per assolvere nè per condannare, ma soltanto per rettificare.

T E R R A C I N I . Vorrei che condannasse.

D E L U C A L U C A . Deve condannare! Sono camorre...

D E L L E F A V E , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* Onorevoli senatori, mi lascino parlare

per favore. Quando si parte da presupposti che devono essere dimostrati, non si può nè assolvere nè condannare con leggerezza.

Senatore Terracini, la ringrazio degli elementi che mi ha fornito e mi riservo di fare gli opportuni accertamenti. Del resto, quando presi atto della presentazione della sua interrogazione, mi preoccupai subito personalmente di andare in fondo alla questione, ed il caso è stato superato nel modo che ho annunciato. Però, quando si parte da presupposti che non sono validi, io ho il dovere di rettificare.

Lei ha chiesto per quale motivo c'è un Ufficio di Presidenza, ed ho risposto citando le norme dello statuto in vigore; lei chiede inoltre per quale motivo il personale della Segreteria del precedente Commissario non si è automaticamente trasformato in personale dell'Ufficio di Presidenza del sopraggiunto Presidente. Ebbene, non soltanto non esiste una norma a questo proposito, ma non c'è neppure una prassi. Ogni volta che un nuovo elemento viene chiamato alla Presidenza, come avviene anche per gli uomini politici nei vari Dicasteri, è comprensibile che essi scelgano per il proprio Gabinetto o per il proprio Ufficio di Presidenza o di Segreteria il personale di fiducia di cui hanno bisogno e nel quale ripongono la loro fiducia.

Ciò non è regolato da nessuna norma, ma è prassi costante e giustificabile.

Inoltre, senatore Terracini, lei parte dal presupposto che distacchi di questo genere non possano avvenire. Mi spiace contraddirla, ma questi distacchi sono consentiti financo fra amministrazione e amministrazione dello Stato, in base all'attuale stato giuridico dei pubblici impiegati. Senza dubbio vi sono delle cautele da adottare e delle procedure da seguire per impedire che i casi del genere diventino eccessivamente numerosi: infatti nello stato giuridico si prevedono decreti interministeriali, eccetera; però esiste per gli impiegati dello Stato questa possibilità. Pertanto la stessa possibilità esiste anche per enti di questo tipo. I distacchi, quindi, sono legittimi. Per quanto invece riguarda il merito, il problema non può che essere rimesso alla competenza di chi di dovere.

TERRACINI. Allora lei sconfessa la circolare del Presidente del Consiglio.

DELLEFAVE, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Parlerò anche della circolare.

Ogni volta che si verifica un distacco — e siamo, come ripeto, nell'ambito della legittimità perchè, come è noto, noi non abbiamo che poteri di vigilanza sul piano della legittimità, non sul piano del merito — ...

TERRACINI. Sul piano della moralità...

DELLEFAVE, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. ...lei dice che ci troviamo di fronte al cumulo degli incarichi, e quindi in contraddizione con le norme che la Presidenza del Consiglio ha diramato.

Ciò non è esatto perchè questi ed altri tipi di distacco, quando si verificano — e ripeto ancora che si verificano legittimamente — non danno luogo ai doppi incarichi, ai doppi stipendi, ai doppi emolumenti, ma danno luogo soltanto al trattamento di origine integrato eventualmente da indennità accessorie connesse con le nuove funzioni. Ma non è questo il caso ipotizzato dalle disposizioni predette: esse riguardano invece la duplicità degli incarichi, che viene espressamente vietata.

Ho detto questo soltanto per rettificare alcune impostazioni che hanno dato luogo alla sua replica.

Per quanto concerne infine le notizie da lei fornite nel corso della sua replica e che si riferiscono a circostanze non richiamate nella sua interrogazione, ho preso debita nota e assicuro che procederò agli accertamenti del caso.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Barbaro al Ministro della difesa. Se ne dia lettura.

CARELLI, *Segretario*:

« Per sapere se non creda opportuno, necessario ed altresì urgente disporre che — in

armonia con quanto molto saggiamente si è fatto, da tempo, per l'importante zona di Cosenza e, in questi ultimi tempi, per l'altrettanto importante zona di Catanzaro — venga destinata a Reggio un'adeguata unità delle nostre gloriosissime Forze Armate, che hanno sempre avuto stabile stanza e antiche tradizioni nel medesimo grande centro, e che sono particolarmente care e ansiosamente attese, da anni, da quella eroica, patriottica, nobile popolazione che, giusta i logici rilievi di autorevolissimi quotidiani come " Il Tempo ", non può essere ancora una volta delusa; e ciò in considerazione sia del fatto che tali reparti erano stati assegnati, alcuni anni orsono, ma non vennero mai trasferiti, unicamente perchè non era ancora libera la grande caserma che doveva ospitarli, sia del fatto che tale magnifica caserma è stata successivamente e all'uopo resa libera e disponibile, sia della preponderante assoluta, indiscutibile importanza strategica, in tutti i tempi, della zona, come luminosamente dimostra, per chi non la ignori, la più volte millenaria storia di quella terra, che fu l'Italia antichissima e primigenia, e che dalle guerre Puniche all'Armata della battaglia di Lepanto, alla leggendaria Epopea garibaldina e all'ultima guerra mondiale fu, e sarà sempre, insieme con lo Stretto e con la Sicilia, la chiave strategica di più decisiva importanza che abbia l'Italia, e che vi sia nel cuore del Mediterraneo » (1131).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

B O V E T T I , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Il Ministero della difesa non può che apprezzare i motivi che hanno dettato l'interrogazione dell'onorevole senatore Barbaro. Però, per ora, ragioni di carattere operativo non consentono di dislocare grandi unità dell'esercito a Reggio Calabria.

La questione è allo studio. L'utilizzazione della caserma Cantaffi, ancora in gran parte occupata dagli sfollati, sarà presa in considerazione nel quadro degli studi intesi

a destinare nell'Italia centro-meridionale taluni enti addestrativi.

Pertanto quanto forma oggetto dell'interrogazione del senatore Barbaro fornirà motivo di attento studio e — auguriamoci — di solleciti provvedimenti da parte del Ministero della difesa.

P R E S I D E N T E . Il senatore Barbaro ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

B A R B A R O . Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole rappresentante del Governo, e lo ringrazio per gli affidamenti, ma mi permetto di insistere sulla necessità e sull'urgenza che questi provvedimenti siano adottati al più presto, anche perchè così si è fatto per altre zone molto meno importanti e non fornite di caserme, mentre Reggio, da un lato, ha una grande importanza strategica e, dall'altro, è dotata di una ottima e grande caserma.

D'altro canto, l'onorevole ministro Andreotti recentemente, nella discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, il 5 luglio, ha confermato questo impegno. Cerchiamo allora di realizzarlo al più presto, nell'interesse generale della difesa nazionale, nell'interesse particolare delle Forze Armate ed anche nell'interesse e per il superiore sentimento patriottico di quelle magnifiche popolazioni, che si sentono quasi private di una qualche cosa della loro stessa vita, mancando delle Forze Armate, che a Reggio vi sono sempre state, e che debbono al più presto tornare in quella nobilissima città, dove sono ansiosamente attese!

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca due interrogazioni, rispettivamente del senatore Gerini ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia e del senatore Bonadies ai Ministri dell'interno e della sanità.

Poichè si riferiscono ad argomenti affini, propongo che siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle due interrogazioni.

C A R E L L I , *Segretario* :

« GERINI. *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se siano al corrente del senso, non di disagio, ma di insopportazione, che nei più vari strati della popolazione di Roma hanno destato le condizioni di certe sue strade centrali e periferiche, in particolari ore della sera e della notte in squisita competizione con i fasti più citati di certi porti orientali;

se non credano meritevole di considerazione l'opinione di quanti non si rassegnano alla contraddizione, per la quale, alla sollecitudine di tutele e di sanzioni in difesa di quelli che sono gli accessori della persona umana non risponde una preoccupazione, che si manifesti in provvidenze per quanto attiene all'essenza stessa della sua integrità;

se non pensino, che lo sforzo di un popolo impegnato, per tanta parte, duramente, meriti senza indugio l'atto di giustizia che sta nella tutela — dalla quale non vi è ordinamento politico, al di là di dottrine e convincimenti, che nei fatti prescinda — della sua sanità fisica e morale, premessa e garanzia di ogni risultato;

che ragazzi e fanciulle abbiano, per certe ore del giorno, costantemente, sotto i loro occhi, spettacoli rattristanti, o ascoltino più tristi patteggiamenti, o subiscano di ritorno da studi o lavoro scherni o adescamenti, sono cose che nessuno vorrebbe sotto le proprie finestre o sul cammino della sua famiglia, così che sembra possa essere giustificato l'interrogativo perchè si continui ad essere indifferenti che le abbiano altri, per i quali anzi — con riflessi sociali di prima grandezza — possono riuscire traumi ben più profondi e spesso irreparabili, quando loro manchi la garanzia di rasserenamento e di salute che sono nel privilegio della educazione e nel calore di una famiglia » (1162);

« BONADIES. *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per conoscere:

1) quali provvedimenti essi intendono prendere, ciascuno nel settore di propria competenza, per eliminare il gravissimo inconveniente oltre che morale anche sanitario che deriva dalla prostituzione girovaga e

incontrollata che sfacciatamente si svolge in Roma e nelle altre città d'Italia con gravissimo scandalo e gravissimo pericolo sanitario specie tra i giovani;

2) se non ritengano opportuno, contro il dilagare in maniera vastissima delle malattie veneree e luetiche, di procedere a modificare le attuali restrizioni derivanti dalla applicazione della legge Merlin onde sottoporre tutte le prostitute a controllo medico periodico per accertare la presenza in esse di malattie trasmissibili;

3) se non debba essere considerata anche l'opportunità di schedare o sottoporre a visita medica obbligatoria anche quegli altri infelici esseri umani che ugualmente esercitano la prostituzione, in modo ugualmente scandaloso, cioè quegli omosessuali che è quanto mai frequente trovare in ore notturne in noti ambienti specialmente di Roma oltre che di altre grandi città d'Italia » (1166).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

B I S O R I , *Sottosegretario di Stato per l'interno.* Alla interrogazione n. 1162 risponde anche per conto del Ministero di grazia e giustizia ed a quella n. 1166 anche per conto del Ministero della sanità.

Sia la Questura di Roma sia altre Questure della Repubblica effettuano giornalmente, con notevole impiego di uomini e di mezzi, una meticolosa ed impegnativa attività preventiva e repressiva in relazione ai fatti che le due interrogazioni lamentano. I risultati sono tali che — se si tien conto, come si deve, dei limiti imposti all'azione della polizia dalla legge 20 febbraio 1958, numero 75 — tornano ad onore degli organi che quella difficile attività svolgono.

D'altra parte il Governo conosce bene le doglianze che da molte parti si levano nel senso accennato dagli onorevoli interroganti e da tempo si è reso conto dell'opportunità d'integrare e modificare talune disposizioni della legge precitata per ovviare a talune forme di prostituzione che più grave-

mente offendono la pubblica moralità, l'ordine pubblico, l'educazione dei minori. A questo scopo il Governo — prevenendo aspirazioni di cui i senatori Gerini e Bonadies si resero interpreti nello scorso maggio con le interrogazioni cui ora rispondo — già nello scorso gennaio presentò, proprio al Senato, il disegno di legge n. 1384, contenente modifiche e aggiunte alla legge anzidetta.

Più volte poi il Governo sollecitò la discussione di quel disegno di legge. La 1^a Commissione, nella seduta del 4 ottobre, ritenne necessario il parere della Commissione di giustizia ma quel parere ancora non è stato reso.

Per quanto riguarda il controllo sanitario delle malattie veneree proposto dall'onorevole Bonadies, non si può ritenere giustificato un ritorno a sistemi di schedatura probabilmente oggi insufficienti e comunque contrastanti con principi, anche costituzionali, cui non è dato derogare. Tutto quello che al riguardo sembra possibile è lo stabilire, come propone il disegno di legge governativo, che la Pubblica Sicurezza abbia facoltà di segnalare al medico provinciale le persone dedite all'esercizio della prostituzione denunciate per infrazioni alla legge succitata, sicché sia eventualmente applicabile verso tali persone, a cura del medico provinciale, l'articolo 6 della legge 25 luglio 1956, n. 837, secondo cui egli « quando abbia fondato motivo di ritenere affetta da malattia venerea, con manifestazioni contagiose, una persona la quale può diffonderla ad altri », può disporre una visita o valutare un certificato medico e adottare in conseguenza taluni provvedimenti di profilassi.

P R E S I D E N T E . Il senatore Bonadies ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto. Il senatore Bonadies replicherà anche a nome del senatore Gerini.

* **B O N A D I E S .** Signor Presidente, dichiaro che sono soddisfatto solo parzialmente della risposta. In realtà, il fenomeno ha una grande importanza, come tutti possono constatare. Certo, la legge Merlin è una conquista sociale e noi non pensiamo di abo-

lirla; però è evidente che dal 1955 al 1960 la sifilide è aumentata del cento per cento. Secondo dati portati alla nostra conoscenza, da 3222 casi (e sono soltanto quei casi che si conoscono da parte dei dispensari antivenerei) siamo passati alla cifra di 6404; si tratta, quindi, di un aumento del 99 per cento: è questo un elemento da tener presente. Il Ministro Giardina, nell'ottobre scorso, ha promesso di presentare dei provvedimenti che fino ad ora non sono stati presentati.

Circa le tessere sanitarie, io credo che noi non possiamo scartarle. Il disegno di legge Scelba, Gonella, Giardina sarà discusso in Senato e speriamo di poter parlare in quella sede anche di queste tessere sanitarie. Perché si scheda tanta gente per altre ragioni, e per ragioni di questo genere non si vuole istituire la tessera? E' una questione che secondo me va discussa.

Di fronte al fenomeno dell'aumento delle malattie veneree il Ministro della sanità non è rimasto inattivo; esso ha aumentato i luoghi di cura, ma questo non basta ed occorrono maggiori mezzi di difesa. Inoltre, è opportuno che la Commissione di giustizia del Senato dia al più presto quel parere che farebbe avanzare l'iter del disegno di legge Scelba, Giardina, Gonella.

Si dice che il medico provinciale potrebbe eventualmente ricorrere a mezzi a sua disposizione quando viene a conoscenza di uno stato di fatto cioè quando viene a conoscenza che un determinato soggetto maschile o femminile è affetto da sifilide. Ora il medico provinciale non è in condizioni di conoscere questi fatti: bisogna che la legge sia fatta in modo che consenta al medico provinciale di venire a conoscenza dell'elemento malattia, perchè altrimenti non otteniamo certamente nessun risultato.

Detto questo, mi riservo di parlare quando sarà portato in discussione il disegno di legge Scelba, Gonella, Giardina.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Cerabona al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario* :

« Per conoscere quali provvedimenti a carattere di urgenza sono stati presi a favore della popolazione di Montalbano Jonico colpita dalla recente sciagura di un vasto movimento franoso e quali misure intendano adeguatamente adottare per impedire che altre frane si susseguano;

ciò in considerazione del fatto che la cittadinanza ha subito gravissimi danni e vive in permanente allarme » (1173).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo anche per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri. In effetti, l'abitato di Montalbano Jonico, in provincia di Matera, per la particolare costituzione geologica del terreno su cui insiste, venne già, nel 1957, interessato da un movimento franoso che rese necessario disporre lo sgombero di sessanta abitazioni del rione « Extramurale Mulino », con la conseguente costruzione, ai sensi della legge 12 aprile 1948, n. 1010, di altrettanti ricoveri.

Senonchè non tutte le famiglie interessate si dimostrarono disposte ad abbandonare le proprie abitazioni, quantunque riconosciute pericolanti, e, pertanto, parte dei ricoveri come sopra costruiti furono abusivamente occupati da altre famiglie non minacciate dal movimento franoso.

Peraltro, permanendo, a giudizio del tecnico del Servizio geologico d'Italia, il pericolo di crollo delle abitazioni di che trattasi, venne formalmente invitato il Comune di Montalbano Jonico ad adottare, con la sollecitudine che il caso richiedeva, i provvedimenti di propria competenza e responsabilità allo scopo di ottenere il totale sgombero delle abitazioni pericolanti ed il trasferimento di tutte le famiglie nei ricoveri come sopra costruiti, allontanandone gli occupanti abusivi. Non risulta, peraltro, che il Comune in parola abbia adottato, sino ad ora,

alcuno di tali provvedimenti. Successivamente, essendosi nel medesimo abitato verificato un altro movimento franoso, che ha particolarmente interessato la piazza Quaranta, si è constatata la necessità dello sgombero, sempre a seguito del parere tecnico espresso dal Servizio geologico d'Italia, dei fabbricati prospicienti la piazza stessa.

Risulta, peraltro, che il Comune, formalmente invitato ad effettuare tale sgombero, ha, sino ad ora, provveduto all'allontanamento di sole quattro famiglie.

Al predetto Comune venne, inoltre, consigliato di provvedere alla deviazione della rete fognante che attraversa comunque le zone in frana ed infatti l'ente in parola ha già eseguito la deviazione della fogna attraversante piazza Quaranta, con riserva di provvedere ai successivi lavori allorquando lo consentiranno le disponibilità finanziarie.

Poichè sono tuttora in corso, nell'abitato di Montalbano Jonico, accertamenti tecnici da parte di un geologo del Servizio geologico d'Italia, si ritiene opportuno attendere le conclusioni di tali accertamenti prima di esaminare quali provvedimenti sarà necessario adottare.

P R E S I D E N T E . Il senatore Cera-bona ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

C E R A B O N A . Devo dichiararmi insoddisfatto. Occorre tener presente che alcuni paesi del materano sono continuamente minacciati da rovinose frane. Già precedentemente, nel 1957, vi furono in Basilicata altre gravi frane, e ve ne furono nel 1890 e nel 1898.

Ricorderò che in altra mia recente interrogazione, a proposito del comune di Pisticci, dovetti far notare al Ministero dei lavori pubblici che la zona jonica è tormentata dalle frane, come è menzionato negli scritti dell'Almagià, del Di Lorenzo e di tanti altri. Pisticci e Montalbano Jonico furono danneggiati gravemente dal terremoto del 1857, che tanti lutti cagionò alla Lucania. Anche dopo di allora si richiese che qualcosa venisse fatta per infrenare i movimenti franosi, ma i Governi poco o nulla fecero.

E' anche vero che questo Governo ha consigliato ai Comuni di interessarsi del problema e che i Comuni non hanno fatto, ma debbo dire che non bastano gli inviti, per indurre i Comuni ad eseguire opere di così grande mole. I Comuni non si muovono, non si possono muovere per le loro condizioni economiche assolutamente disastrose.

Si è detto dal Sottosegretario che i ricoveri costruiti per accogliere famiglie abitanti in case pericolanti, sono stati occupati da altre persone, ma è di fronte a simili abusi che deve intervenire l'azione del Governo per richiamare i sindaci inadempienti a far rispettare il diritto di chi deve occupare i ricoveri.

Ora, non è sufficiente che l'onorevole sottosegretario Spasari, sempre diligente, abbia detto che si è intervenuti attraverso inviti e consigli; occorre maggiore interesse da parte del Governo per sollecitare i lavori che debbono essere eseguiti dai Comuni e per intervenire con aiuti finanziari immediati e notevoli.

E' vero che la legge prescrive che le fognature debbono essere a carico dei Comuni, ma questa legge è inumana quando i Comuni non hanno la possibilità finanziaria di costruirle. D'accordo, quindi, che le fognature le debbono fare i Comuni, ma quando ciò non è possibile per ragioni finanziarie, vi è il dovere di tutelare la salute pubblica mediante l'intervento dello Stato, con tutti i mezzi a sua disposizione. Si tratta di situazioni di gravità eccezionale, che, in particolar modo per l'Italia meridionale, debbono essere sollecitamente studiate e rimosse.

Vi è quasi tutta la zona jonica franata: Pisticci, Bernalda, Montalbano; e vi sono altri paesi della provincia di Matera, come Stigliano, Aliano, Pomarico, Craco, che, a causa del movimento franoso, scendono sempre più a valle. Invoco perciò provvedimenti urgenti, seri e concreti. Non è la prima volta che torno sull'argomento: potrei dire che ogni anno ne ho parlato, ma troppe sono le frane...

G I A N Q U I N T O . Non sta bene parlare di corda in casa dell'impiccato: anche il Governo sta franando. (*ilarità*).

C E R A B O N A . E' una frana, questa, che non provocherà morti e feriti; nelle frane di cui parlo, invece, si lamentano spesso vittime.

In particolare invoco ora solleciti provvedimenti per Montalbano, che, come Pisticci, versa in condizioni preoccupanti. Il Governo, avvalendosi di una disposizione della legge speciale sulla Basilicata, ha disposto il trasferimento di parte della cittadinanza di Pisticci in una località diversa dall'ubicazione attuale della cittadina. Il provvedimento non ha incontrato il favore della cittadinanza, che non ama abbandonare i luoghi degli avi, dove ha tutti i propri affetti e interessi. E' un problema serio, che merita uno studio attento.

Purtroppo la soluzione di questo problema di esistenza umana viene trovata nella dolorosa emigrazione nell'Italia settentrionale o in Svizzera; ma non tutti possono emigrare. E' doveroso creare condizioni ambientali tali che all'emigrazione non si sia costretti: gli italiani nati in quei poveri e sventurati paesi debbono essere tutelati e difesi e debbono poter rimanere e vivere nelle loro case.

Per brevità di tempo non mi intratterò sui rimedi che potrebbero essere adottati. Nel 1904-1905, la Società geografica italiana condusse un'inchiesta sulle frane del nostro Paese, compilando un elenco di Comuni che dovevano essere sollevati dalle rovinose condizioni in cui si trovavano. In Basilicata, su 125 Comuni, 50-60 (più della metà) debbono essere messi in condizione di sopravvivere. Sono sicuro che il Governo vorrà prendere nota di queste dolorose doglianze, e soccorrere Montalbano Jonico, Pisticci e tutta la plaga jonica, che si pensa di risollevare con la promessa industrializzazione, resa possibile dalla scoperta di giacimenti metaniferi.

Confido che il Ministero dei lavori pubblici vorrà interessarsi, in modo particolare e certo, di questi problemi, affinché quelle popolazioni possano continuare ad abitare i loro paesi, senza correre, quotidianamente, il rischio della vita.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Gianquinto al Presiden-

te del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario* :

« Per conoscere le ragioni per le quali nessun rappresentante del Governo è intervenuto all'inaugurazione del Centro di addestramento Alitalia presso l'aeroporto di Fiumicino.

Il Centro, attraverso i suoi corsi, provvede alla preparazione scientifica dei piloti civili e dei tecnici; e sarà a disposizione dei piloti privati nonché delle Compagnie dei Paesi che gravitano nel bacino mediterraneo per l'addestramento del personale a terra e navigante.

I corsi si completano con l'addestramento in volo, preceduto dall'allenamento a bordo dei simulatori del D.C. 8, del Caravelle e del Viscount.

L'interrogante, di fronte alla puntuale presenza di rappresentanti del Governo nelle cerimonie nelle quali si tagliano nastri anche per opere minori, e addirittura a volte di minuscolo rilievo locale, non può non rilevare il particolare significato dell'assenza del Governo all'inaugurazione del predetto Centro addestramento Alitalia, che può essere considerato l'Università dell'aria ed è indubbiamente un validissimo strumento di autonomia e di affrancazione dell'aviazione civile italiana » (1181).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario per la difesa ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

B O V E T T I , *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Rispondendo anche a nome del Presidente del Consiglio, tengo a dichiarare che il Centro di addestramento Alitalia presso l'aeroporto di Fiumicino, come era doveroso, ha formato e forma oggetto di costante interessamento delle autorità preposte all'aviazione civile, che ne hanno apprezzato e ne apprezzano gli altissimi scopi. Con ogni cura sarà seguito l'incremento di questa importantissima istituzione.

All'assenza lamentata dal senatore Gianquinto non può essere attribuito alcun par-

ticolare significato. Il Ministro della difesa, all'ultimo momento, con vivo rammarico, si è trovato impegnato in altra importante manifestazione del suo ufficio ed ha quindi delegato il Segretario generale dell'aeronautica a rappresentarlo. Del resto successivamente con i dirigenti dell'Alitalia *in loco* si sono avuti contatti per esaminare e dare propulsione a questa importantissima iniziativa.

P R E S I D E N T E . Il senatore Gianquinto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

G I A N Q U I N T O . Signor Presidente, l'assenza del Governo all'inaugurazione di questo Istituto di notevole importanza agli effetti dello sviluppo autonomo della aviazione civile è stata rilevata, prima che da me, dalla stampa che si occupa in maniera particolare di questo settore, e a quell'assenza è stato attribuito da quella stampa — e da ciò la mia interrogazione — un significato ben preciso, cioè di ostilità verso il processo di distacco dell'aviazione civile dal dominio dell'Autorità militare.

Quanto sto dicendo non è un'invenzione mia, ma è documentato dalla stampa che si occupa dell'aviazione civile. Il Governo, di fronte a queste proteste, avrebbe fatto bene a giustificare i motivi dell'assenza perchè è innegabile che non può esserci una giustificazione obiettivamente valida per assolvere senza spiegazioni il Governo da questa mancanza.

Il Centro di addestramento Alitalia è stato giustamente definito « l'Università dell'aria » e adempie l'importantissima funzione della formazione e dell'addestramento dei piloti civili in maniera autonoma. Io ricordo che in quest'Aula, quando si è discusso sull'istituzione del Commissariato per l'aviazione civile, è stata prospettata la necessità dell'istituzione di centri di formazione autonoma dei piloti civili, così come avviene per gli Istituti nautici nell'ambito della competenza del Ministero della marina mercantile.

Io prendo atto che il Governo spiega la sua assenza ed esclude dalla medesima qual-

siasi significato di ostilità all'autonomia dell'aviazione civile; ma vorrei pregare il Governo stesso di dare una prova concreta dell'impegno assunto per aiutare il distacco dell'aviazione civile dal dominio — perchè di dominio si tratta — di quella militare.

Non so da quanto tempo, onorevole Presidente, il Senato ha approvato il disegno di legge che istituisce il Commissariato per la aviazione civile, disegno di legge che è attualmente dinanzi alla Camera dei deputati. Non intendo affatto — per carità! — interferire nei lavori dell'altro ramo del Parlamento, ma mi sembra che sia lecito chiedere al Governo di stimolare, per quanto è nei suoi poteri e nelle sue possibilità, la Camera dei deputati affinché una decisione sia presa e affinché la maggioranza democristiana si decida a risolvere questo problema, la cui mancata soluzione danneggia sempre più le sorti dell'aviazione civile italiana.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Luca De Luca al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario:*

« Per conoscere se risponda a verità:

1) che l'appalto dei lavori per la costruzione in Roma della nuova sede dell'E.N.P.A.S., in via Statilia, sia stato dato a licitazione privata ed in caso affermativo quali siano stati i motivi che avrebbero imposto tale scelta, in considerazione soprattutto della imponenza della somma necessaria alla costruzione medesima (1 miliardo e mezzo di lire);

2) che la ditta appaltatrice dei lavori di cui trattasi abbia acquistato il suolo su cui si è realizzata la costruzione, cedendolo in un secondo momento all'Ente stesso;

3) che la stessa ditta stia provvedendo al riattamento dell'immobile sito al Corso d'Italia n. 108, di proprietà dell'Ente, per una spesa complessiva di circa 100 milioni e nel caso affermativo se non ritenga eccessiva tale spesa, trattandosi di un locale di appena 80 vani;

4) che la ditta medesima, infine, abbia ceduto al Presidente dell'E.N.P.A.S. un appartamento ad uso abitazione, sito in piazzale Flaminio.

L'interrogante chiede ancora di conoscere a quali condizioni l'Ente ha acquistato un immobile, adibito in seguito ad uso colonia per i figli dei dipendenti statali, di proprietà di un istituto ecclesiastico di Bologna e a tal proposito desidererebbe che il Ministro precisasse se è vero che in concomitanza con tale compravendita il Presidente dell'E.N.P.A.S. sia stato insignito di un'alta onorificenza vaticana; perchè, infine, l'Ente ha affidato soltanto alla ditta Olivetti l'incarico di fornire tutto l'occorrente per la costituzione di un centro meccanografico.

Per quanto sopra esposto l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ravvisi l'opportunità di disporre eventualmente una adeguata inchiesta là dove errori e scorrettezze sarebbero state commesse, onde garantire una più seria ed oculata amministrazione del denaro pubblico » (1152).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

P E Z Z I N I , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Data l'assoluta insufficienza della vecchia sede della Direzione generale dell'E.N.P.A.S., posta in un fabbricato di via Flaminia (si tenga presente che è un Ente che ha 700 dipendenti), l'Ente si era preoccupato di reperire una area sulla quale poter edificare uno stabile che fosse adeguato alle proprie necessità e che rispondesse ai necessari requisiti di funzionalità.

In considerazione della prevedibile entità della spesa che sarebbe occorsa, l'Ente ha provveduto a nominare un'apposita Commissione consiliare con il compito di affiancare il competente Servizio degli affari generali nelle ricerche e nelle trattative necessarie per raggiungere gli scopi sopra indicati.

Sul finire dell'estate 1957, dopo che la predetta Commissione ebbe esaminato e respinto, per vari motivi, numerose altre offerte, è pervenuta all'Ente l'offerta di un'area posta fra le vie Santa Croce in Gerusalemme, Stabilia e Carlo Emanuele I, area occupata da alcune villette di proprietà di ben 14 persone. Offerenti erano i signori Albinati Luigi e Albinati Carlo, nonché l'impresa Ulisse Navarra, in concorrenza fra di loro.

I signori Albinati si erano dichiarati disposti a vendere l'area al prezzo di lire 170.000 al metro quadrato, chiedendo però un anticipo da parte dell'Ente di lire 80 milioni. L'impresa Navarra, invece, si impegnavano a vendere, oltre al suolo, la costruzione da erigersi sopra al prezzo complessivo di 1 miliardo e 778 milioni.

La Commissione consiliare anzidetta si orientò dapprima verso l'offerta dei signori Albinati, che offrivano il solo terreno, lasciando libero l'Ente di effettuare per la costruzione dello stabile una gara regolare; ma le relative trattative non ebbero esito favorevole, perchè gli interessati non furono in grado di offrire le richieste garanzie. La Commissione consiliare prese allora contatti con l'impresa Navarra, la quale si dichiarò disposta ad assumersi l'onere di raggiungere un accordo con tutti i proprietari dell'area in modo che l'Ente potesse acquistarla direttamente, libera da persone e da cose, nonché di predisporre il progetto di massima del costruendo stabile, consegnandone gli elaborati all'Ente dopo l'interventa approvazione da parte degli organi tecnici comunali e della Sovrintendenza ai monumenti.

L'impresa Navarra era disposta a che l'Ente comprasse direttamente dai singoli proprietari, senza ricavare da tale operazione alcun guadagno, e in effetti essa eseguì l'operazione a proprio rischio, anticipando notevoli somme per caparre e per tacitazioni agli inquilini ed ai proprietari dei detti villini. Come corrispettivo, l'impresa Navarra chiedeva di costruire l'immobile.

L'E.N.P.A.S. poté così acquistare il terreno, per complessivi metri quadrati 2.500, al prezzo complessivo di lire 386.500.000 e, pertanto, ad un costo di lire 158.000 al metro

quadrato, inferiore a quello massimo di lire 168.000 al metro quadrato fissato dalla perizia dell'Ufficio tecnico erariale.

Il prezzo della costruzione fu fissato, invece, con l'impresa Navarra in lire 962.662.000, secondo la stima fatta dall'Ufficio tecnico erariale con motivata relazione in data 6 febbraio 1958. Il relativo contratto d'appalto per la costruzione fu stipulato il 19 febbraio 1958 a rogito notaio Giorgio Albertazzi.

Per incidenza desidero qui rilevare che la nomina dell'onorevole Foresi a presidente dell'E.N.P.A.S. è avvenuta l'11 giugno 1958, cioè in data posteriore a tutte queste operazioni.

In merito ai primi tre punti dell'interrogazione in oggetto, si può quindi concludere che:

1) l'Ente ha acquistato il terreno direttamente dai 14 proprietari, così come è dimostrabile dai relativi rogiti notarili;

2) l'Ente, pur avendo la consuetudine di procedere tutte le volte che può a regolari gare d'appalto, nella specie ritenne di provvedere a trattativa privata, trovandone convenienza sia per le facilitazioni che l'impresa Navarra aveva fatto per l'acquisto del terreno (acquisto che l'Ente ben difficilmente avrebbe potuto effettuare da solo, data la molteplicità dei proprietari e la presenza di numerosi locatari nei diversi villini), sia per il prezzo di costruzione realizzato;

3) l'impresa Ulisse Navarra non ha eseguito altri lavori per l'Ente e, per quanto più specificatamente attiene all'immobile di Corso Italia, i relativi lavori di ammodernamento vengono eseguiti dall'impresa Giuseppe Cardinali, rimasta aggiudicataria degli stessi a seguito di regolare gara.

Per quanto riguarda, invece, i successivi tre punti dell'interrogazione, si fa presente che:

a) l'abitazione del Presidente dell'Ente, in via Romagnosi n. 3, è stata costruita per conto della cooperativa « Stadium » senza contributi statali; il Presidente divenne so-

cio della cooperativa in data 25 settembre 1958 ed ha avuto in assegnazione l'appartamento in data 25 novembre 1959;

b) l'Ente ha acquistato in data 30 dicembre 1960 dall'Opera Pontificia di Bologna un terreno per l'estensione di 16.000 metri quadrati, sul quale si sviluppa una vasta pineta e formante un sol corpo con l'arenile, che ottimamente si presta per la costruzione di una colonia di notevole capienza. Detto terreno, sito in località Tagliata di Cesenatico in provincia di Forlì, è stato valutato dall'Ufficio erariale di Bologna in lire 38.560.000 ed è stato acquistato dall'Ente per lire 38.500.000. L'Ente ha affidato a propri tecnici il progetto per la costruzione della colonia, per cui verrà bandita regolare gara.

Nessun riferimento ha tale acquisto con la nuova onorificenza che la Santa Sede ha concesso al Presidente dell'Ente, già insignito di alte onorificenze vaticane.

Per quanto riguarda la ditta « Olivetti Bull », incaricata della meccanizzazione di alcuni servizi dell'Ente, essa è stata scelta dono regolare gara — cui hanno partecipato anche la Società I.B.M. Italia e la Remington Rand Italia — avendo offerto le migliori condizioni. Il canone mensile per l'intero gruppo di macchine è di lire 642.160.

P R E S I D E N T E . Il senatore Luca De Luca ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

D E L U C A L U C A Signor Presidente, io non escludo che l'E.N.P.A.S. avesse bisogno di una sede adeguata, ma la risposta del Sottosegretario non mi convince, perchè, a parte alcune precisazioni per le quali mi potrei anche dichiarare parzialmente soddisfatto (vale a dire quelle relative alla questione della ditta Olivetti, che avrebbe partecipato assieme ad altre ditte ad una gara e che alla fine, avendo fatto offerte migliori, sarebbe stata scelta dall'Ente per istituire l'ufficio meccanografico), il Sottosegretario ha girato un po' intorno al problema di fondo che ho posto in questa mia interrogazione, ed ha quasi giustificato

quella che io ritengo sia una vera e propria scorrettezza di carattere amministrativo commessa dall'Ente in parola. Io ho sostenuto nella mia interrogazione che per la nuova sede dell'E.N.P.A.S. in via Statilia era stato dato a licitazione privata l'appalto all'impresa Navarra. Nella mia interrogazione ho parlato di una spesa complessiva di un miliardo e mezzo di lire, e non mi pare che si possa giustificare, come ha tentato di fare il Sottosegretario, la concessione di un appalto di questo genere a licitazione privata. L'E.N.P.A.S. aveva un solo dovere: quello di fare non una, ma cento gare: l'E.N.P.A.S. infatti amministra i soldi dei lavoratori italiani e non può arrogarsi il diritto di dare a licitazione privata un appalto per la spesa di un miliardo e mezzo. Qui si tratta di centinaia di milioni, qui si tratta del pubblico denaro, del denaro dei lavoratori, e l'Istituto aveva, ripeto, il dovere di amministrare con oculatezza il denaro dei lavoratori e dello Stato: in casi del genere esso deve fare non una ma cento gare, fino a quando non si trova l'appaltatore, l'impresa che faccia un prezzo adeguato e che si ritenga il migliore. E non è ammissibile che ad un dato momento l'E.N.P.A.S. crei una Commissione la quale decide di dare a licitazione privata all'impresa Navarra un appalto di questo genere

T A R T U F O L I Ma l'appalto è buono o cattivo?

D E L U C A L U C A Caro Tartufoli, questi sono intrallazzi che non si fanno con il danaro pubblico. (*Interruzione del senatore Tartufoli*). Con i soldi dello Stato repubblicano si fanno le gare e non le licitazioni private. (*Interruzione del sottosegretario Pezzini*). Mi dispiace per l'onorevole Pezzini, che stimo personalmente moltissimo e che è stato costretto in questa incresciosa circostanza a darmi questa risposta. La stessa impresa Navarra poi ha fatto quella cooperativa, di cui è socio il Presidente, che ha avuto l'appartamento: anche queste sono cose non troppo lisce e che aggravano il problema di fondo che io ho posto. Il Sottose-

gretario mi ha dato una risposta assolutamente inadeguata, non solo, ma non ha neanche espresso una parola di biasimo nei riguardi di questi fatti.

Che cosa mi dice infatti la risposta? Mi dice, purtroppo, che il Governo avalla questi intralazzi che vengono organizzati e realizzati ai danni dello Stato e mi dice, in secondo luogo, anche un'altra cosa: cioè che questi enti mutualistici fanno man bassa di miliardi e miliardi; e se agiscono in tal modo, lo fanno perchè probabilmente, nei riguardi del Governo, si trovano in una comoda situazione di ricatto.

Mi dichiaro, pertanto, insoddisfatto e mi riservo di trasformare questa interrogazione in interpellanza. In quella sede, metteremo a fuoco di fronte al Senato tutto quello che accade non solo presso l'E.N.P.A.S. ma anche presso altri enti mutualistici, e il Parlamento prenderà atto di tutto quello che noi diremo e di tutta la documentazione che porteremo per corroborare quello che affermeremo.

PEZZINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEZZINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Poichè è stato affermato dall'onorevole interrogante che il Sottosegretario è stato costretto a dare la risposta che ha testè dato alla sua interrogazione, debbo dichiarare che non ho avuto alcuna coercizione a questo riguardo e che sono profondamente convinto della obiettività e della ineccepibilità di tutto ciò che ha formato oggetto della mia risposta.

Senatore De Luca, ella ha una sua opinione, e cioè che un ente non possa amministrare bene, in una fattispecie come questa, se non attraverso una determinata procedura di gara. Consentia che io, ed altri con me, siamo convinti che il sistema della gara non sempre sia il migliore. Molte volte le gare (e ne abbiamo avuto esempi clamorosi) si risolvono in un sistema tutt'altro

che regolare, e suscettibile degli « intralazzi » ai quali ella alludeva. Nel caso in esame ho specificato che l'Ente ha proceduto con tutte le cautele, nominando un'apposita Commissione consultiva, assistita dagli Uffici tecnici erariali e vigilata dagli organi di tutela; per cui ho motivo di ritenere che tutte le affermazioni fatte dall'interrogante siano destituite di fondamento. Si tratta di mere supposizioni, non avvalorate da fatti e dati concreti come quelli che io viceversa ho potuto fornire al Senato.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Barbaro al Ministro della difesa. Se ne dia lettura.

CARELLI, *Segretario*:

« Per sapere se non creda di disporre che venga sollecitamente approvato il progetto della pista dell'aeroporto di Reggio Calabria e, soprattutto, che vengano al più presto possibile iniziati i lavori relativi, almeno per i primi 1.500 metri, che da nord a sud sono disponibili nell'attuale campo di atterraggio; e ciò in considerazione della grandissima necessità e dell'estrema urgenza, che di tale pista si ha in quell'aeroporto ai fini dei vitalissimi e importanti servizi aerei » (1217).

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

BOVETTI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Ministro della difesa conosce le reiterate e nobili sollecitazioni dell'onorevole Barbaro per l'aeroporto di Reggio Calabria, sollecitazioni che hanno dato luogo ad attenti studi, a ripetuti convegni cui l'onorevole Barbaro ebbe a partecipare.

Purtroppo ogni buona volontà si infrange di fronte alla nostra situazione finanziaria. Il Ministero della difesa non è per ora nella possibilità di stanziare alcuna somma, sia pure per un'esecuzione iniziale, per l'aeroporto di Reggio Calabria.

Come l'onorevole interrogante sa, è stato presentato dal Ministero della difesa un

piano per l'istituzione e per l'incremento degli aeroporti, piano che comporta una notevole spesa, e nella lista di questi aeroporti, che l'onorevole interrogante conosce, è stato previsto l'aeroporto di Reggio Calabria. Sarà quindi impegno del Ministero della difesa di sollecitare con ogni mezzo l'adozione di questo piano generale.

P R E S I D E N T E . L'onorevole interrogante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto

B A R B A R O . La questione dell'aeroporto di Reggio è veramente drammatica, direi, sia per le considerazioni fatte dall'onorevole rappresentante del Governo, sia perchè tra poco noi perderemo la linea civile aerea giornaliera, che ci collega al resto del mondo.

Ora, siccome si tratta di una pista di facilissima realizzazione, perchè essa insisterà sull'aeroporto attuale e non c'è bisogno di espropri, io prego di affrettare al massimo i lavori, onorevole Sottosegretario, almeno per i 1.500 metri ubicati sul terreno stesso dell'aeroporto, dato che altrimenti il primo aprile perderemo senz'altro i servizi aerei relativi

L'onorevole ministro Andreotti ebbe a dire che ormai il problema era sulla via della soluzione, in quanto figurava come primo problema di quel piano a cui ella ha accennato e di cui noi avevamo notizia; mi permetto solo di aggiungere che è indispensabile che l'onorevole Ministro, attraverso mezzi eccezionali, vale a dire mediante l'intervento dell'ottavo reparto lavori (è quello che ha realizzato l'aeroporto dell'Urbe in due mesi), provveda alla costruzione di quel minimo di pista indispensabile per non perdere i servizi aerei. Altrimenti, come dico nella mia interrogazione, presentata ieri, saremo ricacciati indietro di cinquant'anni. Bisogna tener presente che questi servizi aerei sono molto utilizzati, tanto che, se ella cercasse un biglietto per Reggio, non lo troverebbe se non dopo tre, quattro giorni di attesa. Questa mia affermazione, del resto, è largamente confermata dalle statistiche!

Eliminare questo servizio significherebbe, ripeto, tornare indietro di almeno mezzo secolo e compromettere lo sviluppo turistico, industriale ed economico di Reggio! Inoltre tutto ciò dispiacerebbe immensamente alla popolazione interessata!

Se non si hanno i mezzi, si cerchi di provvedere ricorrendo alla diretta costruzione, cioè, come ho detto, attraverso il magnifico ottavo reparto lavori, che è alle dipendenze del Ministero della difesa, ma non si perda questa occasione, soprattutto in quanto ciò significherebbe l'interruzione dei servizi aerei! L'aeroporto di Reggio dal punto di vista aerologico è quello che si trova nella situazione migliore, perchè non c'è in Italia un aeroporto che, da questo punto di vista, possa garantire condizioni altrettanto perfette. Su 70 000-80.000 voli, infatti non si sono mai verificati incidenti. Queste condizioni di favore fecero dire al grande pilota ed eroe nazionale Antonio Locatelli, di cui mi onoro di essere stato amico e ammiratore, che a Reggio si sarebbe potuto fare qualsiasi cosa, nel campo aeronautico! Ed egli non poteva esser più preciso nella sua profezia, perchè a Reggio qualunque manovra aerea è resa facile e gli apparecchi decollano in 300 metri, per cui anche una piccola pista darebbe la possibilità di decollare agli apparecchi più veloci.

Prego, come non ho mai fatto, il Ministero di fare ogni sforzo per risolvere questo problema, onde impedire che il servizio aereo in questione, importante e frequentatissimo, venga soppresso!

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Buizza al Ministero dei lavori pubblici. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

« Per sapere quando i lavori di raddoppio dell'autostrada Milano-Bergamo-Brescia potranno essere ultimati e se per la loro sollecita ultimazione non ritenga opportuno sospendere il traffico sui tronchi nei quali i lavori di raddoppio sono in corso. Tale sospensione si è dimostrata ormai necessaria

ed urgente per evitare che le imprese appaltatrici trovino motivi per giustificare ritardi nella esecuzione dei lavori, ma soprattutto per evitare che dalla circolazione possano essere causati incidenti, con conseguenze anche letali, per i quali riesce difficile discriminare se debbansi attribuire a mancata prudenza di chi guida o a minor diligenza di chi eseguisce i lavori di raddoppio » (1224).

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Le norme di sicurezza adottate dalle imprese appaltatrici dei lavori di raddoppio dell'autostrada Milano-Bergamo-Brescia sono quelle previste dai capitolati speciali d'appalto, allegati ai singoli contratti, i quali prevedono che durante lo svolgimento dei lavori, e senza eccessivo intralcio, l'appaltatore è tenuto ad assicurare il transito lungo l'autostrada.

Inoltre, nei tratti di strada comunque interessati dai lavori e lungo i quali il traffico debba svolgersi con particolare cautela, l'appaltatore è tenuto a provvedere, in conformità alle vigenti disposizioni di legge, alle necessarie segnalazioni diurne e notturne, alle spese per i guardiani e i segnalatori, nonchè, ove necessario, all'installazione di semafori provvisori per la migliore disciplina e sicurezza del traffico. Tali norme sono fatte scrupolosamente osservare alle imprese appaltatrici da parte dell'A.N.A.S.

Si deve, tuttavia tener presente che, nel caso specifico, trattandosi del raddoppio di un'autostrada in esercizio, dove i lavori interessano anche la preesistente carreggiata, si è reso inevitabile qualche intralcio alla circolazione, la cui sicurezza è stata, peraltro, salvaguardata con adeguata segnaletica sia verticale che orizzontale, per cui, i lamentati incidenti sono da ascrivere esclusivamente all'imprudente comportamento di alcuni utenti.

Per quanto riguarda l'andamento dei lavori di raddoppio, si informa che attualmente lungo il tratto Milano-Bergamo il traffico si svolge, per la quasi totalità, su entram-

be le carreggiate, restando da completare due soli tratti, ricadenti tra il casello di Trezzo d'Adda e lo svincolo di Bergamo. La apertura del transito sulle due carreggiate potrà essere attuata lungo il primo tratto, nella zona di Capriate, negli immediati prossimi giorni e lungo il secondo non appena saranno risolte le trattative in corso con le Ferrovie dello Stato, del pari interessate nell'esecuzione dell'opera

Per il tronco Bergamo-Brescia, i lavori di raddoppio dei tratti Bergamo-Ponte Oglio e Ponte Oglio-Ospitaletto verranno ultimati rispettivamente i primi di febbraio e di maggio del prossimo anno, mentre i lavori dell'ultimo lotto, compreso fra Ospitaletto e il casello terminale di Brescia, aggiudicati solo recentemente, saranno ultimati entro due anni. Non si mancherà di fare tutto quanto sia possibile affinché il termine dei lavori di raddoppio dell'ultimo lotto possa essere notevolmente anticipato.

PRESIDENTE. Il senatore Buizza ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

B U I Z Z A. Ero già persuaso che alle imprese non fosse possibile fare addebiti, perchè i lavori dovevano eseguirsi e perchè i capitolati d'appalto certamente avrebbero previsto tutte le misure di sicurezza. Tuttavia la soggezione imposta dall'esecuzione dei lavori, conservando il suo corso il traffico, è di per sè causa di intralcio notevole. Bisogna tener presente che l'autostrada, sino ad ora in esercizio ad una sola corsia, verrà non soltanto raddoppiata, ma modificata anche nel suo andamento planimetrico e altimetrico. Ciò significa che non ci si limita a costruire una seconda corsia adiacente a quella preesistente, ma che si eseguono lavori più complessi, che interessano tutte e due le sedi stradali.

Di conseguenza i lavori vengono eseguiti un po' su una corsia, un po' sull'altra, là dove la livelletta deve essere corretta o le curve devono essere ampliate. La complicazione notevolissima che ne dipende è evidente. Indubbiamente la segnaletica non manca, onorevole Sottosegretario, ma ciò non toglie che sia confusa o che possa ingenerare confusio-

ne. È questo il periodo gastronomico del piatto tipico bresciano; la invito, onorevole Sottosegretario, a venire a Brescia per gustare « polenta e uccelli »: ciò le potrà essere d'occasione per una gita sull'autostrada e per constatare come vi si svolge il traffico.

In molti tratti le due corsie sono completate; la segnaletica anche è in ordine; ma non sono ancora iniziati invece i lavori per le opere d'arte, cioè cavalcavia e manufatti in genere. In corrispondenza di questi tratti sia pure ultimati vi sono delle strozzature, nelle quali il traffico, con curve e contro curve, è incolonnato da una corsia all'altra. La segnaletica c'è; quella orizzontale, fatta sopra le corsie, però, può far pensare al guidatore di trovarsi su una strada a tre corsie, e lei sa, onorevole Sottosegretario, che questo tipo di strada ormai è stato condannato da tutti gli esperti in materia

C'è da considerare inoltre che la segnaletica è eccessiva e si confonde con le affissioni pubblicitarie che insistono su quella strada. Ci sono tanti e tali di quei cartelli che bisognerebbe il più delle volte fermarsi per vedere bene quale di essi fa al caso di chi transita e quale bisogna rispettare.

Per tutto questo complesso di cose, quindi, credo che sarebbe opportuno sospendere il traffico e dare corso ai lavori con la maggiore sollecitudine possibile. In tal modo prima di due anni potrebbe essere ultimato il raddoppio anche dell'ultimo tratto.

Vorrei ricordare che un tale inconveniente si è verificato per il ponte sull'Adda. Completato il raddoppio del tratto che va dall'Adda a Bergamo e di quello che va dall'Adda a Milano, il ponte sull'Adda ha costituito una grave strozzatura, arrecando un disagio notevolissimo. Adesso lei mi dice, onorevole Sottosegretario, che l'opera in corso sarà ultimata in febbraio e che in maggio saranno ultimati i due tronchi da Bergamo a Ponte sull'Oglio, e da Ponte sull'Oglio a Ospitaletto. Badi però che il Ponte sull'Oglio è un'opera d'arte non indifferente e l'esistente rappresenta già una strozzatura molto grave. Si ripeterà quindi il fenomeno di una circolazione caotica, aggravata anche da una segnaletica mal disposta. Io non ho mai guidato e non guiderò mai un'autovettura, ma

penso che quel povero diavolo che siede al volante debba ad un certo momento perdere per forza la cognizione di quello che deve fare e non sapere da che parte deve dirigersi.

Io mi sono permesso di fare queste osservazioni in ordine ad un problema così grave, e ringrazio l'onorevole Sottosegretario di aver fatto il punto su quella che è la situazione dei lavori. Vorrei però che si prendessero in considerazione gli inconvenienti che ho rilevato, particolarmente in merito alla segnaletica e in modo speciale alla segnaletica orizzontale che, ripeto, induce i guidatori a ritenere di trovarsi su una strada a tre corsie. Forse l'A.N.A.S. fino ad oggi si è preoccupata di non perdere l'esazione del pedaggio che è notevole perchè il traffico è intensissimo, e quindi ha ritenuto più conveniente non sospendere il traffico stesso. Si pensi però che ancora l'altro ieri tre feriti gravissimi si sono avuti su quella strada e soltanto quindici giorni fa ben sei morti. Quando ho presentato l'interrogazione eravamo in agosto: allora già si erano avuti quattro o cinque morti, e non c'è settimana che non scorra dell'altro sangue. Ebbene, è mai possibile che quel traffico debba essere mantenuto a prezzo di tanto sangue? Per evitarlo bisogna sopprimere il traffico e procedere alle opere necessarie. Questo è quanto volevo raccomandare al Governo, che comunque ringrazio ancora una volta per la risposta che da dato alla mia interrogazione.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Vorrei precisare al senatore Buizza che l'A.N.A.S. ha anche considerato l'eventualità e la necessità di sospendere il traffico su quella strada, ma che le Amministrazioni dei Comuni interessati hanno chiesto che il traffico non venisse sospeso. Stando così le cose, è evidente che bisogna adottare tutti quegli accorgimenti di cui si è parlato poc'anzi e in merito ai quali ho fornito le più ampie assicurazioni

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Barbaro al Ministro della pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

CARELLI, Segretario.

« Per sapere se non ritenga opportuno disporre che venga esaminata, con la maggiore possibile benevolenza, la giusta e quanto mai legittima aspirazione dell'importante Comune di Palmi Calabria, il quale, possedendo una biblioteca di più di ventimila volumi, oltre alla biblioteca musicale del grande musicista Francesco Cilea, possedendo anche un interessante Antiquarium e un Museo calabrese di etnografia, sistemati per ora in ambienti del tutto inadatti, insufficienti e quanto mai indecorosi, avrebbe necessità ed urgenza che venisse costruita, a carico totale o almeno anche con contributi dello Stato, una sede degna e capace di ospitare tanto le biblioteche suaccennate quanto l'Antiquarium e il Museo etnografico, e ciò nell'interesse e per il maggior decoro della cultura » (1233).

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ELKAN, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole interrogante prospetta l'opportunità che si provveda alla sistemazione del Museo calabrese di etnografia e folklore, dell'Antiquarium archeologico e della Biblioteca comunale, esistenti in Palmi, mettendo a disposizione di quelle importanti istituzioni una sede degna e decorosa.

Attualmente il Museo calabrese di etnografia e folklore « Raffaele Corso » e l'Antiquarium archeologico sono ospitati prov-

visoriamente nel piano terreno del Palazzo comunale.

Il Museo calabrese di etnografia e folklore, dovuto all'opera appassionata di illustri personalità cittadine calabresi, è stato fondato l'11 settembre 1955 ed è già ricco di oggetti di pregiata fattura provenienti da tutte le località della Calabria. Esso è diviso in sezioni: superstizione, religione, pastorizia, caccia, ceramica, arte dei pastori, costumi, eccetera. La sezione dell'arte dei pastori è rappresentata specialmente da una collezione di « conocchie » tra le più ricche esistenti; quella dei costumi sorprende per la bellezza, la varietà e il pregio degli esemplari.

L'Antiquarium è costituito da una ricca collezione archeologica consistente in oggetti di scavo provenienti dalle zone circostanti e dall'antica Taureana, rinvenuti fortuitamente o donati da privati cittadini. Anche questo Antiquarium merita di essere conosciuto ed incrementato.

Pertanto, è senz'altro opportuno che il Museo etnografico e l'Antiquarium possano disporre di locali adeguati che rendano agevole la visita e lo studio delle raccolte e consentano di accrescerne l'interesse e il pregio. Risulta anche che il Comune di Palmi avrebbe disponibile l'area necessaria nel centro urbano.

Purtroppo la spesa per la costruzione della nuova sede non rientra nella competenza del Ministero della pubblica istruzione, trattandosi di un Museo che dovrebbe essere costruito su area di proprietà comunale: il Comune potrebbe forse rivolgersi alla Cassa per il Mezzogiorno.

Anche la Biblioteca comunale di Palmi non dispone di locali idonei. La competente Sovrintendenza bibliografica non ha mancato, nè manca, di svolgere il suo più vivo interessamento a favore del predetto istituto, d'intesa con le autorità locali

Sino ad oggi, però, non si è trovata una soddisfacente soluzione al complesso problema, dato che il Comune, pur essendo disposto a fornire l'area per un apposito edificio, non ha i mezzi necessari per la relativa costruzione. In base alle vigenti disposizioni, lo Stato non può assumersi la spesa per la costruzione di tale edificio, che resterebbe di proprietà comunale.

Il caso sarà, tuttavia, preso in attenta considerazione, qualora siano adottati provvedimenti legislativi, che già sono allo studio del Ministero della pubblica istruzione.

P R E S I D E N T E. Il senatore Barbaro ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

B A R B A R O. Onorevole signor Presidente, anzitutto dichiaro che convertito in interpellanza la precedente interrogazione sulla pista dell'aeroporto di Reggio Calabria, data l'importanza e l'urgenza della soluzione del problema relativo.

Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la pubblica istruzione delle comunicazioni che ha fatto in merito alla nobile e bellissima città di Palmi, la quale ha necessità di vedere la realizzazione di un edificio degno delle importanti raccolte che essa possiede ed accessibile ai turisti, che convergono nella stessa Palmi, dal momento che ormai la Calabria è avviata anche verso la sua naturale affermazione turistica.

La zona di Palmi è una delle più belle della Calabria e dell'Italia; quindi ogni incoraggiamento che possa venire da parte del Governo, sarà veramente opportuno e fecondo di bene per tutti!

Se altro non si potesse fare, credo che lo Stato dovrebbe almeno garantire un concorso nel pagamento degli interessi sui mutui che il Comune dovesse contrarre; ma spero che non vi sia bisogno di questo. I provvedimenti legislativi, cui ella, onorevole Sottosegretario, accennava, farebbero sperare di aver la possibilità di realizzare l'opera in questione, senza impegnare le già stremate finanze del Comune di Palmi; altri impegni di carattere finanziario rendereb-

bero infatti difficile l'espletamento a venire dell'attività di quel Comune.

Quindi la ringrazio, e mi auguro che l'opera possa essere realizzata nel più breve tempo possibile.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Lepore al Ministro della pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, Segretario:

« Per sapere se non sia il caso di un'assegnazione straordinaria di scuole prefabbricate alla città di Benevento per ovviare alla deficienza della locale edilizia scolastica aggravatasi a seguito della inevitabile requisizione di due edifici scolastici messi a disposizione dei sinistrati » (1267).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

E L K A N, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. L'onorevole interrogante prospetta l'opportunità di una assegnazione straordinaria di scuole prefabbricate a Benevento per sopperire alle esigenze derivanti dalla requisizione di due edifici scolastici del capoluogo, messi a disposizione dei sinistrati.

Al riguardo, si rende noto che il Ministero è venuto nella determinazione di acquistare due padiglioni prefabbricati, ciascuno di tre aule e servizi, per l'impianto in località di quel Comune, su aree fornite dall'Amministrazione comunale e idonee al fine.

Si è quindi dato inizio agli atti relativi alla procedura di acquisto. Il Provveditore agli studi di Benevento è stato già invitato a fare le comunicazioni del caso al Comune interessato.

P R E S I D E N T E. Il senatore Lepore ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

L E P O R E. Ringrazio il Ministro della pubblica istruzione per la sollecitudine con

la quale è venuto incontro a questa mia interrogazione, dovuta al grave disastro dell'alluvione, che impose la requisizione di due grandi edifici scolastici.

Ma, nel ringraziare, debbo far presente che quanto è stato concesso dovrebbe essere raddoppiato. Spero che il Ministero vorrà tener conto della richiesta da me fatta di portare per lo meno a tre le scuole prefabbricate da assegnarsi alla mia città, perchè, in tal modo, sarebbe certamente attenuata la grave crisi delle aule scolastiche, che è dovuta e al naturale aumento della popolazione, e alle gravi alluvioni che si sono succedute, a distanza di pochi anni, sul posto.

Quindi mi dichiaro parzialmente soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore De Simone al Ministro della pubblica istruzione. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, Segretario:

« Per sapere i motivi che lo hanno indotto a non concedere l'autonomia alla Sezione staccata a Rossano Calabro dell'Istituto tecnico agrario di Cosenza, sebbene vi sia stato il parere favorevole del Provveditore agli studi di Cosenza e pare anche quello del Consiglio superiore della pubblica istruzione, e nonostante che a più riprese il Sottosegretario di Stato Elkan abbia dato all'interrogante formale assicurazione orale che il provvedimento in questione sarebbe stato adottato prima dell'inizio dell'anno scolastico 1961-62.

Risulta ora da una lettera indirizzata in data 18 settembre 1961 dal Provveditore di Cosenza al Presidente dell'Amministrazione provinciale di Cosenza e al Sindaco del Comune di Rossano che il Ministero della pubblica istruzione ha comunicato che qualora gli Enti locali interessati non provvedano ai gabinetti scientifici, laboratori e aziende agricole di cui la sezione staccata di Rossano è priva, non sarà possibile consentire il funzionamento di classi successive alla seconda. E poichè tale provvedimento

avrebbe, senza dubbio, una sfavorevole ripercussione anche sulla frequenza delle prime due classi, si valuta anche l'opportunità di disporre la soppressione delle prime due classi a decorrere dal 1° ottobre 1962

Senza volere attenuare la responsabilità degli Enti locali interessati, non si può non sottolineare che il provvedimento di concessione della autonomia avrebbe potuto far superare le difficoltà invocate

D'altra parte appare del tutto contraddittorio che nel momento in cui il Governo ha presentato al Senato un disegno di legge che prevede l'istituzione dell'Università in Calabria con facoltà di agraria a Cosenza, proprio in questa provincia si prospettino provvedimenti tendenti a liquidare anzichè sviluppare e potenziare gli Istituti agrari » (1240).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

E L K A N, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. L'onorevole interrogante chiede di conoscere i motivi della mancata concessione dell'autonomia all'Istituto tecnico agrario di Rossano Calabro, in atto funzionante come sezione staccata dell'Istituto tecnico di Cosenza.

In proposito, si fa osservare anzitutto che la creazione di sezioni staccate di istituzioni scolastiche rientra ormai nella prassi amministrativa, in attesa di poter disporre il loro funzionamento in modo autonomo, dopo l'accertamento dell'esistenza di tutte le condizioni indispensabili alla vita di una scuola. Pertanto, il Ministero, nell'autorizzare il funzionamento della sezione staccata dell'Istituto tecnico agrario di Rossano Calabro, dipendente da quello del capoluogo, ha inteso saggiare le condizioni ambientali, sia nei riguardi delle strutture (locali, azienda) che del funzionamento (alunni, insegnanti disponibili, eccetera)

Qualora le suddette condizioni fossero apparse favorevoli, il Ministero avrebbe

provveduto alla creazione dell'Istituto autonomo.

Purtroppo, la situazione iniziale a Rossano Calabro, invece di progredire e di migliorare, è rimasta strutturalmente ferma e funzionalmente ha subito una involuzione. Gli enti locali — Amministrazione provinciale e Comune di Rossano — non hanno provveduto l'Istituto nè di locali nè di azienda.

Anche ispettori tecnici dello stesso Ministero hanno rilevato l'impossibilità che l'Istituto funzionasse ancora in quelle condizioni così precarie. Il Ministero ha dovuto perciò rinnovare, per il tramite del Provveditore agli studi di Cosenza, l'invito alle autorità locali interessate perchè provvedessero.

Non si comprende come in queste condizioni possa ritenersi che la concessione dell'autonomia avrebbe risolto la situazione. Nè si può ritenere contraddittoria l'azione del Ministero in quanto essa è diretta a creare le basi efficienti anche per l'eventuale proseguimento degli studi nelle facoltà d'agricoltura di recente istituzione.

Ad ogni modo, si informa l'onorevole interrogante che, dopo l'invito di cui sopra, gli enti locali hanno provveduto a fornire l'azienda agraria in via provvisoria per quest'anno e si sono impegnati per l'acquisto definitivo. Anche la fornitura dei locali è stata garantita.

P R E S I D E N T E. Il senatore De Simone ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto

D E S I M O N E. Dovrei ritenermi soddisfatto per quanto ha detto l'onorevole Sottosegretario, ma io ho presentato l'interrogazione soprattutto perchè mi era stato assicurato, da parte dello stesso onorevole Sottosegretario, in colloqui privati avuti con lui fin dalla chiusura dell'anno scolastico scorso, che alla sezione staccata dell'Istituto agrario a Rossano, sarebbe stata data l'autonomia, assicurazione che allora non mi faceva prevedere le difficoltà prospettate in questo momento.

La mia interrogazione è dovuta anche al fatto che, all'apertura dell'anno scolastico 1961-62, non s'era ancora provveduto, al di fuori dell'autonomia, ad istituire il terzo corso. Ora l'onorevole Sottosegretario ha detto che la sezione staccata di Rossano non presentava le condizioni indispensabili per ottenere l'autonomia, ed ha aggiunto che per i mancati adempimenti degli enti locali interessati non si era potuto fare funzionare il terzo corso. Non mi risulta che la situazione sia cambiata, in quanto gli enti locali — ai quali si è voluto far risalire la responsabilità di tutto — non hanno provveduto, nè sono in condizioni di provvedere. Tant'è che al momento in cui è stato istituito il terzo corso, la sezione staccata di Rossano, contrariamente a quanto affermato dall'onorevole Sottosegretario, non aveva provveduto all'acquisto dell'azienda.

Nè fino a questo momento, nonostante le offerte di molti privati, onorevole Sottosegretario, si è arrivati ad una decisione; per dovere di precisione, devo dire che nell'ultimo Consiglio comunale di Rossano, cioè lunedì scorso, si è parlato di trattative che sono in corso con un privato del luogo per l'acquisto dell'azienda.

Io non mi riferisco tanto alla questione della istituzione del terzo corso, che del resto l'onorevole Sottosegretario mi ha assicurato essere già avvenuta, ma ai tempi e ai modi in cui si è verificata questa istituzione. Sono state infatti necessarie, bisogna sottolinearlo, agitazioni degli studenti, che sono culminate con l'occupazione dei locali della sezione staccata dell'Istituto agrario, perchè il Ministero si decidesse a dare il suo benessere circa l'apertura del terzo corso. Dunque, pur nei limiti delle riserve espresse, debbo tuttavia dichiararmi soddisfatto perchè il terzo corso è stato istituito e perchè appare chiaro dalla risposta dell'onorevole Elkan che ci sono già le condizioni per concedere l'autonomia alla sezione staccata di Rossano per il prossimo anno scolastico.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Merlin al Ministro dei trasporti. Se ne dia lettura.

C A R E L L I. *Segretario:*

« Per sapere se consti al Ministro che lo sviluppo ferroviario della città di Padova esige di completare la stazione di Padova, la quale, dopo tanti anni, è ancora incompiuta e merita di esser portata a termine con rapidità » (1270).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

A N G E L I N I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Per la costruzione della stazione di Padova centrale, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ha finora impegnato somme per un importo complessivo di oltre un miliardo di lire. Con tali somme si è provveduto alla ricostruzione del corpo centrale e del lato Milano, del fabbricato viaggiatori, del sottopassaggio viaggiatori, delle pensiline, dei marciapiedi, assicurando così tutti i servizi essenziali per il pubblico e per l'esercizio.

Resta ancora da provvedere al completamento del fabbricato viaggiatori, lato Venezia, e alla costruzione di fabbricati per servizi accessori, per un ulteriore importo di circa 500.000.000.

I lavori di cui trattasi saranno eseguiti non appena si potrà disporre dei fondi utilizzabili per le opere di questo genere.

P R E S I D E N T E. Il senatore Merlin ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

M E R L I N. Mi dichiaro soddisfatto della risposta, anche perchè essa fotografa esattamente la situazione. E' chiaro che, se il Ministero dei trasporti riconosce che quello che si doveva fare non è stato completamente realizzato, esso è in debito. Quindi richiamo il Ministero a pagare il debito.

Osservo però che la guerra aveva ridotto la stazione di Padova a zero: non era rimasto in piedi assolutamente niente. Pertanto, quando l'onorevole Sottosegretario mi ricorda quello che è stato speso, io lo ringrazio, ma, a mia volta, osservo che è

stata fatta fin qui solo una parte di quanto si doveva.

Rilevo ancora che, se in un edificio manca un'ala, tutto l'insieme ne è deturpato, come può osservare chiunque viene a Padova. Padova è una grande e bella città, il cui traffico viaggiatori è in straordinario aumento, perchè non è vero che ci sia un problema di concorrenza tra strada e rotaia: tutte le previsioni al riguardo sono state smentite dalla realtà. Il traffico aumenta, il numero dei viaggiatori aumenta, aumentano i cittadini che vogliono viaggiare.

Prendo atto delle dichiarazioni del Ministero e prego, poichè si è fatto il più, di compiere il meno e di completare l'edificio, che è costruito per due terzi.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Mammucari al Ministro dei trasporti. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, *Segretario:*

« Per conoscere se non ravvisi la necessità di intervenire presso la ditta esercente servizi di trasporti automobilistici Zeppieri e anche presso le ditte Sacca Alicar, Sita, Lazzi Saro, per far loro presente l'assoluta necessità di rispettare le norme stabilite dalle leggi, dai contratti e accordi sindacali per essere in regola anche con le norme della concessione all'autorizzazione del servizio.

La ditta Zeppieri ha 800 dipendenti i quali richiedono la piena applicazione delle norme di legge e quindi la revisione del contratto. A causa della resistenza oltranzista delle ditte, i dipendenti — nel quadro di una manifestazione sindacale nazionale — scesero in sciopero il 28 marzo 1961. I dirigenti dell'azienda dichiararono illegale lo sciopero — indetto da tutte le organizzazioni sindacali — e arbitrarie le assenze, minacciarono la Commissione interna e licenziarono alcuni dipendenti.

Il 6, 7, 8, 9 e il 17 aprile 1961 gli 800 dipendenti della Zeppieri scesero in sciopero per protestare contro il licenziamento, complessivamente, di 4 componenti la Commissione interna e 30 dipendenti.

Le altre aziende hanno licenziato e sospeso — sempre per lo stesso motivo — circa 40 dipendenti. La lunga vertenza in atto turba — a causa della volontà di non procedere a trattative da parte delle aziende — il normale svolgimento del servizio, con grave nocimento a carico delle popolazioni del Lazio.

E' da tenere presente che la vertenza interessa 4.000 lavoratori delle ditte esercenti servizi di autocorriere nel Lazio » (1132).

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere a questa interrogazione

ANGELINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, negli ultimi tempi si sono verificate ripetute agitazioni e scioperi presso alcune ditte automobilistiche del Lazio e in particolare presso la ditta Zeppieri, in relazione alla vertenza sorta per il rinnovo del patto nazionale di lavoro della categoria.

In relazione al comportamento di alcuni agenti, in occasione delle predette agitazioni, la ditta Zeppieri aveva adottato provvedimenti nei confronti dei medesimi. A seguito, peraltro, di accordi intervenuti presso l'Ispettorato generale della motorizzazione e di successivi ulteriori interventi di questo Ministero, la ditta ha revocato i provvedimenti, corrispondendo agli interessati le dovute spettanze.

Pertanto lo stato dei rapporti tra l'azienda e il personale è tornato sul piano della normalità. Quanto poi al rinnovo del patto nazionale, risulta che le trattative tra le competenti organizzazioni sindacali sono in fase avanzata.

PRESIDENTE. Il senatore Mamucari ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MAMMUCARI. La situazione non è così chiara come l'onorevole Sottosegretario l'ha esposta in base alla nota redatta negli uffici del Ministero, poichè, purtroppo,

se è vero che, grazie alla massiccia azione sindacale, protrattasi per parecchie settimane ed esplosa in scioperi di due, tre giorni, la situazione è migliorata, presso la ditta Zeppieri, tuttavia non si è tornati alla piena normalità, perchè tentativi di impedire l'azione sindacale e di non applicare gli accordi sono ancora in atto. La situazione è ancora più grave nelle altre aziende, che sono nominate nella mia interrogazione.

Se, oggi, vi è una situazione più normale di quella esistente, all'atto in cui l'interrogazione è stata presentata, questo è dovuto ad una forte azione sindacale venutasi a determinare e che raccoglie l'adesione della schiacciante maggioranza del personale delle autolinee. Se le ditte hanno riconosciuto i diritti dei lavoratori, ciò si deve all'azione svolta dai lavoratori stessi e ai disagi sopportati dalla popolazione, che ha praticamente solidarizzato con i lavoratori quando erano in sciopero.

A mio parere, però, vi è una questione di fondo, che deve essere posta in evidenza. Nella risposta si fa presente che la ditta Zeppieri avrebbe proceduto alla sospensione e al licenziamento di alcuni dipendenti per l'azione da essi svolta. Ora si trattava di azioni di carattere sindacale e quindi le sospensioni e i licenziamenti erano fuori delle leggi dello Stato e contrarie al rispetto dei diritti dei lavoratori.

Vi è la possibilità di porre un freno a questa situazione non buona, specialmente nelle provincie più arretrate del Lazio, attraverso l'intervento del Ministero, mediante l'ufficio 05, che dovrebbe sorvegliare sul buon andamento delle aziende, intervento da attuarsi con il ritiro delle concessioni. Infatti l'articolo 21 stabilisce che ogni ditta, che ha concessioni da parte del Ministero, è obbligata a rispettare i contratti e lo stato giuridico.

Ora noi abbiamo assistito a scioperi impetuosi dei dipendenti della Zeppieri e di altre ditte per imporre il rispetto del contratto e delle leggi sullo stato giuridico. Ma i poteri, di cui il Ministero dispone, non sono stati esercitati, e in particolare non si è condizionato il mantenimento della con-

cessione al rispetto delle norme di legge sullo stato giuridico. Se questa manifesta debolezza dei pubblici poteri venisse finalmente superata, molti degli incentivi alle agitazioni cadrebbero.

La categoria che fa capo agli autoferrotanvieri non ha un contratto di diritto privato: per essa lo stato giuridico è legge dello Stato e appositi uffici pubblici hanno il compito di far rispettare quella legge. Ora, come i lavoratori rispettano tutte le leggi dello Stato, nella stessa maniera anche i proprietari delle società di autotrasporti, che guadagnano quello che guadagnano, debbono essere costretti al rispetto delle leggi dello Stato, in base agli articoli specifici degli accordi di concessione.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Barbaro ai Ministri dei trasporti e del turismo e dello spettacolo. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, Segretario.

« Per sapere se non credano opportuno, necessario e soprattutto urgente, che vengano riesaminate, rivedute e quindi specialmente ridotte le tariffe riguardanti il traghetto delle autovetture e degli automezzi da e per la Sicilia; e ciò in considerazione, sia della elevata e sproporzionata tariffa attuale, sia della congestione di automezzi, che si verifica sempre nei tre scali marittimi interessati, sia della sempre crescente importanza di questo movimento automobilistico, sia infine del fatto che in alcune Nazioni del nord-Europa si tende, se non alla gratuità, all'abbassamento sempre maggiore delle tariffe relative al traghetto, che è ritenuto quasi una continuazione della strada di terra ferma » (1168).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

A N G E L I N I, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il livello dei prezzi di trasporto per

il traghettamento degli autoveicoli attraverso lo Stretto di Messina risulta oggi, rispetto all'anteguerra, rivalutato in misura notevolmente inferiore a quella dei prezzi di trasporto ferroviari delle merci in genere. Quest'ultimo infatti è stato elevato in media di circa 45 volte, mentre per il traghettamento attraverso lo Stretto di Messina le autovetture pagano soltanto 33 volte di più e gli automezzi, vuoti o carichi, circa 43 volte.

D'altra parte, i prezzi attualmente in vigore sono già al limite del costo di servizio e non possono pertanto essere ulteriormente diminuiti.

P R E S I D E N T E. Il senatore Barbaro ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

B A R B A R O. Evidentemente, onorevole Presidente, non posso dichiararmi soddisfatto, perchè l'onorevole rappresentante del Governo ha affermato che le tariffe non sono suscettibili di variazioni. Invero sarebbe necessario un *jus singulare*, per quei traghettamenti. Nella zona convergono molte strade, che domani saranno autostrade, e l'interruzione del traffico terrestre danneggia gravemente il movimento turistico e commerciale, provocando disagio e critiche! Il movimento dello Stretto tocca cifre ingentissime: sono milioni di viaggiatori e 500 mila carri ferroviari, che vengono traghettati annualmente; le autovetture che hanno transitato nello Stretto, se non superano quella cifra, quasi certamente la raggiungono.

Questo specialissimo movimento deve quindi essere tenuto in particolare considerazione dalla benemerita Amministrazione ferroviaria, tanto più che altri Stati tendono ora a rendere gratuito il servizio di traghetto, considerandolo, come una continuazione della via terrestre. Cerchiamo, nelle cose buone, anche di imitare quello che si fa all'estero!

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Marabini al Ministro dei trasporti. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, *Segretario*:

« Per conoscere se non intenda intervenire nell'ambito delle Ferrovie dello Stato della provincia di Bologna, per porre fine ad uno stato di cose in contrasto con le norme costituzionali. Infatti da alcuni mesi, la Direzione dell'Azienda colpisce i diritti di libertà e di sciopero dei lavoratori; vieta e censura manifesti del Sindacato provinciale ferrovieri che esprimono il parere in materia di politica dei trasporti e di difesa dell'Azienda stessa; punisce lavoratori e dirigenti sindacali di fabbrica che in assemblee si siano permessi di fare osservazioni ed esprimere pareri, relativamente a lacune e debolezze tecniche ed organizzative riscontrate nella Azienda; vieta le assemblee nei luoghi di lavoro ogni qualvolta il sindacato proclami uno sciopero per problemi di categoria; ha punito con multe e sospensioni i ferrovieri che hanno scioperato per i fatti politici avvenuti nel corso dell'anno 1960. Si aggiunga che la Direzione ha inviato a tutti i ferrovieri che hanno aderito allo sciopero, proclamato dalla Camera confederale del lavoro per i fatti di Modena e Sarnico, i moduli di contestazione, i quali prevedono da uno a dieci giorni di sospensione dal lavoro.

Tutto ciò, oltre ad essere in palese contrasto con la Costituzione, crea fra i ferrovieri un'evidente agitazione e perturbamento, reso più acuto dal fatto che oggi la situazione esistente nelle Ferrovie dello Stato preoccupa l'opinione pubblica in generale » (1183).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

A N G E L I N I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il diritto di sciopero previsto dall'articolo 40 della Costituzione è liberamente esercitato dai ferrovieri. La Direzione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato si è sempre attenuta agli orientamenti forniti dalla giurisprudenza e a quelli prevalenti della dottrina, i quali hanno affermato che l'articolo 40, collocato

sotto il titolo III della parte prima della Costituzione, riguardante i rapporti economici, trova applicazione soltanto nei riguardi dello sciopero determinato da motivi economici.

Al personale delle Ferrovie dello Stato che partecipa a scioperi aventi finalità politiche o comunque non economiche viene contestata l'assenza, a norma della legge 26 marzo 1958, n. 425, sullo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato.

Allo scopo di agevolare lo svolgimento delle attività sindacali dei ferrovieri, la Direzione delle Ferrovie consente che le organizzazioni sindacali per le riunioni dei loro aderenti facciano uso, di volta in volta, di determinati locali situati fuori degli uffici e dove non accede il pubblico.

Le riunioni debbono avere luogo fuori dell'orario di servizio. Esaurita la fase sindacale con la proclamazione dello sciopero, l'uso dei locali è ovviamente sospeso fino alla conclusione della manifestazione stessa.

I medesimi principi disciplinano anche le attività che i sindacati svolgono per l'affissione e la diffusione dei manifesti.

Ai ferrovieri di Bologna, ai quali si riferisce l'onorevole interrogante, vengono applicate le disposizioni che in materia vige in tutti gli altri compartimenti delle Ferrovie.

P R E S I D E N T E. Il senatore Marabini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

M A R A B I N I. Signor Presidente, data la risposta fornita alla mia interrogazione dall'onorevole Sottosegretario, è evidente che non posso dichiararmi assolutamente soddisfatto. Anzi si può dire che la risposta stessa costituisce una difesa dell'operato della Direzione compartimentale di Bologna, e quindi, secondo il mio modesto parere, non tiene conto della nostra Costituzione, sebbene lei, onorevole Sottosegretario, l'abbia richiamata.

Presentando questa interrogazione, io ho inteso infatti affermare il principio che tutti i cittadini — in questo caso i ferrovieri —

debbono godere di tutti i diritti sanciti dalla nostra Costituzione, mentre sono appunto questi diritti che la Direzione del compartimento ferroviario di Bologna non ha rispettato e continua a non rispettare. Non li rispetta quando nega il diritto di sciopero così come è sancito dalla Costituzione; non li rispetta quando vieta l'affissione dei manifesti del Sindacato provinciale ferrovieri che esprime il proprio parere in materia di politica dei trasporti e di difesa dell'Azienda stessa. Anzi la Direzione non vieta in ogni caso l'affissione dei manifesti: in qualche caso acconsente, a patto però che siano corretti secondo le sue direttive.

Che cosa dice la nostra Costituzione? Leggiamo insieme l'articolo 46: « Ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro e in armonia con le esigenze della produzione, la Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende ». Ebbene, era proprio questo che chiedevano i ferrovieri di Bologna alla Direzione, la quale, invece di accettare tale collaborazione, che cosa fa? Punisce i dirigenti sindacali, i lavoratori che in assemblea si sono permessi, come era ed è loro diritto, di fare delle osservazioni e di esprimere dei pareri relativamente a lacune e debolezze tecniche e organizzative riscontrate nell'azienda. E sono queste critiche che la Direzione non ammette perchè non vuole essere criticata.

La Direzione nega quindi il diritto di critica: una critica costruttiva, una collaborazione preziosa che potrebbe dare frutti notevolissimi per il miglioramento dell'azienda sotto ogni rapporto, sotto qualsiasi aspetto; collaborazione tanto più necessaria e proficua se si considera che la situazione esistente nelle Ferrovie dello Stato preoccupa seriamente l'opinione pubblica in generale. E ricordi, onorevole Sottosegretario che quando sono avvenuti questi fatti a Bologna, quando i ferrovieri sono intervenuti per dare la loro collaborazione nei servizi dell'azienda, si era nel periodo in cui in Italia si verificarono diversi disastri ferroviari. A questo proposito, debbo deplorare che si

sia tardato quasi cinque mesi a rispondere alla mia interrogazione. Vorrei anzi pregare la Presidenza del Senato di voler intervenire affinché non succedano cose di questo genere, cioè che un'interrogazione presentata da circa 5 mesi venga svolta solamente oggi. Sarebbe stato più opportuno che lo svolgimento dell'interrogazione fosse avvenuto quando ancora i fatti scottavano e si poteva esprimere un giudizio più adeguato.

La Direzione è poi sul piano dell'arbitrio e dell'illegalità quando punisce i ferrovieri per aver scioperato, rispondendo all'invito della Camera confederale del Lavoro, per protestare contro i fatti di Modena, di Sarnico e contro tutti i fatti che si verificano oggi in Italia per opera del neofascismo. E' vero che si menziona l'articolo 37 del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro, ed è anche vero che l'articolo 37 dà facoltà alla Direzione di prendere provvedimenti disciplinari a carico dei lavoratori che non giustificano l'assenza o abbandonino il lavoro. Però nel caso in questione l'applicazione dell'articolo 37 è inammissibile, poiché i ferrovieri, astenendosi dal lavoro, esercitavano un loro diritto di difesa delle libertà democratiche minacciate nel nostro Paese. E quando si minacciano le libertà democratiche, contemporaneamente sono minacciate le sorti dei lavoratori, perchè senza libertà il lavoratore non potrà difendere i propri diritti e i propri interessi.

Sì, i ferrovieri sanno fin troppo bene, onorevole Sottosegretario, che cosa ha voluto dire anche per loro il ventennio fascista: ha voluto dire soppressione di ogni libertà; ed è per questo che essi hanno aderito all'invito della Confederazione generale del lavoro di protestare, con lo sciopero, contro gli episodi tragici che avvenivano nel nostro Paese per colpa del neofascismo, affinché il fascismo non avesse più a prendere consistenza nel nostro Paese.

Vi sono ancora centinaia, per non dire migliaia, di ferrovieri che attendono di essere reintegrati nei loro posti di lavoro, dai quali furono espulsi sotto il fascismo perchè rei di essere degli antifascisti, dei combattenti per la libertà. Sono ancora migliaia

coloro che devono essere reintegrati nei loro gradi, sono ancora migliaia coloro che sono privi del lavoro e quindi, se anziani, della pensione. Ed è appunto per non ricadere in una simile situazione che i ferrovieri difendono i loro diritti nel rispetto della Costituzione.

Certo, onorevole Sottosegretario, non saranno gli arbitrii, non saranno i soprusi della Direzione che potranno far tacere i ferrovieri. Essi continueranno, nel modo legale che consente loro la Costituzione, a rivendicare i propri diritti.

I fatti che ho denunciato, che sono emersi nelle Assemblee dei ferrovieri, sono tanto più gravi ed inammissibili in quanto sono compiuti da un'azienda statale, da una Direzione che dipende dal Ministero dei trasporti; le aziende statali dovrebbero dare l'esempio del rispetto della Costituzione e quindi dei diritti dei lavoratori e invece danno il cattivo esempio, perchè in questo modo giustificano i grandi industriali monopolistici e li incoraggiano a commettere arbitrii e sopraffazioni.

Dirò *en passant* che questo si verifica non solo nell'azienda dei trasporti, ma anche in altre aziende statali, come nella Cogne di Imola, dove si commettono gli stessi arbitrii. Già nel mese di giugno io denunciavo, con una interrogazione, tali atti indiscriminati di una Direzione che dovrebbe obbedire alla nostra Costituzione e alle leggi. Io ho ripresentato un'altra interrogazione su questi fatti mercoledì scorso, ma ancora non ho avuto risposta.

Per finire, vorrei ricordare l'articolo 28 della Costituzione, che dice: « I funzionari e i dipendenti dello Stato e degli enti pubblici sono direttamente responsabili, secondo le leggi penali, civili e amministrative, degli atti compiuti in violazione di diritti. In tali casi la responsabilità civile si estende allo Stato e agli enti pubblici ». Mi sembra che questo articolo dovrebbe essere applicato a lei, onorevole Sottosegretario, che ha voluto difendere la Direzione che ha commesso atti contrari ai diritti dei lavoratori.

Conclusione migliore credo non vi possa essere per ribattere alla sua risposta, che non ha potuto certamente soddisfarmi.

A N G E L I N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Più che come Sottosegretario, voglio rispondere come ferroviere, un ferroviere che ha 44 anni di anzianità nell'Amministrazione ferroviaria, nell'esercizio e non negli uffici. Debbo respingere le affermazioni fatte dall'onorevole Marabini, secondo cui la Direzione delle Ferrovie dello Stato commetterebbe degli arbitrii. Io posso dichiarare, come ferroviere, che l'Amministrazione delle Ferrovie, nei riguardi del personale che viola lo stato giuridico, che è legge dello Stato, è anche troppo indulgente.

P R E S I D E N T E . L'interrogazione n. 1201 del senatore Mariotti al Ministro del lavoro e della previdenza sociale relativa all'osservanza della legge sugli appalti è stata trasformata in interrogazione con richiesta di risposta scritta. Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

Svolgimento di interpellanze

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze. La prima è quella dei senatori Capalozza e Ruggeri al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.

Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Sulla progettata abolizione delle linee ferroviarie secondarie delle Marche, che interessano città come Pesaro, Urbino, Fano, Fabriano, Pergola, Civitanova ed altri importanti centri commerciali, agricoli, industriali e turistici;

e sulla emozione ed indignazione che la notizia ha determinato nelle popolazioni interessate, di cui si è reso interprete un qualificato Convegno di dirigenti di enti economici, di sindaci, di pubblici amministratori

ri, di esponenti sindacali di tutta la Regione, tenutosi in Fano l'11 giugno 1961 » (457).

P R E S I D E N T E . Il senatore Capalozza ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

C A P A L O Z Z A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, si tratta di una interpellanza relativamente remota, che è stata presentata quando più drammatico era l'allarme per le notizie che erano state allora diffuse, quando si moltiplicavano gli ordini del giorno unanimi dei Consigli comunali delle Marche e si tenevano assemblee e convegni qualificati di protesta per scongiurare il pericolo. Non è, quindi, il caso che io mi soffermi a lungo sull'argomento e pertanto preannuncio subito una *lectio brevis* o meglio *brevissima*. E ciò anche perchè la documentazione delle ragioni delle Marche è stata da tempo inviata ed è pervenuta al Governo, e i parlamentari, per quello che so, di tutte le correnti, compreso il Partito democristiano, hanno avuto modo ed occasione, persino con conversazioni dirette con i responsabili del Dicastero, di illustrare queste ragioni; e, inoltre, perchè della questione dei cosiddetti « rami secchi » si sono ampiamente occupati vuoi la Camera dei deputati vuoi il Senato in sede di discussione del bilancio dei trasporti; la Camera nell'ottobre ed il Senato in luglio.

Onorevoli colleghi, non ricorderò certo, proprio per mantenere fede alla promessa, le voci che si sono levate autorevolmente in Parlamento per dimostrare che oggi si tende, con provvedimenti di questo genere, ad obliare la prevalente portata sociale dei trasporti ferroviari, e, come è stato detto, tra gli altri, alla Camera dall'onorevole Petrucci, che ha appartenuto alla grande famiglia del Ministero dei trasporti, si tenta di risolvere il problema dell'autonomia aziendale con una specie di privatizzazione delle ferrovie, il che contrasta con gli scopi e la funzione di esse.

Onorevoli colleghi, non è stato, forse, posto sufficientemente in chiaro, almeno per quello che so, che la soppressione di linee

ferroviarie, pur se fosse limitata ai soli trasporti delle persone e non riguardasse il trasporto delle merci (come è stato promesso dell'onorevole Ministro in questo ramo del Parlamento a chiusura della discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti) implicherebbe, quale necessaria ed imprescindibile conseguenza, un più intenso traffico, su strade già inefficienti ed inidonee, quali sono, in particolare, le strade della mia regione, sia di autocorriere ingombranti e pesanti, sia di autovetture, col prevedibile e certo risultato di maggiori pericoli, maggiori danni e maggior sangue.

Il Ministro dei trasporti, onorevole Spataro, in data 26 ottobre 1961 si è occupato alla Camera del problema (e se ne era, del resto, già occupato il 18 luglio al Senato). Ebbene, l'onorevole Spataro ha, infanto, lamentato il fatto che le manifestazioni di protesta e le richieste erano state avanzate quando ancora, come egli ha affermato, il Consiglio dei ministri non aveva deliberato nulla in proposito. Infatti, egli ha detto che solo il 23 giugno il Consiglio dei Ministri aveva deciso che venisse esaminata la situazione delle linee secondarie, la cui esistenza non sarebbe giustificata da reali esigenze delle popolazioni e dell'economia delle zone, interessate, e, nel contempo, che gli idonei provvedimenti per assicurare servizi sostitutivi, non dovessero arrecare pregiudizio agli attuali utenti delle ferrovie statali.

Siffatta protesta dell'onorevole Spataro mi sembra, davvero, fuori luogo, perchè è chiaro che le popolazioni, i Consigli comunali, i tecnici, gli operatori economici, i lavoratori si sono mossi per far sentire la loro voce, nient'altro che questo, e si sono mossi dopo che la presa di posizione del Consiglio dei ministri era stata anticipata e preparata dalla relazione della Commissione dei tre esperti, relazione già, allora, pubblicata e nella quale era prevista la eliminazione dei cosiddetti « rami secchi »: di tale relazione proprio l'onorevole Spataro, il 18 luglio 1961, ha dato lettura, per stralcio, alla nostra Assemblea.

Onorevoli colleghi, l'onorevole Spataro ha pronunciato, vorrei dire, una sentenza interlocutoria, tanto alla Camera quanto al Se-

nato. Egli, in sostanza, ha assicurato uno studio approfondito delle reali esigenze delle zone servite dalle linee di scarso traffico ed ha promesso che l'eventuale soppressione dovrà risolversi in una tappa di progresso. Egli ha, inoltre, dichiarato di avere predisposto un esame linea per linea, al fine di addivenire ad una contrazione delle spese, ad un aumento delle entrate e ad un aggiornamento degli orari.

Io vorrei fare una semplice osservazione e, quantunque non abbia competenza specifica, vorrei dare un suggerimento. Dato che si parla di contrazione delle spese, perchè non studiare un espletamento di servizi più economico, quale è reso possibile dall'uso di automotrici già in servizio nelle ferrovie marchigiane, che si prestano all'impiego del personale viaggiante per la riscossione dei biglietti di viaggio, come avviene in qualsiasi autocorriera? Il mio è un suggerimento estemporaneo, ma potrebbe essere l'uovo di Colombo.

Onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, le Marche sono una delle regioni più depresse d'Italia: ciò ormai è noto a tutti, anche se, purtroppo, fino a poco tempo fa ciò è stato nascosto, o dissimulato, o negato.

E' una regione depressa sin dall'unificazione d'Italia ed è stata una delle più dimenticate, dopo l'unificazione, ai tempi del grande malariologo Angelo Celli di Cagli, democratico e repubblicano, che ha seduto alla Camera dei deputati, e del deputato moderato di Fano, la mia città, Ruggero Mariotti. Ed è interessante e significativo il fatto che sia l'uno che l'altro hanno operato proprio per la costruzione di alcune di quelle ferrovie che ora si vogliono abolire e che si minaccia di abolire.

Spero, onorevoli colleghi, di avere dal rappresentante del Governo una parola che rassicuri le popolazioni laboriose e silenziose delle mie Marche.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

ANGELINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le linee ferroviarie che interessano le località di Pesaro, Fano, Fabriano, Pergola e Civitanova, e cioè le linee Fano-Urbino-Pergola-Fabriano ed Albacina-Civitanova Marche, sono comprese nell'allegato due allo stato di previsione della spesa e delle entrate delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1960-61 e 1961-62, dato che i relativi disavanzi annuali sono oggetto di specifico rimborso da parte del Tesoro ai sensi dell'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155. Per quanto sia riconosciuta l'esigenza di un limitato ridimensionamento della rete ferroviaria, tuttavia non è stato ancora definito il relativo programma di attuazione.

PRESIDENTE. Il senatore Capalozza ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CAPALOZZA. Non posso dirmi nè soddisfatto nè insoddisfatto, anche perchè la risposta dell'onorevole Sottosegretario è di carattere interlocutorio. Pertanto, l'accolgo, se non come una promessa, almeno come una speranza.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza dei senatori Roda, Banfi e Caleffi al Ministro dei trasporti. Se ne dia lettura.

CARELLI, Segretario:

« Per conoscere:

1) se nello stanziamento degli 800 miliardi da devolversi in dieci anni, secondo il progetto di legge governativo 14 settembre 1961 per il rammodernamento, riclassamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, è prevista una congrua destinazione anche per le ferrovie milanesi, ed in caso affermativo in quale misura essa è predeterminata e quali sarebbero i connessi piani di esecuzione;

2) se, nel configurare tali piani, si è tenuto o si terrà presente la necessità immediata del decentramento del traffico passeggeri, attualmente affluente quasi intieramente alla stazione centrale, oggidi del tutto superata

sul piano tecnico e funzionale e tuttavia costretta ad accogliere un traffico più che doppio di quello per cui essa fu originariamente ideata e costruita;

3) se, in funzione di tale esigenza, non sia previsto, in termini di urgenza, il potenziamento delle stazioni minori, quali Lambrate, Porta Genova, Rogoredo e Porta Romana, dove affluiscono giornalmente dalla provincia decine e decine di migliaia di lavoratori, costretti a sopportare i ben noti disagi, resi acuti dalla carenza e vetustà del materiale rotabile, disagi per giunta aggravati dall'insufficienza funzionale delle citate stazioni minori;

4) se, infine, nella formulazione dei piani di massima, si è tenuto o si vorrà tenere conto anche delle esigenze dell'ingentissimo traffico merci che fa capo a Milano, e che postula un immediato potenziamento degli scali merci Farini e Greco, nonché la creazione di uffici doganali unificati ed attrezzati in modo razionale e moderno, così come il cospicuo traffico internazionale di merci che fa capo alla metropoli lombarda esige » (486).

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

R O D A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, sono lieto di trovarmi di fronte a un rappresentante del Governo di cui è nota la ragguardevole competenza nel campo dei trasporti, per la sua decennale esperienza in materia. Il nostro dialogo sarà dunque molto interessante, tanto più che verte su un argomento di capitale importanza, non soltanto per la mia città, ma per tutto il complesso della rete ferroviaria nazionale.

Alla perspicacia dell'onorevole Sottosegretario, esperto in materia, non sarà sfuggito certamente il notevole rilievo con cui questa mia modesta interpellanza è stata commentata dalla stampa milanese. Mi riferisco a giornali come il « Corriere della Sera », « Il Giorno », oltre che all'« Avanti! », il giornale del mio Partito. Sono stati pubblicati or non è molto articoli notevoli di cri-

tica, che hanno voluto contribuire costruttivamente alla soluzione del problema ferroviario milanese che, come detto, è fondamentale e di primo piano. Basterà ricordare i titoli dei giornali per avere l'idea dell'interessamento che la metropoli lombarda rivolge ai problemi del proprio traffico ferroviario. « Nascerà già vecchia la nuovissima stazione? », si chiede il « Corriere della Sera », a proposito dell'apertura al traffico, avvenuta il 5 novembre, della stazione di Porta Garibaldi. E ancora: « Le stazioni sotto inchiesta »; « Minacciato di strangolamento il nodo ferroviario milanese ». Così sempre il « Corriere della Sera ».

Tutte queste considerazioni non saranno certamente sfuggite alla perspicacia del Ministero dei trasporti, tanto vero che la stessa relazione del ministro Spataro, che accompagna la proposta relativa allo stanziamento degli 800 miliardi (che potevano essere di più ma che, in una visione organica dei molteplici altri bisogni del Paese, ci debbono accontentare, sempre che vengano spesi con celerità e bene), riconosce che una causa fondamentale e preminente del *deficit* cronico che affligge il bilancio ferroviario e che pesa sul bilancio della Nazione, dell'ordine di centinaia di miliardi, è dovuta soprattutto al notevole arretrato nelle manutenzioni e nel rinnovamento, che ha provocato quel decadimento del patrimonio ferroviario i cui effetti si riflettono ora negativamente sull'efficienza e sui costi del servizio. Non sono queste parole mie: sono tratte dalla relazione governativa che accompagna l'impegno di spesa di cui ho parlato.

Ma perchè io sollevo il problema di Milano? Non tanto — lo dico subito — perchè Milano concorre almeno col 20 per cento a tutti gli introiti lordi della rete ferroviaria, come il nostro Sottosegretario può dare atto: (basti pensare che nel mese di luglio 1961, ai 13 miliardi 800 milioni di traffico merci, Milano ha concorso con 3 miliardi 200 milioni, pari a un contributo del 24 per cento sugli introiti di tutto il nostro Paese; e sempre nel mese di luglio 1961, su un traffico passeggeri di 14 miliardi 800 milioni, Milano ha concorso con oltre 2 miliardi 700

milioni. Sono cifre queste che denunciano l'importanza notevole del compartimento di Milano nel concorso a tutte le entrate).

Ma io non voglio qui trarre delle conclusioni di proporzioni perchè se dovessi ragionare settorialmente, campanilisticamente, allora direi molto semplicemente che, dal momento che il Compartimento di Milano concorre mediamente con il 20 per cento di tutti gli introiti delle Ferrovie, bisognerebbe attribuirgli quanto meno il 20 per cento degli 800 miliardi che saranno stanziati, vale a dire 160 miliardi. Ma questo io non voglio chiedere.

Gli 800 miliardi per il piano di risanamento delle Ferrovie saranno impegnati in dieci anni; tuttavia per circa la metà, cioè per 360 miliardi, secondo il progetto di legge governativo, saranno spesi nei prossimi tre anni, ed esattamente 130 miliardi nel 1962-63, 130 miliardi nel 1963-64, 100 miliardi nel 1964-65. Allora è chiaro che — ed ecco il motivo dell'urgenza della mia interpellanza — se noi impegniamo metà della spesa in tre anni, abbiamo diritto di sapere o di pretendere, di fronte a questo impegno di spesa, quelli che sono i piani prestabiliti. Io spero di avere a questo riguardo una soddisfacente risposta da quel tecnico che lei è, onorevole Sottosegretario, anche perchè la cosa interessa, come lei sa, tutta l'opinione pubblica milanese.

Noi vorremmo insomma sapere se voi, nel piano organico di spese che impegna, per i primi tre anni, circa la metà dello stanziamento integrale, avete tenuto conto delle necessità di Milano sulla base del contributo che il Compartimento di Milano apporta agli introiti lordi dell'intera rete ferroviaria. Desideriamo insomma sapere se almeno per Milano i tempi tecnici collimeranno una volta tanto con i tempi finanziari e cioè con gli impegni; ciò però potrà verificarsi soltanto sulla base di un piano organico, e sentiremo dalla risposta del Governo se un piano organico esiste e se soprattutto esiste per quanto riguarda particolarmente Milano.

Ecco perchè non mi è sembrato indiscreto e fuor di luogo presentare con urgenza questa interpellanza, e non soltanto perchè Milano, ripeto, concorre con quella percentua-

le che ho ricordato agli introiti delle Ferrovie, ma soprattutto perchè il Compartimento ferroviario di Milano — non dimentichiamolo — ha a suo carico i tre massimi transiti internazionali, quello di Chiasso, quello di Domodossola e quello di Luino, e praticamente quindi il 22-23 per cento delle merci trasportate su tutta la rete ferroviaria affluiscono o vengono smaltite nel Compartimento di Milano e circa il 18-19 per cento di passeggeri dell'intera rete statale transitano per Milano.

Io ho posto questo problema anche per un altro motivo che non è di secondaria importanza; e qui mi rivolgo particolarmente al tecnico che è il sottosegretario Angelini. Gli impianti ferroviari di Milano — sembra incredibile — sono rimasti più arretrati di quelli del Compartimento di Bari, per esempio; e cito Bari, mentre potrei citare altri Compartimenti del Mezzogiorno che hanno degli impianti meno vetusti di quelli di Milano. Basterà citare, a dimostrare la veridicità di quanto affermo, un solo elemento. Le stazioni di Napoli, Roma e Bologna per quanto riguarda il traffico di ingresso e di uscita dei treni hanno un'unica cabina centrale di comando manovrata da un solo dirigente, mentre Milano, stazione monumentale, ragguardevole, concepita sessant'anni fa e costruita esattamente trent'anni fa, nel 1953, ha ancora ben sette cabine di comando dell'ingresso e della uscita dei treni dalla stazione, il che comporta quegli inconvenienti di ritardi nell'afflusso dei treni in Milano, specialmente, che noi milanesi conosciamo bene, il solito e cronico intasamento al disco rosso, tanto che alle volte anche i rapidi perdono delle decine di minuti, prima di entrare in stazione.

Ecco il motivo per cui Milano pretende giustamente, indipendentemente dal resto, che questi impianti creati nel 1931 vengano almeno sveltiti, rimodernati. La spesa non è poi eccessiva; si dice 4 o 5 miliardi. Potranno anche essere 6, però si comincerà ad organizzare in modo moderno e razionale la stazione centrale di Milano.

Questi impianti, onorevole Sottosegretario, andavano bene quando in Milano entra-

vano 280 convogli al giorno la cui composizione era di 7 o 8 vetture. Adesso in Milano entrano, nei tempi normali, 500 convogli, che diventano 600-650 nei giorni e nei mesi di punta. Inoltre oggi i convogli non sono più costituiti dalle 7 o 8 vetture di un tempo, ma si compongono di 15-18 fino a 20 vetture. Il « Corriere della Sera » dice addirittura convogli « lunghi mezzo chilometro »; facciamogli la tara, ma sono pur sempre lunghi 400 metri! Neanche le pensiline di Milano riescono più a contenere questi convogli: lo so io e lo sanno soprattutto le signore che sono obbligate veramente a delle acrobazie quando si trovano nelle vetture di coda che si fermano fuori tettoia.

Sono cose, queste, che bisogna eliminare se si vuole dare un'efficienza moderna alle nostre ferrovie. Io non dubito che la sua risposta, onorevole Sottosegretario, confermerà quanto dico.

Milano si avvia rapidamente a uno strozzamento dei suoi traffici ferroviari se non si interviene prontamente. Oggi la situazione è già molto grave, ma, se si aspetta a intervenire quando la situazione diventerà caotica, allora sarà troppo tardi e rischieremo di arrivare come i soliti gendarmi di Offenbach e di buttar via decine di miliardi senza risolvere il problema della stazione di Milano.

Chiedo scusa se mi dilungherò ancora per qualche minuto, ma si tratta di un'interpellanza che ha un carattere di importanza nazionale se è vero, come è vero, che arrestare, o perlomeno strozzare, il traffico ferroviario di Milano significa un po' anche strozzare tutto il traffico dell'intera Penisola e l'economia del nostro Paese.

Entrando nel merito, qual è il difetto più grave del traffico ferroviario di Milano? Quello di essere accentrato in un'unica grande stazione, della quale noi conosciamo gli aspetti negativi, a differenza di quasi tutti i centri principali d'Europa. Cito soltanto Parigi, vecchio centro ferroviario, il cui traffico, come lei sa benissimo, è smistato in diverse stazioni, Gare de Lion, Gare du Nord, Gare de l'Est, eccetera. A Milano, invece, tutto il traffico è accentrato in una sola sta-

zione. Un moderno ed efficiente sistema di trasporti deve contare su un sistema di più stazioni decentrate ma anche organicamente collegate. Occorre il decentramento delle stazioni e, nel medesimo tempo, l'interdipendenza delle stazioni medesime, che abbiano a disposizione tutto un corredo di parchi di manovra, di deposito, di smistamento; altrimenti il decentramento ferroviario di Milano non ha senso.

Quali sono allora, onorevole Sottosegretario, i principali problemi di Milano che bisogna risolvere nei tre anni previsti, come maggior spesa, dal piano degli 800 miliardi? Primo: decentramento del traffico della vecchia stazione centrale. Secondo: ringiovanimento della vecchia centrale.

Per il primo problema, decentramento del traffico, l'esigenza indilazionabile è quella di suddividere il lavoro, che oggi gravita tutto sulla sola stazione centrale, almeno in tre stazioni, tra loro strettamente interdipendenti e intercomunicanti. La soluzione ideale sarebbe quella del triangolo, ai cui vertici sono collocate la stazione centrale, la stazione Garibaldi, che è stata inaugurata pochi giorni fa, e la stazione di Lambrate. Si deve fare quindi delle tre stazioni un unico sistema articolato in tre fulcri di movimento. Però occorre promuovere subito la stazione di Lambrate a rango di stazione primaria.

Perchè questo? Perchè delle stazioni periferiche Milano-Lambrate è senza dubbio quella che ha maggiore necessità di essere resa efficiente, in quanto rappresenta lo scalo di quella zona nord-est della città che in questi ultimi quindici anni si è industrializzata al punto di creare una nuova città industriale nella stessa Milano. Io alludo alla zona che va da Lambrate agli ex stabilimenti Caproni ed ancora a sud. Tutto quel vasto comprensorio industriale ha bisogno di una attrezzatura sua propria, che può essere data solo dalla riqualificazione della vecchia Milano-Lambrate. In quella stazione affluiscono oggi i treni operai e il traffico si smaltisce attraverso sottopassaggi così angusti, che bisogna aspettare delle mezz'ore per poter entrare nella stazione e si finisce così col perdere il treno. D'altronde quei sotto-

passaggi sono stati concepiti trent'anni fa e d'allora ad oggi è enormemente cresciuto il cosiddetto indice di mobilità degli italiani, che è diventato uno dei maggiori di tutto il mondo. L'italiano è frenetico, si muove; questo è un nostro primato e anche un nostro orgoglio.

A Lambrate oggi affluiscono le linee internazionali da Venezia, la linea di Bologna, la linea di Genova, la linea di Mortara. Al mattino arrivano i treni operai. La stazione di Lambrate ha finalmente il diritto di essere considerata una stazione primaria. Praticamente oggi tutti i treni devono fermarsi al disco rosso di arresto della stazione di Lambrate. Fermare il convoglio e rimetterlo in marcia ha un costo non indifferente dal punto di vista dell'energia elettrica, ma è un fatto che si verifica quotidianamente e sempre. Non ci resta che prenderne atto e anziché fermare i treni al disco rosso, fermarli regolarmente nella stazione, così come avviene a Torino con le stazioni di Susa e di Portanuova.

A Lambrate occorre un rifacimento organico di tutti gli impianti, che sono ancora quelli del 1931. Che cosa occorre? Onorevole Sottosegretario, la ringrazio degli appunti che sta prendendo. Il competente le sente queste cose. La ringrazio di questo amore che dimostra per il problema, e penso che non si tradurrà solo in fiori, ma anche in opere di bene per il traffico di Milano.

Occorre allora però considerare che questo sistema triangolare di stazioni (Centrale, Lambrate, promossa a stazione primaria, e Garibaldi) è un non senso oggi se non si incomincia ad allacciare Milano-Lambrate con la cosiddetta terza linea (così si chiama in gergo e lei, onorevole Sottosegretario, sa benissimo che cosa vuol dire terza linea: la terza linea resa indipendente da tutto il resto); ma soprattutto quello che occorre oggi a Milano, e che è sentito non soltanto da tutti i milanesi ma anche da tutti coloro che provengono dal nord-ovest della Valle Padana (dalle linee di Torino, del Sempione, eccetera), è collegare direttamente la nuova stazione di Porta Garibaldi con Milano-Centrale, altrimenti tutte le coincidenze delle linee che provengono dalla Francia, da Tori-

no, dal traffico del Gottardo e del Sempione e che arrivano in Milano-Porta Garibaldi o in Milano-Centrale saltano. Infatti, quando il passeggero arriva a Milano-Porta Garibaldi e deve recarsi alla stazione centrale o viceversa, si trova in un grosso guaio e perde un'ora perchè non è possibile in questo caos circolatorio di Milano (bisogna pensare che queste due stazioni sono al centro di Milano) fare qualcosa per quanto riguarda i trasporti in superficie. Dobbiamo dunque prendere il toro per le corna, e prendere il toro per le corna significa collegare direttamente le due stazioni. Facciamo un passaggio sotterraneo. non casca il mondo, perchè si tratta di qualche centinaio di metri di strada; la spesa non è indifferente, ma spendere oggi per un problema che è indilazionabile significa spendere bene. Se non impostate questo problema del collegamento, casca tutto il sistema dei tre vertici del triangolo, casca tutto il sistema della funzionalità di Milano Centrale per non affrontare una spesa che deve essere affrontata subito e senza perdere tempo. Bisogna dunque impostare subito il problema dei collegamenti diretti sotterranei, perchè in superficie non c'è niente da fare, tra la stazione centrale e la nuova stazione, altrimenti la nuova stazione di Porta Garibaldi, che è costata 7 miliardi, non cava il ragno dal buco, se unitamente a questi 7 miliardi non si ha il coraggio di affrontare una spesa supplementare per il collegamento tra le due stazioni.

E mi avvio rapidamente alla conclusione. Passiamo ora agli impianti fissi, precedenza assoluta al blocco automatico sulla Rogoredo-Piacenza, sulla Milano-Treviglio e sulla Milano-Gallarate, blocco automatico che esiste già da anni sulle ferrovie secondarie della Nord (Milano-Saronno). Soltanto col blocco automatico voi riuscirete a far marciare i treni con sicurezza e celerità; almeno su questi tronchi che ho menzionato (e non è poi un gran che).

Traffico merci. Abbiamo visto come Milano, con l'importanza geo-economica della città, perchè raccoglie il traffico di quasi tutto il commercio export-import, sia veramente un nodo ferroviario notevolissimo dal punto di vista del traffico merci internazio-

nale. Ed allora primo problema: è urgente lo sgombero della dogana di Via Carlo Farini, del vecchio scalo. Noi oggi a Milano abbiamo tre dogane: due dogane in Milano ed una dogana anche fuori Milano. Che significano tre dogane? E' un non senso avere tre uffici doganali nella più grande stazione di tutta Italia che convoglia il 24 per cento (dico il 24 per cento) di tutto il traffico merci o che raccoglie in arrivo o in transito il traffico internazionale che giunge per via ferroviaria dalle Alpi, in quell'arco del Nord-Italia che va dalla frontiera jugoslava alla Francia.

Ma qui poi, se affrontate tale problema, lo potete fare senza spesa alcuna e le dico subito, onorevole Sottosegretario, come potete realizzare lo spostamento della dogana dallo Scalo Farini allo Scalo Greco senza incidere per niente sul piano degli 800 miliardi e senza gravare sul bilancio delle Ferrovie.

La dogana occupa allo Scalo Farini circa 70.000 metri quadrati che sono insufficienti: oggi, infatti, ci sono degli spedizionieri (è opportuno che si sappiano queste cose in Parlamento) che non riescono a far giungere le loro merci da oltre alpe alla stazione di Milano, dato l'intasamento dell'unico scalo ferroviario internazionale che è quello Farini e debbono scaricare i loro vagoni a Chiasso e poi inoltrarli nel territorio nazionale con mezzi di fortuna.

Ma è possibile concepire oggi una simile organizzazione ferroviaria nella più importante città commerciale italiana? Trasportate allora la dogana dall'attuale Scalo Farini allo Scalo Greco, dove il Comune vi cedrebbe volentieri i suoi 50.000 metri quadrati di proprietà che, unitamente alle proprietà delle Ferrovie dello Stato che sono 170.000 metri quadrati, doterebbero lo scalo di un complesso di 220.000 metri quadrati, più che sufficienti alla bisogna, unificando così le dogane milanesi che sono sparse in tre direzioni. Allora, se voi toglierete il traffico doganale della stazione dallo Scalo Farini, renderete così disponibili per le affittanze tutti gli innumeri *docks* e parcheggi che sono adibiti al traffico internazionale e che, se adibiti al traffico merci interno, vi renderan-

no come affittanza, certamente (capitalizzando naturalmente il reddito), quanto vi costa questo spostamento, e magari con un netto utile economico.

Ultimo argomento, non certo perchè sia ultimo come importanza, anzi è il primo da un punto di vista sociale: quello dei treni operai.

Onorevole Sottosegretario, non le sarà sfuggito un titolo apparso su « Il Giorno » di Milano: « Ricordiamo i tessitori del 1830 ». Sapete cosa significa questo titolo? I tessitori del 1830 lavoravano 15-20 ore al giorno. Oggi a Milano, dal suo *hinterland*, affluiscono giornalmente più di 200.000 operai. Qui si parla di 200-250.000 ed io sto al minimo. Come affluiscono? Abbiamo dati precisi: 70-80.000 arrivano con i treni delle Ferrovie dello Stato; 40.000 con i treni delle ferrovie private; 40.000 con i pullman e 30.000 con le tranvie.

Onorevole Ministro, ho provato a fare un viaggio con questi operai imbarcandomi a Bergamo e a Palazzolo sull'Oglio, dove si deve partire alle cinque del mattino per compiere poco più di 70 chilometri, esattamente 74, se si vuole arrivare a Milano per le 8, ma sempre in ritardo, pagando la solita mezz'ora di multa. Tutto ciò interessa decine di migliaia di operai dell'*hinterland* milanese che vengono a cercarsi un pane nella mia grande città. Sa come viaggiano questi operai? Bisogna andare, come ho fatto io, su queste vetture di 50 anni fa, quelle con le portiere sezionali; bisogna viaggiare con questi operai in piedi, per tre ore, dalle cinque del mattino alle otto, per compiere un percorso di 60-70 chilometri. Al ritorno questi lavoratori che si imbarcano su questi treni alla stazione di Lambrate e alla stazione centrale alle ore 17,30 arrivano alle loro case alle ore 21. Questi operai partono alle ore 5 del mattino e arrivano alle ore 21 di sera a casa, ecco perchè questo titolo che richiama lo sfruttamento dei tessitori inglesi del 1830, di 130 anni fa, portato non da « l'Unità » o da « l'Avanti! » ma da « Il Giorno », è un titolo che deve fare riflettere profondamente!

Non è una colpa che faccio a lei, onorevole Sottosegretario, è una critica costrut-

tiva fatta con passione e con impegno, quell'impegno che un parlamentare specie se milanese deve porre per questi problemi. Se avessi tempo vi leggerei questo articolo, e varrebbe la pena di stare qui un quarto d'ora di più, e di perdere magari il treno per rendersi conto del modo disumano con cui viaggiano i 250.000 operai lombardi che affluiscono a Milano per cercarvi un tozzo di pane.

Onorevole Ministro, mi sono costretto sul binario tecnico per la prima parte del mio intervento e penso di esserci riuscito, però questa pennellata sociale bisognava darla, altrimenti gli interventi tecnici non servono a niente, se dietro non c'è la spinta, che è in noi parlamentari tutti indistintamente, di migliorare le condizioni di lavoro nel nostro Paese.

Chiedo scusa al Presidente e ai colleghi di essermi dilungato per qualche minuto di più.

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

A N G E L I N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti* Signor Presidente, onorevoli colleghi, posso assicurare l'interpellante che le esigenze del Compartimento di Milano sono attentamente seguite, tanto che con i primi stanziamenti di cui alla legge degli 800 miliardi, che trovasi ora all'esame della Camera dei deputati, non si mancherà di apportare agli impianti milanesi il miglioramento indispensabile e più urgente.

Per intanto si fa rilevare che dal 5 novembre ultimo scorso la vecchia stazione di Milano-Porta Nuova ha cessato di funzionare e il servizio si sta svolgendo con regolarità nella nuova stazione di Milano-Porta Garibaldi.

Detti fondi saranno impegnati anche per un rapido completamento della stazione di Porta Garibaldi, con il relativo allacciamento alle linee di cintura per Greco e Lambrate, premessa, questa, indispensabile per un decentramento dei servizi che permetterà di far fronte ai lavori di ammodernamento e potenziamento delle stazioni di Milano-Centrale e di Milano-Lambrate.

Circa il funzionamento dei servizi doganali per il traffico merci che fa capo a Milano, la situazione va normalizzandosi in seguito agli efficienti provvedimenti adottati in questi ultimi tempi dal Ministero delle finanze, quale l'istituzione di nuove sezioni di dogana, una per i trasporti autostradali a Concorezzo, l'altra a Rogoredo per i carri ferroviari. Tutto ciò, insieme all'imminente completamento degli impianti del recinto doganale a Milano-Farini e all'adozione di provvedimenti collaterali in materia di snellimento e di decentramento degli uffici doganali, lascia tranquilli sulla possibilità di far fronte al nuovo incremento del traffico. Pur tuttavia, la situazione dei servizi doganali a Milano sarà seguita con l'adozione di nuovi provvedimenti, nella previsione che gli sviluppi delle relazioni con l'estero dovranno apportare aumenti di traffico superiori a quelli ora prevedibili.

Per quanto si riferisce all'ultima parte dell'intervento dell'onorevole Roda, riguardante il trasporto degli operai, posso assicurare l'interpellante che si è provveduto con una prima ordinazione di 21 elettrotreni speciali, destinati proprio a questo tipo di trasporto con caratteristiche quasi urbane. Un elettreno è già stato consegnato, ed ho avuto occasione di visitarlo. Ho così accertato che le sue caratteristiche corrispondono alle esigenze dei lavoratori, i quali potranno trovare tutti il posto a sedere, non già su panche di legno, ma su sedili imbottiti abbastanza confortevoli. Adesso stiamo sollecitando le industrie interessate perchè ci consegnino con sollecitudine le vetture commissionate, in modo che gli elettrotreni possano entrare in servizio al più presto nelle località previste (oltre Milano, Torino e anche Roma).

Pertanto, nell'ambito dello stanziamento degli 800 miliardi di cui al noto piano, riteniamo di poter risolvere anche questo problema, veramente sentito.

P R E S I D E N T E . Il senatore Roda ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

R O D A . Onorevole Presidente, sono soddisfatto delle, sia pure generiche, promesse del Governo. Sono lieto altresì degli appunti diligenti — io penso — che ho visto

il Sottosegretario annotarsi, mano mano che esponevo i vari rilievi tecnici. D'altra parte non potevo pensare di avere delle assicurazioni particolareggiate.

Per parte mia, ho configurato un insieme di necessità inderogabili che deve essere affrontato subito e in modo organico. Ed ora termino con questo semplice richiamo. Milano aspetta non fiori (quindi discorsi) ma opere di bene.

ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. D'accordo.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze è così esaurito.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

CARELLI, *Segretario*:

Al Ministro della difesa, per sapere se non creda di disporre che venga sollecitamente approvato il progetto della pista dell'aeroporto di Reggio Calabria e, soprattutto, che vengano al più presto possibile iniziati i lavori relativi, almeno per i primi 1.500 metri, che da nord a sud sono disponibili nell'attuale campo di atterraggio; e ciò in considerazione della grandissima necessità e della estrema urgenza, che di tale pista si ha in quell'aeroporto ai fini dei vitalissimi e importanti servizi aerei (521).

BARBARO

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

CARELLI, *Segretario*:

Al Ministro dell'interno, per sapere se e quali indagini sono state svolte a Pistoia per

individuare i mandanti e gli esecutori dei gravi fatti recentemente avvenuti per cui presunti ignoti, dopo aver imbrattato con « svastiche » edifici pubblici ed il monumento alla Resistenza e dopo aver stracciato un vessillo tricolore esposto da un'organizzazione sindacale, hanno fatto esplodere un ordigno sulla finestra dello stabile occupato dalla Camera confederale del lavoro ed il giorno 29 novembre 1961 ne hanno posti altri due, fortunatamente rimasti inerti, sul balcone di un immobile di proprietà del Partito comunista italiano.

La cittadinanza, vivamente preoccupata per tali atti che turbano la tranquilla attività di Pistoia, reclama un'azione pronta ed efficace per la scoperta dei responsabili e chiede ogni possibile sorveglianza perchè incidenti del genere non abbiano a ripetersi (2712).

BRACCESI

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se intende intervenire con tutta la urgenza che la gravità della situazione impone affinché l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assicuri agli esportatori di agrumi siciliani l'assegnazione dei vagoni a sagoma inglese e dei vagoni normali in base alle richieste da essi esportatori presentate.

Ciò si rende indispensabile specialmente nel periodo che va dal 1° dicembre 1961 a tutto il gennaio 1962 e cioè nel periodo più intenso della campagna agrumaria al fine di non pregiudicare ulteriormente la saputa insostenibile crisi che travaglia l'esportazione agrumaria siciliana, costretta a fronteggiare con enormi sacrifici la poderosa concorrenza degli altri Paesi produttori di agrumi.

La mancanza, più volte lamentata, dei carri a sagoma inglese costringe gli esportatori ad avvalersi, quando si trovano, dei carri italiani che obbligano ad una doppia operazione di carico e scarico delle merci alla frontiera inglese in quanto, come ben si sa, lo scartamento delle ferrovie britanniche è diverso da quello degli altri Paesi europei (2713).

ARCUDI, RAGNO

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 5 dicembre 1961**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 5 dicembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Norme per la elezione dei senatori assegnati alla circoscrizione di Trieste (821).

2. Norme per il finanziamento delle prestazioni per l'assistenza di malattia ai pensionati (1700).

3. **JODICE** — Modificazioni alla legge 18 ottobre 1951, n. 1128, per una più equa ripartizione tra gli ufficiali giudiziari e gli aiutanti ufficiali giudiziari della percentuale sui crediti recuperati dall'erario e dei diritti e delle trasferte degli atti a debito (736).

ARCUDI. — Modificazioni alla legge 18 ottobre 1951, n. 1128, concernente l'ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari (781)

Modifica del vigente ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari (1372)

4. Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale (1618-*Urgenza*).

5. Norme per l'esercizio del credito navale (1619-*Urgenza*)

6. Conversione in legge del decreto-legge 7 ottobre 1961, n. 1029, recante modificazioni dell'imposta di fabbricazione sui filati di fibre tessili (1784).

La seduta è tolta (ore 12,50).

DOTT. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA 506ª SEDUTA (1º dicembre 1961)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

ALBERTI (2615)	Pag. 23453
ANGELILLI (2365, 2572)	23454, 23455
BARDELLINI (2573)	23455, 23456
BARBARO (2556, 2558, 2609)	23456, 23457
BOSI (2599)	23458
BUIZZA (2636)	23458
BUSONI (2620, 2655)	23459
CARBONI (2561)	23460
CECCHI (2610)	23460
CINGOLANI (2544)	23461, 23462
CORNAGGIA MEDICI (PIASENTI) (2411)	23462
DESANA (2645, 2646, 2648, 2649)	23462, 23463
DONINI (2618)	23463
GAIANI (2559, 2586)	23463, 23464
GELMINI (2412, 2548)	23465, 23466
GRANZOTTO BASSO (2637)	23466, 23467
IORIO (2535, 2670)	23467, 23468
MACAGGI (2574)	23468, 23469
MACAGGI (BARBARESCHI) (2656)	23469
MAMMUCARI (2430, 2570)	23469, 23470
MARAZZITA (2536, 2539, 2604, 2663)	23471, 23472
MARCHISIO (2460, 2525)	23473
MENCARAGLIA (2635)	23475
MINIO (2555)	23475
MOLTISANTI (NENCIONI, CROLLALANZA, FRANZA, FERRETTI) (2528)	23476
PAPALIA (MASCIALE) (2595)	23476, 23477
PELIZZO (2550)	23477
PIASENTI (MONNI) (2616)	23478
RODA (2651)	23478, 23479
SACCHETTI (2662, 2612, 2628)	23479, 23480
SANSONE (2621)	23480
SIBILLE (2638)	23480
SPAGNOLLI (2465)	23481
ZANONI (2582)	23482
ZUCCA (2602, 2629)	23482, 23492
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i>	23477, 23480
BISORI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> e <i>passim</i>	23457
COLOMBO, <i>Ministro dell'industria e del com- mercio</i>	23465
GIARDINA, <i>Ministro della sanità</i>	23460, 23475, 23482
GIRAUDO, <i>Sottosegretario di Stato alla Pre- sidenza del Consiglio</i>	23481
HELPER, <i>Sottosegretario di Stato per il tu- rismo e lo spettacolo</i>	23455

MAGRÌ, <i>Sottosegretario di Stato per i la- vori pubblici</i>	Pag. 23456 e <i>passim</i>
PASTORE, <i>Ministro senza portafoglio</i>	23454, 23460, 23463
RUMOR, <i>Ministro dell'agricoltura e delle fo- reste</i>	23458 e <i>passim</i>
RUSO, <i>Sottosegretario di Stato per gli affa- ri esteri</i>	23463, 23480
SEMERARO, <i>Sottosegretario di Stato per il tu- rismo e lo spettacolo</i>	23478, 23482
SPALLINO, <i>Ministro delle poste e delle teleco- municazioni</i>	23456, 23475
SPASARI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	23459 e <i>passim</i>
SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i>	23453
STORCHI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	23470
SULLO, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>	23462, 23470
TRABUCCHI, <i>Ministro delle finanze</i>	23458

ALBERTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per chiedere assicurazioni definitive sulla insopprimibilità e sull'adeguamento alle necessità sempre crescenti, come denota il numero dei viaggiatori utenti, della ferrovia Roma-Viterbo, vitale per l'alto Lazio, e della inscindibile ferrovia Civitavecchia-Orte. Tali linee sono assolutamente indispensabili per l'economia e lo sviluppo nonchè per i bisogni minimali attuali, e non sono sostituibili da linee automobilistiche (2615).

RISPOSTA. — Premesso che la linea ferroviaria Roma-Viterbo non è considerata tra quelle per le quali si ravvisa la possibilità della soppressione dell'esercizio, si comunica che detta linea, unitamente alla Civitavecchia-Orte, è compresa nell'elenco di quelle a scarso traffico e fortemente passive, allegato allo stato di previsione della spesa e della entrata del Ministero dei trasporti ai

solì fini della concessione delle sovvenzioni da parte del Tesoro, ai sensi dell'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155.

Si deve peraltro far presente che la esigenza di un limitato e graduale ridimensionamento della rete ferroviaria è stata riconosciuta anche dalla nota Commissione dei tre esperti incaricati dal Governo di proporre provvedimenti per il risanamento delle Ferrovie dello Stato.

In relazione a tale suggerimento l'Azienda ferroviaria ha iniziato studi di carattere generale per stabilire, in base ai reali costi di esercizio afferenti a ciascuna linea, l'effettivo disavanzo economico.

Per quanto riguarda in particolare il tratto Civitavecchia-Capranica, della linea Civitavecchia-Orte, sul quale, com'è noto alla signoria vostra onorevole, il normale servizio ferroviario è stato sospeso e sostituito da un autoservizio viaggiatori a causa di una interruzione per frana, verificatasi tra le stazioni di Allumiere e Moie del Mignone, non è possibile disporre senz'altro l'inizio dei lavori di ripristino, se non previa attenta valutazione, tuttora in corso, della opportunità, sotto l'aspetto tecnico ed economico, di sostenere il notevole onere che comporta l'esecuzione dei lavori di sistemazione definitiva dei tratti di linea maggiormente soggetti a movimenti franosi.

Il Ministro
SPATARO

ANGELILLI. — *Al Presidente del Comitato dei Ministri per la Cassa del Mezzogiorno, ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per conoscere, richiamando anche l'interrogazione presentata in data 20 marzo 1961, gli intendimenti del Governo in merito alla realizzazione delle opere marittime previste nel piano regolatore del porto di Civitavecchia;

e per conoscere altresì se non si ritenga opportuno, anche in vista del prossimo funzionamento del servizio di navi traghetto tra la Sardegna e Civitavecchia, provvedere con la necessaria urgenza al completamento delle opere in corso e delle altre opere por-

tuali indispensabili a garantire l'efficienza e la funzionalità di tale servizio, disponendone l'attuazione attraverso finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno, e questo anche in considerazione del fatto che lo sviluppo del porto di Civitavecchia e il suo adeguamento alle esigenze dell'economia sarda, devono considerarsi elementi inscindibili da ogni programma di incremento e di valorizzazione della Sardegna, in quanto l'isola ha in Civitavecchia il suo naturale e più diretto sbocco verso i mercati delle regioni del centro-meridione (2365).

RISPOSTA. — Si risponde alla interrogazione surriportata anche per conto dei Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.

La Cassa per il Mezzogiorno, nell'ambito dei finanziamenti ad essa assegnati, ha provveduto, tramite il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale per le opere marittime) e l'Amministrazione ferroviaria, all'esecuzione, nel porto di Civitavecchia, sia delle opere marittime (prolungamento del molo Colombo, escavazione subacquea per l'approfondimento dei fondali, costruzione delle invasature per le navi traghetto), sia delle opere ferroviarie (binari di raccordo e fabbricati vari) occorrenti per l'attivazione del servizio di traghetto fra il continente e la Sardegna.

Sempre a cura della Cassa, è stato, di recente, accelerato il ritmo dei lavori ancora in corso, onde consentire l'inizio del servizio traghetto entro il mese di agosto prossimo venturo.

Peraltro, tale possibilità è subordinata al tempestivo allestimento, da parte dei cantieri di Palermo, delle due navi traghetto, la cui costruzione ha subito dei ritardi a causa dei frequenti scioperi delle maestranze.

Va, inoltre, fatto presente, sulla base di quanto comunicato dall'Amministrazione dei lavori pubblici, che da parte della medesima, finora, è stato fatto tutto il possibile per accrescere la potenzialità ricettiva del porto di Civitavecchia e che per il futuro saranno tenute in evidenza le altre esigenze dello stesso porto per soddisfarle, sia

pure gradualmente, non appena lo consentiranno le condizioni di bilancio del predetto Dicastero.

Il Ministro
PASTORE

ANGELILLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, della sanità e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se, di fronte al doloroso ripetersi di tanto gravi sciagure in conseguenza di corse e gare automobilistiche, come quella lamentata all'autodromo di Monza durante la corsa del 10 settembre 1961, il Governo non intenda — a tutela ed a difesa dell'incolumità del cittadino — affrontare decisamente il problema di uno sport che, per potenza di mezzi meccanici e progresso tecnico, rappresenta un pericolo sempre crescente per la vita dei conducenti e del pubblico, che, richiamato dalla suggestione delle gare, si assiepa intorno ai circuiti, sia adeguando le caratteristiche delle piste e le misure di protezione degli spettatori alla velocità delle macchine, sia, ove non fosse possibile raggiungere la massima sicurezza ed escludere ogni pericolo per il pubblico, disponendo l'abolizione di gare che costituiscono attenuato alla vita umana e trasformano lo sport in una palestra di morte (2572)

RISPOSTA. — Si consente con l'onorevole interrogante sulla necessità che sia fatto tutto il possibile per impedire che lo svolgimento di gare automobilistiche o motociclistiche, in circuiti appositamente attrezzati o per strada, si risolva a danno degli spettatori, come, purtroppo, è di recente ancora avvenuto in occasione del noto incidente di Monza.

Se, in linea di massima, non sembra possa fondatamente pensarsi a rimedi drastici da valere per tutti i casi, che comporterebbero l'abolizione di qualsiasi corsa automobilistica, in quanto è comunemente riconosciuta nei vari settori automobilistici interessati anche degli altri Paesi l'utilità delle gare dalle quali si ricavano preziose esperienze tecniche che contribuiscono valida-

mente al progresso dell'industria automobilistica, non è neppure da escludere l'adozione di determinazioni assolutamente rigorose, fino al divieto dello svolgimento della competizione, nelle ipotesi in cui non sia raggiungibile, secondo la logica delle previsioni umane, la garanzia assoluta che la gara può svolgersi senza pericolo per l'incolumità degli spettatori

In conseguenza del noto incidente di recente avvenuto a Monza il Governo ha posto allo studio provvedimenti idonei ad assicurare la protezione più efficace di coloro che assistono allo svolgimento delle gare; a tale scopo il Ministro sin dal 19 settembre ha insediato una Commissione incaricata di studiare le misure del caso e si ha motivo di ritenere che entro breve termine si potrà pervenire a risultati positivi per l'impegno assunto dalla Commissione stessa, di cui fanno parte rappresentanti qualificati dei Ministeri del turismo e dello spettacolo, dell'interno, dei lavori pubblici, dei trasporti, nonché del C.O.N.I. e dell'Automobile Club.

Il Sottosegretario di Stato
HELPER

BARDELLINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se vi sono particolari motivi per cui la direzione tecnica di molti I.A.C.P., che nel passato era tassativamente affidata ad un ingegnere o ad un architetto, oggi, ad iniziativa di alcuni presidenti di questi istituti, viene affidata invece a direttori generali, laureati amministrativi, che vengono così ad esercitare i loro poteri gerarchici anche nel campo tecnico senza averne una specifica competenza. Si chiede se non si ritenga esiziale questo criterio alla vita degli Enti, tanto più che queste nomine, fatte in genere all'infuori di regolari concorsi, sono spesso determinate da criteri politici che nulla hanno a che vedere con la vita degli istituti.

Ritiene l'interrogante che gravi potrebbero essere le conseguenze se questi criteri fossero trasferiti anche negli uffici periferici del Genio civile, che operano ed hanno sempre operato sotto la guida tecnica di

un ingegnere nel campo fattivo dei lavori, sia pure con il coordinamento di funzionari amministrativi.

L'interrogante chiede infine se il Ministro non ritenga che le delibere di nomina (particolarmente quelle alle direzioni generali o alle sezioni importanti), per le quali si ometta di scegliere la via legale dei concorsi, debbano essere omologate dal Ministero dei lavori pubblici e che tale omologazione debba avvenire anche per tutte quelle forme retributive che alcuni di questi Enti di diritto pubblico hanno applicato e che non sempre hanno un giusto fondamento e sono motivo per l'opinione pubblica di critica e di deplorazione (2573).

RISPOSTA. — Presso ogni Istituto autonomo per le case popolari presta necessariamente servizio almeno un dirigente tecnico — ingegnere, architetto o geometra — oltre ad un dirigente amministrativo laureato in economia e commercio o in giurisprudenza.

La Direzione generale degli Enti in parola viene affidata al funzionario tecnico o a quello amministrativo, a seconda delle maggiori attitudini e delle più spiccate qualità organizzative per l'espletamento delle relative mansioni.

Le assunzioni dei detti funzionari avvengono, di regola, mediante concorsi per titoli ed esami.

Gli Istituti, d'altra parte, godono delle facoltà concesse dall'articolo 4 dell'accordo nazionale di lavoro 16 gennaio 1951 per i dipendenti degli I.A.C.P. approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 1961, n. 352, in base al quale i Consigli di amministrazione degli Istituti possono assumere, per contingenti esigenze di lavoro, personale avventizio limitatamente alla durata delle necessità per cui le assunzioni sono effettuate senza che per ciò occorra omologazione ministeriale.

Per quanto riguarda gli uffici del Genio civile è noto che ad essi sono per legge preposti funzionari tecnici e, pertanto, non è assolutamente ipotizzabile per i detti uffici una differente organizzazione a base amministrativa che, oltre ad essere in contra-

sto con le disposizioni di legge, snaturerebbe i compiti e le finalità istituzionali degli uffici medesimi.

Per quanto concerne, infine, la legalità delle varie forme retributive applicate nei confronti dei dipendenti degli Istituti delle case popolari, si precisa che la materia è attualmente regolata in modo uniforme dal citato decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 1961, n. 352, con il quale è stata estesa a tutti gli Istituti in questione la validità degli accordi nazionali di lavoro 11 gennaio 1957 e 16 gennaio 1957, riguardanti, rispettivamente, i dirigenti e i dipendenti degli Enti medesimi.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

BARBARO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non creda di disporre affinché, con la dovuta urgenza, sia aperto al pubblico il posto telefonico in contrada Cola di Reggio del comune di Palmi Calabria, essendo stato tale posto installato da nove mesi, ed essendosi da parecchio tempo effettuate in modo soddisfacente tutte le prove regolamentari (2556)

RISPOSTA. — Al riguardo, si comunica che il posto telefonico pubblico già installato nella contrada Cola di Reggio Calabria del comune di Palmi è stato attivato il 13 ottobre ultimo scorso.

Il ritardo intercorso tra la data di ultimazione dei lavori dell'impianto (17 marzo 1961) e quella della sua attivazione è da imputare all'esistenza di un attraversamento elettrico, costituito, in difformità delle prescrizioni tecniche, sulla linea del collegamento telefonico di cui trattasi, dalla Società elettrica della Calabria.

Tale attraversamento, dopo rispetti solleciti da parte dei competenti organi di questa Amministrazione, è stato regolarizzato dalla predetta Società soltanto in data 7 ottobre ultimo scorso.

Il Ministro
SPALLINO

BARBARO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se non credano di disporre che, anzitutto, sia maggiormente curata la ordinaria manutenzione delle strade della provincia di Reggio Calabria di cui alcune, come ad esempio la Reggio-Melia, sono tanto in stato di abbondono, che è quasi impossibile mantenere gli importanti e necessari servizi automobilistici pubblici, che collegano al capoluogo, e che inoltre siano ripristinate e tenute in efficienza in tutti i crocevia delle dette strade le tabelle di segnalazione relative, le quali sono addirittura indispensabili non solamente per i turisti provenienti da altre zone d'Italia o dell'estero, ma anche per gli automobilisti della stessa provincia, i quali spesso non possono orientarsi nel dedalo delle varie diramazioni stradali (2558).

RISPOSTA. — Per la manutenzione delle strade provinciali l'Amministrazione di Reggio Calabria usufruisce dei contributi di cui all'articolo 10 del testo unico approvato con decreto presidenziale 5 febbraio 1953, n. 39 (proventi tasse automobilistiche).

Inoltre, per la sistemazione generale delle strade classificate provinciali ai sensi della legge 12 febbraio 1958, n. 126 (63 strade per chilometri 410.529 ivi compresa la strada Campo Calabro-Melia), sono stati autorizzati lavori per il complessivo importo di lire 2.769.000.000, di cui lire 2.215.000.000 a carico dello Stato a titolo di contributo dell'80 per cento.

Si è ora in attesa che l'Amministrazione provinciale provveda a presentare a questo Ministero, per gli ulteriori provvedimenti di competenza, i progetti relativi ai suindicati lavori.

Inoltre, per la manutenzione delle strade classificate provinciali verrà concesso alla provincia di Reggio Calabria, ai sensi dell'articolo 10 della legge 26 settembre 1960, n. 1014, un ulteriore contributo annuo di lire 300.000 per chilometro.

Da quanto sopra esposto risulta che l'intervento dello Stato per la viabilità della provincia suddetta è stato notevole.

Per quanto poi si riferisce alla segnaletica stradale, indispensabile per una sicura e agevole circolazione, è stata opportunamente interessata l'Amministrazione provinciale, la quale ha fornito assicurazione che al più presto provvederà alla installazione delle relative tabelle, peraltro già commissionate.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

BARBARO. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se non credano di intervenire per revocare lo scioglimento del Consiglio di amministrazione dell'ospedale dell'importante centro di Taurianova che non trova giustificazioni e che determina serio malcontento sia nell'ambiente dei sanitari della zona, i quali perciò hanno iniziato lo sciopero, sia presso la popolazione tutta, direttamente interessata al normale funzionamento dell'ospedale stesso (2609).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministero della sanità. Da accertamenti ispettivi presso l'Amministrazione dello Ospedale civile di Taurianova, disposti dal prefetto di Reggio Calabria, in relazione a scioperi del personale ed a proteste delle Autorità comunali nonché delle rappresentanze sindacali, emersero gravi irregolarità, deficienze ed infrazioni in ordine all'andamento dei servizi amministrativi e contabili dell'Ente, manchevolezze che vennero contestate all'Amministrazione stessa con invito ad eliminare nel termine di un mese che venne successivamente prorogato.

Poichè a seguito di ulteriore controllo risultò che l'Amministrazione dell'Ente non aveva provveduto alla normalizzazione della gestione amministrativa ed alla eliminazione delle irregolarità riscontrate, il Prefetto, attesa la persistenza degli amministratori a non volere adottare i rimedi idonei alla riorganizzazione dei servizi, con motivato decreto del 30 settembre ultimo scorso dispose la sospensione del Consiglio di amministrazione dell'Ospedale e la nomina di un Commissario prefettizio con il compito di procedere alla riorganizzazione di tutti i

servizi amministrativi e contabili del nosocomio.

L'astensione dal lavoro di alcuni sanitari dell'Ospedale venne determinata da notizie di carattere manifestamente tendenzioso. Ed infatti, in seguito ai chiarimenti forniti dal Commissario dell'Ente, i predetti sanitari ripresero il loro servizio.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

BOSI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se e quali provvedimenti o iniziative intenda prendere in relazione alla situazione esistente in campo bieticolo.

Come è noto, mentre già nelle zone del Sud le aziende sono alla vigilia delle semine, e per il Centro Nord è pure opportuno conoscere come disporre i piani colturali, in tale campo, a tutt'oggi, esiste assoluta carenza contrattuale ed anche legislativa.

Perdurando tale situazione, si avrà per la prossima campagna ancora una volta la conseguenza di assicurare l'assoluta preminenza del monopolio industriale, che resterà arbitro sia per le semine che, conseguentemente, per imporre le norme del ritiro ed i prezzi delle bietole.

I profondi turbamenti avvenuti negli ultimi anni nelle zone bieticole non potranno che ripetersi, così pure i danni alle aziende contadine e all'economia agricola di intere regioni (2599).

RISPOSTA. — Questo Ministero ha già posto allo studio il problema della regolazione della produzione e della cessione all'industria saccarifera delle barbabietole da zucchero e la formulazione del relativo disegno di legge, tenendo conto della nota sentenza n. 35 in data 9 giugno 1961 della Corte costituzionale che, come è noto, con riferimento all'articolo 41 — ultimo comma — della Costituzione, ha dichiarato la illegittimità costituzionale della legge 7 luglio 1959, n. 490, concernente la coltivazione e cessione della barbabietola all'industria zuccheriera, e conseguentemente anche della legge 11 agosto 1960, n. 820, riguardante la

modifica all'articolo 2 — primo comma — della stessa legge 7 luglio 1959, n. 490.

Nella nuova disciplina del settore, tuttavia, non sarà possibile discostarsi, almeno per quanto attiene al programma annuale di coltivazione, dai criteri fin qui seguiti, e, cioè, da un lato di adeguare la produzione alla domanda di zucchero del mercato interno e, dall'altro, di tener conto, nella distribuzione delle superfici da investire a bietole, delle esigenze di sviluppo economico e sociale delle zone agricole interessate.

Ciò, naturalmente, comporterà la necessità di destinare all'esportazione, al prezzo del mercato internazionale, lo zucchero ottenuto dalla lavorazione delle barbabietole prodotte al di fuori del suddetto piano di coltivazione, nonchè lo zucchero ottenuto dalla dezuccherazione dei melassi oltre il limite fissato dal relativo piano di produzione.

Il Ministro
RUMOR

BUZZA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se nelle norme delegate al Governo da emanarsi entro il 1° gennaio 1962, a mente dell'articolo 8 della legge 18 dicembre 1959, n. 1079, per l'abolizione dell'imposta di consumo sul vino, la classifica dei Comuni sarà riferita ai risultati del censimento demografico in corso o al censimento demografico del 1951.

Nel non creduto caso che si interpretasse rigidamente come ultimo censimento — previsto dal secondo comma dell'articolo 5 della ricordata legge 1079 — il censimento del 1951, l'interrogante domanda se non sia opportuno proporre un provvedimento legislativo che estenda le norme della legge 18 dicembre 1959, n. 1079, con decorrenza dal 1° gennaio 1962, anche ai Comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti, accertata, solo ora, dal censimento demografico 1961 (2636).

RISPOSTA. — Con l'articolo 8 della legge 18 dicembre 1959, n. 1079, il Governo è stato delegato ad emanare entro il 1° gennaio 1962 apposite norme per attuare l'abolizione del-

l'imposta comunale di consumo sul vino e sui vini spumanti in bottiglia, seguendo i criteri dettati dallo stesso articolo 8.

Orbene, in base a tale articolo 8, che benchè inserito nel corpo della legge n. 1079 rappresenta una norma autonoma ed a sè stante, non sembra che debba porsi per il Governo il particolare problema prospettato dall'onorevole senatore interrogante.

La ripartizione in classi dei Comuni verrà, infatti, effettuata — giusta il combinato disposto dell'articolo 11 del testo unico per la finanza locale approvato con regio decreto 14 settembre 1931, n. 1175, e dell'articolo 2 del regolamento 30 aprile 1936, n. 1138 — con riferimento alla popolazione legale risultante dall'ultimo censimento ufficiale, e con effetto dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dei relativi definitivi risultati.

Non si ravvisa, poi, la necessità del chiesto provvedimento legislativo nel quale in sostanza venga disposto che, a decorrere dal 1° gennaio 1962, si deve far riferimento, agli effetti della citata legge n. 1079, ai risultati del censimento in corso.

Infatti, l'articolo 5, comma secondo, della ripetuta legge n. 1079, dichiara esplicitamente che, agli effetti della legge medesima, la classificazione dei Comuni deve essere effettuata in base alla popolazione legale risultante dall'ultimo censimento demografico.

Ne consegue che, appena il censimento in corso sarà stato ultimato, il riferimento ai nuovi dati avverrà automaticamente.

Il Ministro
TRABUCCHI

BUSONI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere a quale punto sia giunta l'azione della Fondazione Piccolomini affinché, dopo oltre 20 anni dalla morte del conte Silvio Piccolomini, il quale lasciò il suo patrimonio allo Stato perchè fosse devoluto allo scopo precipuo di dar vita in Roma ad una Casa di riposo per artisti drammatici intitolata a sua madre, la volontà dell'Estinto

possa essere una buona volta esaudita a sollievo e conforto dei viventi interessati (2620).

RISPOSTA. — La Fondazione Nicolò Piccolomini non ha potuto finora attuare i suoi fini in quanto non ha ancora ottenuto la piena disponibilità dei beni in suo favore disposti con legato testamentario a causa di una controversia sorta tra l'ente ed il Ministero della difesa-aeronautica, titolare di alcuni diritti a detto Dicastero conferiti per alienazione dal padre del testatore.

Il relativo giudizio è tuttora pendente presso il Tribunale di Roma.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

BUSONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che a Montelupo Fiorentino, dove la statale n. 67 passa lungo tutto il centro dell'abitato, si è venuta a creare una situazione, a causa del traffico enormemente crescente, di grave continuo pericolo di sciagure, si chiede di conoscere se è stata presa in considerazione la proposta di variante presentata dall'Amministrazione comunale del luogo e se si può sperare che l'opera, indispensabile alla sicurezza pubblica, possa essere realizzata al più presto ad evitare qualche possibile irreparabile disgrazia (2655).

RISPOSTA. — Al fine di sistemare in modo adeguato la viabilità nell'abitato di Montelupo Fiorentino, l'A.N.A.S. ha in corso di definizione un progetto che prevede la costruzione di una variante alla strada statale numero 67 in corrispondenza del predetto abitato.

Alla spesa occorrente per i suindicati lavori, prevista in circa 800 milioni, si cercherà di far fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

Il Sottosegretario di Stato
SPASARI

CARBONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se la Croce Rossa italiana sia obbligata a corrispondere il trattamento di quiescenza, o di pensione, ad un milite che abbia prestata la sua opera come infermiere dal 1923 al 1943, versando i contributi assicurativi richiesti dalle vigenti disposizioni e trattenuti dalla stessa Croce Rossa italiana sugli emolumenti dovuti al milite infermiere (2561).

RISPOSTA. — Si risponde quanto segue a nome del Presidente del Consiglio dei ministri.

Ai sensi dell'articolo 7 dell'ordinamento e funzionamento della Croce Rossa italiana, approvato con decreto-legge 10 agosto 1928, n. 2034, e successive modificazioni, l'Associazione si avvale dell'opera di personale volontario (ufficiali, sottufficiali e militi) il quale si impegna, mediante arruolamento nel Corpo militare volontario della Croce Rossa italiana, a prestare servizio in tempo di pace ed in tempo di guerra per l'assolvimento dei compiti istituzionali della Croce Rossa italiana.

Il Corpo militare volontario della Croce Rossa italiana è regolato con regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, e successive modificazioni, che all'articolo 239 dispone: « I sergenti maggiori, sergenti, caporali e miliri dell'Associazione sono soggetti all'obbligo delle assicurazioni contro l'invalidità e vecchiaia, contro la disoccupazione e contro la tubercolosi. Il contributo a carico degli assicurati viene trattenuto sulle loro competenze e deve risultare sul foglio paga. Il contributo a carico dell'ente viene conteggiato sul registro di cassa. Per quanto riguarda l'importo dei contributi e le modalità dell'assicurazione, si osservano le norme e le disposizioni di legge, che disciplinano l'assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e vecchiaia, contro la disoccupazione e la tubercolosi ».

In virtù di quanto sopra, i militi del Corpo volontario della Croce Rossa italiana sono iscritti all'Istituto nazionale previdenza sociale per l'assicurazione invalidità e vecchiaia e per le altre provvidenze assicurative sociali.

Detto personale percepisce, quindi, non dalla Croce Rossa italiana, ma dall'I.N.P.S. il trattamento pensionistico con le modalità e nella misura stabilite dalle vigenti norme in materia.

Va da se che la Croce Rossa italiana versa regolarmente all'I.N.P.S. le quote assicurative a carico degli interessati e quelle a suo carico.

Il Ministro
GIARDINA

CECCHI. — *Al Presidente del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno.* — Per conoscere i motivi per cui i lavori per la installazione dell'ascensore fra la spiaggia di Cassano e il centro del comune di Piano di Sorrento siano stati interrotti da molti anni. L'opera ebbe inizio, si costruì la stazione superiore, si scavò il pozzo, la tromba dell'ascensore e, pare, anche il tunnel di accesso alla spiaggia. Senonchè, da molti anni, l'opera è rimasta incompiuta.

La spiaggia di Cassano del comune di Piano di Sorrento ha una popolazione numerosa, ha stabilimenti balneari molto frequentati nella stagione estiva, anche da villeggianti, ed è molto importante per le comunicazioni con Napoli, Castellammare, Sorrento, Capri, per mezzo di motobarche e motoscafi.

Risulta che il sindaco di Piano ha molte volte sollecitato il completamento dell'opera che certamente fu ritenuta di rilevante interesse pubblico quando ne fu approvato il finanziamento.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare sia per rispondere alle legittime attese della popolazione interessata, sia per evitare che sia disperso il pubblico denaro senza raggiungere lo scopo cui era stato destinato (2610).

RISPOSTA. — Si informa l'onorevole interrogante che la Cassa per il Mezzogiorno per i lavori di installazione dell'ascensore fra la spiaggia di Cassano ed il centro del comune di Piano di Sorrento, dati in con-

cessione al comune di Piano di Sorrento, è intervenuta con una spesa di lire 20.000.000.

Peraltro, mentre i lavori relativi alle opere murarie e alla fornitura e posa in opera di cancelletti metallici sono stati regolarmente collaudati fin dal 14 giugno 1956, lo stesso non si è potuto fare per l'impianto dell'ascensore montacarichi, in quanto non è stato provveduto a realizzare l'impianto di illuminazione del pozzo e della scala del montacarichi medesimo, lavori questi ultimi ai quali avrebbe dovuto provvedere il comune di Piano di Sorrento mediante gara ufficiosa.

D'altra parte, il Comune suddetto, nonostante ripetutamente sollecitato, non ha provveduto a tali realizzazioni adducendo a motivo la esiguità della somma messa a disposizione e la impossibilità di integrarla con i propri fondi.

Pertanto, permanendo le cose allo stato di cui si è detto, la Cassa ha ritenuto opportuno prendere direttamente contatti con una ditta locale per la installazione dell'impianto di illuminazione come richiesto dall'E.N.P.I. ed ha, altresì, provveduto a revisionare completamente l'impianto del montacarichi che nel frattempo si era deteriorato.

A seguito di sopralluogo tecnico effettuato nel giugno 1958, si è rilevato che il montacarichi era efficiente e l'impianto di illuminazione eseguito a regola d'arte. Conseguentemente l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la Campania è stato incaricato del collaudo dell'opera, ed a sua volta ha invitato il Comune, quale ente concessionario, a produrre la prescritta documentazione tecnica per la verifica definitiva dell'impianto.

Per il completamento di tale documentazione sono sorte notevoli difficoltà e soltanto dietro interessamento della Cassa per il Mezzogiorno la questione è stata avviata a soluzione. Infatti, con lettera n. 4757 in data 11 settembre 1961, il comune di Piano di Sorrento ha invitato l'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione della Campania a sollecitare il Ministero dei trasporti perchè al più presto sta-

bilisca la data per il collaudo dell'ascensore; si è tuttora in attesa di conoscere il giorno in cui tale verifica potrà avere luogo.

Da quanto sopra esposto appare pertanto evidente come il mancato collaudo dell'opera in argomento non sia da imputare alla Cassa per il Mezzogiorno.

Il Ministro

PASTORE

CINGOLANI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per conoscere le ragioni dello sfregio tentato e compiuto, ai danni delle Fonti del Clitunno, dai lavori per l'autostrada Foligno-Spoleto, offesa barbara per l'arte, la poesia, la storia (2544).

RISPOSTA. — Il progetto di sistemazione ed allargamento della strada statale n. 3 « Flaminia » tra i km. 128 + 185 e 140 + 874, comprendente la variante per la eliminazione della traversa interna di Pissignano e la zona prospiciente il tempietto del Clitunno, così come originariamente approvato — di intesa con la Soprintendenza alle gallerie e ai monumenti di Perugia — prevedeva che il tracciato interessante la zona indicata dall'onorevole interrogante si sviluppasse a valle inserendosi in tal modo nelle zone pianeggianti ricadenti nel bacino del fiume Clitunno e dei suoi emissari.

Senonchè in fase esecutiva fu rilevato, a seguito di accurati studi statigrafici, che i lavori non potevano essere eseguiti così come previsti dato che il terreno di giacitura del tracciato si dimostrò insufficiente al carico medio di sicurezza, valutato in circa chilogrammi cmq. 1,50.

Pertanto, al fine di eliminare costose opere drenanti e di miglioramento della portata dei terreni, che comunque avrebbero offerto scarse garanzie per la stabilità del corpo stradale, l'A.N.A.S. si trovò nella necessità, riconosciuta dalla competente Soprintendenza, di riportare il tracciato a monte della statale e cioè in zone prettamente rocciose, realizzando i numerosi vantaggi, tra i quali la creazione di ampie zone in corrispondenza delle Fonti del Clitunno destinate

a parcheggio e la conservazione del transito sulla ex statale per consentire l'assorbimento del traffico locale ed indirizzare quello turistico alla visita del Tempio romano del Clitunno.

Infine, l'A.N.A.S., allo scopo di ripristinare, per quanto possibile, il paesaggio sul quale si inquadrano le Fonti del Clitunno ed il Tempio romano, si è assunto l'impegno di provvedere a vaste e costose opere di sistemazione.

Il Sottosegretario di Stato
SPASARI

CORNAGLIA MEDICI (PIASENTI). — *Ai Ministri della difesa, delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali studi o provvedimenti siano in corso per poter assicurare ai piloti civili delle compagnie italiane di navigazione aerea una conveniente pensione da fruirsi all'atto della cessazione del servizio per raggiunti limiti di età o per specifica inabilità professionale.

Tali provvedimenti saranno un giusto riconoscimento d'una attività tecnica rischiosa e logorante, singolarmente utile alla Nazione; rappresenteranno altresì ragione di serenità per i piloti ed i loro familiari (2411).

RISPOSTA. — Si risponde per i Ministri della difesa e delle partecipazioni statali.

A seguito delle riunioni tenutesi presso il Ministero del lavoro con l'intervento delle parti interessate, fu deciso, tra l'altro, che allo studio di uno speciale sistema pensionistico del personale di volo fosse preliminare una modifica dello statuto della Cassa nazionale della gente dell'aria, che ha, com'è noto, scopi previdenziali integrativi dell'assicurazione generale obbligatoria.

Poichè i rappresentanti della categoria non hanno, fino ad oggi, proposto le necessarie modifiche statutarie, il Ministero non è in grado di riprendere lo studio del problema previdenziale ed è pertanto in attesa che le parti interessate riprendano i contatti, ai fini di una definizione univoca della questione.

Il Ministro
SULLO

DESANA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non intenda provvedere al più presto al reale trapasso dalla provincia di Alessandria all'A.N.A.S. della strada Pontestura, Camino Monferrato, Ponte di Trino Vercellese bisognevole di urgenti lavori di manutenzione (2645).

RISPOSTA. — La strada « di Pontestura » è compresa al n. 128 dell'elenco delle strade da statizzare predisposto in base all'articolo 15 della legge 12 marzo 1958, n. 122, ed approvato col decreto ministeriale 27 marzo 1959, n. 1014.

Allo stato attuale non è possibile prevedere quando la strada di cui trattasi potrà essere classificata statale, in quanto l'A.N.A.S. procede all'attuazione del piano di statizzazione gradualmente in relazione alle disponibilità di fondi dei vari esercizi finanziari per gli occorrenti lavori di sistemazione.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

DESANA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere l'ammontare dei contributi dello Stato già disponibili per le strade provincializzate della provincia di Alessandria, sia per la sistemazione che per l'ordinaria manutenzione (2646).

RISPOSTA. — Ai sensi della legge 12 febbraio 1958, n. 126, sono stati autorizzati, in provincia di Alessandria, lavori di sistemazione generale di strade provincializzate, in base alla legge stessa, per l'ammontare di lire 4.000.000.000, di cui lire 2.400.000.000 a carico dello Stato, a titolo di contributo del 60 per cento.

L'ammontare dei contributi di manutenzione, di cui all'articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014, spettanti a quella Provincia è di lire 64.200.000.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

DESANA. — *Al Presidente del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno.* — Per conoscere lo stato della pratica per la classificazione

ne del territorio del comune di Fubine (Alessandria) tra quelli dichiarati « economicamente depressi » (2648).

RISPOSTA. — Si informa l'onorevole interrogante che, essendo stata già ultimata la prescritta istruttoria, la richiesta avanzata dal comune di Fubine, intesa ad ottenere il riconoscimento di « località economicamente depressa », ai fini previsti dall'articolo 8 della legge 29 luglio 1957, n. 635, sarà sottoposta all'esame dell'apposito Comitato dei Ministri nella sua prossima riunione, per le definitive determinazioni.

Il Ministro
PASTORE

DESANA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione del contributo statale per la costruzione delle fognature nel comune di Balzola (Alessandria) (2649).

RISPOSTA. — La domanda del comune di Balzola intesa ad ottenere la concessione del contributo statale di cui alla legge 3 agosto 1959, n. 589, sulla spesa occorrente per la costruzione della fognatura, è stata inclusa nella graduatoria prevista dall'articolo 1 della legge 15 febbraio 1953, n. 184.

La suindicata domanda sarà tenuta presente in sede di compilazione dei programmi di opere del genere da ammettere ai benefici della citata legge.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

DONINI. — *Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* — Per sapere se rispondano a verità le notizie sulle scandalose limitazioni della libertà di movimento in Italia dell'astronauta sovietico Yuri Gagarin, ufficialmente invitato a Torino, Genova e Firenze dal Comitato organizzatore della Mostra « Italia '61 » e dalle rispettive Autorità cittadine, sì da indurre il Governo sovietico a chiedere di cancellare all'ultimo momento il viaggio,

e quali misure intendano prendere senza indugio per rimediare a questo atto di inammissibile e meschina intolleranza, che compromette il buon nome del popolo italiano di fronte al mondo scientifico e all'opinione pubblica internazionale (2618).

RISPOSTA. — Rispondo anche a nome del Ministro dell'interno. Il viaggio in Italia del cosmonauta sovietico Yuri Gagarin era stato concordato con l'Ambasciata sovietica in Roma e doveva inserirsi nel quadro del centenario dell'Unità d'Italia a Torino e delle manifestazioni colombiane a Genova.

A trattative così perfezionate è stato comunicato dall'Ambasciata sovietica che il cosmonauta era malato e che doveva quindi rinunciare al viaggio in Italia. La notizia della malattia di Gagarin è stata riportata da tutti i giornali che hanno indicato inoltre come a causa della sua indisposizione il cosmonauta abbia dovuto rinunciare non solo al viaggio in Italia, ma anche ad altri impegni, ed è stata ufficialmente confermata dall'Ambasciatore sovietico Kozyrev a Genova in occasione della consegna, da parte del Sindaco di quella città, della medaglia d'oro destinata a Gagarin.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO

GAIANI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza del modo arbitrario con cui il Comitato dell'agricoltura delle Venezie è pervenuto a determinare, senza consultare i Consigli provinciali a mente dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 1955, n. 987, le direttive annuali e i programmi di investimenti in attuazione del Piano quinquennale dell'agricoltura, e in che modo intenda intervenire per indurre il Comitato dell'agricoltura al rispetto della legge e alla formulazione di programmi che corrispondano alle esigenze reali dell'agricoltura veneta ed in particolare dei piccoli produttori maggiormente colpiti dalla crisi agricola (2559).

RISPOSTA. — Come è noto, il decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 1955,

n. 987, sul decentramento di servizi del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, all'articolo 5, dopo aver disposto che un Comitato regionale dell'agricoltura e delle foreste provvede a formulare i programmi di investimento, d'intervento e di assistenza tecnica nel campo dell'agricoltura, della bonifica, dell'economia montana e delle foreste, indica la composizione di tale Comitato, precisando che di esso fanno parte altresì, senza diritto a voto, i presidenti dei Consigli provinciali, e delle Camere di commercio, industria e agricoltura, comprese nella stessa circoscrizione o loro delegati .

Il successivo articolo 6, poi, dispone che il presidente del Comitato regionale è tenuto a chiedere tempestivamente il parere del Consiglio provinciale e della Camera di commercio, industria e agricoltura interessati, sui programmi provinciali concernenti le materie di cui al primo comma dell'articolo precedente.

Invece, a norma dell'articolo 3 della legge 2 giugno 1961, n. 454, i Comitati regionali dell'agricoltura non debbono nè formulare programmi di investimento nè determinare direttive per l'attuazione, nella regione, del piano quinquennale di sviluppo dell'agricoltura, ma sono semplicemente chiamati ad esprimere al Consiglio superiore dell'agricoltura e delle foreste il loro parere sui criteri di applicazione, nella regione, delle direttive di cui al primo comma dello stesso articolo, e, per ciascun territorio agrario omogeneo della regione medesima, sull'ordine di priorità degli interventi dello Stato in relazione alle fondamentali esigenze economico-sociali del territorio.

A tal fine, lo stesso articolo 3 prescrive che i Comitati regionali siano integrati da tecnici particolarmente qualificati ed esperti dei problemi dello sviluppo agricolo designati da enti e da organizzazioni economiche e sindacali operanti nella regione.

Da quanto si è detto, si evince chiaramente che trattasi di situazioni del tutto diverse, per la composizione dell'organo, per la natura e per l'oggetto dell'attività che questo è chiamato a svolgere, e, infine, per quel che concerne l'esercizio del voto dei singoli componenti dell'organo stesso.

Nessuna censura, perciò, può muoversi al Comitato regionale dell'agricoltura e delle foreste delle Venezie (e per esso al suo presidente) per aver formulato il parere previsto dall'articolo 3 della legge 2 giugno 1961, n. 454, senza aver sentito preventivamente i Consigli provinciali e le Camere di commercio, industria ed agricoltura della regione, in quanto la legge stessa non prescrive un obbligo del genere.

Il Ministro
RUMOR

GAIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere le ragioni dell'enorme ritardo con cui procedono i lavori di costruzione della strada Contarina Cà Venier, e in che modo intenda provvedere perchè tali lavori siano accelerati al massimo e l'opera terminata nel più breve tempo possibile. Il ritardo nell'ultimazione di tale strada e la lentezza con cui procedono i lavori nel tratto Cà Capellino-Cà Pisani, mentre provocano gravi intralci al traffico commerciale, costringendo le popolazioni di alcune frazioni di Contarina ad enormi ed esasperanti giri viziosi, provocano un notevole quanto giustificato malcontento. Solo la immediata ultimazione dei lavori potrà contribuire alla necessaria sistemazione della viabilità in quella punta estrema del Delta e soddisfare le legittime esigenze delle popolazioni interessate, oggi pressochè isolate dai centri maggiori (2586).

RISPOSTA. — Della strada Contarina Cà Venier è stato ultimato, nel dicembre del 1960, il tratto Contarina-Madonnina con bitumatura del piano viabile.

Il secondo tronco di detta strada tra le località Madonnina-Cà Venier, ultimato nel marzo scorso con la massiciata di base e sottofondo in macadam, è stato chiuso al traffico in quanto l'Amministrazione provinciale di Rovigo non ha ritenuto di prenderlo in consegna non avendo la possibilità di assumersi l'onere della relativa manutenzione.

Tale provvedimento, pertanto, si è reso necessario per evitare che, in mancanza di

una adeguata manutenzione, l'usura derivante dal frequente traffico pesante deteriorasse in maniera irreparabile la massicciata di tale secondo tronco

Per l'asfaltatura del suddetto tronco occorre una spesa di circa lire 50.000.000, alla quale non è, per il momento, possibile far fronte, in quanto i fondi stanziati dalla legge 29 luglio 1959, n. 635, sono stati interamente ripartiti in base ai programmi a suo tempo approvati.

Comunque, la necessità di provvedere al completamento della strada di cui trattasi sarà tenuta presente allorquando si potrà disporre di nuovi fondi per il finanziamento di opere stradali in zone depresse

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

GELMINI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere se e quando nella sua qualità di Presidente del C.I.P. intende provvedere per costringere la Società emiliana esercizi elettrici a consegnare all'artigiano Ghermandi Tommaso di Castelfranco Emilia la distinta, ripetutamente richiesta e mai consegnata, del materiale impiegato, delle opere eseguite e delle spese incontrate per allacciarlo alla rete di distribuzione dell'energia elettrica.

L'interrogante, nel precisare che si tratta di un allacciamento di 15 kw. di potenza installata, denuncia la S.E.E.E. che si è già fatta versare in rate successive l'enorme somma di lire 1.812.000, rilasciando all'interessato ricevute nelle quali vengono indicate come voci componenti l'importo addebitato un contributo per linea a M.T. e di impianto cabina che non rientrano fra quelli previsti dalla legge e dei quali si chiede il rimborso immediato, unitamente a quei provvedimenti di competenza del C.I.P., che fossero necessari e che il C.I.P. ha l'obbligo e il potere di adottare di fronte a simili fatti (2412).

RISPOSTA. — In relazione alla sopra scritta interrogazione si comunica che il Prefetto presidente del Comitato provinciale prezzi di Modena, interessato dal Comi-

tato interministeriale dei prezzi per la esecuzione di più accurati accertamenti in merito al contributo di allacciamento chiesto dalla Società emiliana esercizi elettrici al signor Tommaso Ghermandi da Castelfranco Emilia, ha fatto presente che al predetto utente, giusta anche le disposizioni impartite dal Comitato interministeriale dei prezzi, sono state notificate le conclusioni del locale ufficio del Genio civile per le eventuali controdeduzioni al riguardo, al fine di procedere, se del caso, ad altro sopralluogo con l'intervento delle parti interessate.

In tale occasione, però, l'utente Ghermandi si è dichiarato d'accordo sulla entità del contributo di cui trattasi, ed ha chiesto che, in previsione di un aumento di lavoro della propria officina, la S.E.E.E. consentisse a mettere a disposizione una potenza superiore all'attuale impegno di kw. 30 senza addebitare ulteriori spese per trasformazione impianti ed apparecchiature, fatta eccezione per le spese relative al rinforzo del tratto di linea in b. t., per il quale il signor Ghermandi si è dichiarato disposto a versare il contributo nella misura che sarà stabilita dalle disposizioni C.I.P. in corso di emanazione.

Il Ghermandi è stato invitato a mettere per iscritto le proprie conclusioni e ad inviarle alla segreteria del Comitato provinciale prezzi di Modena, cosa che egli ha fatto con lettera del 12 ottobre 1961. Tali conclusioni sono state, quindi, sottoposte al Direttore della filiale di Modena della S.E.E.E., il quale, a nome della Società, in data 17 ottobre 1961, ha inviato al predetto Comitato lettera formale di accettazione di quanto richiesto dal signor Ghermandi

Il Ministro
COLOMBO

GELMINI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere i motivi per i quali abbia inviato all'Ispettorato agrario di Modena una circolare la quale prevede l'esclusione della messa a contributo di tutti gli alluvionati della primavera 1960, che risultino di aver subito un danno aziendale

inferiore al 50 per cento, allorchè la legge del 22 agosto 1960, n. 739, non prevede alcuna limitazione del danno subito dagli alluvionati per aver il diritto di essere ammessi al contributo stabilito dalla legge anzidetta (2548).

RISPOSTA. — Come è certamente noto alla signoria vostra onorevole, le disposizioni contenute nell'articolo 1 della legge 21 luglio 1960, n. 739, sono tutte di carattere potestativo, in quanto esse lasciano alla discrezionalità dell'Amministrazione la potestà di concedere le provvidenze ivi previste.

Nei limiti di tale discrezionalità, questo Ministero ha ritenuto di disporre, in particolare, che i contributi per la ricostituzione dei capitoli di conduzione, considerati nel 2° comma del citato articolo 1, dovessero essere riservati a quelle aziende ricadenti nelle zone delimitate ai sensi del 1° comma dello stesso articolo 1, nelle quali l'evento calamitoso avesse assunto estensione ed intensità tali da causare gravi danni alle consistenze fondiari e alle scorte, nonché la perdita di prodotti in misura non inferiore al 50 per cento del valore globale della produzione lorda normale, in essa compresa la produzione animale. Pertanto, la concessione di dette provvidenze è stata riservata alle aziende agricole ricadenti nelle zone delimitate ai sensi sia dell'articolo 1 che degli articoli 9 e 19 della legge.

Soltanto con l'adozione di tali criteri è stato possibile intervenire con le provvidenze previste dall'articolo 1 della legge entro i limiti della spesa di 5 miliardi autorizzata dall'articolo 24 — lettera a) — per i danni verificatisi, nell'intero territorio nazionale, in dipendenza di eccezionali eventi nel periodo dal 1° giugno 1958 al 13 agosto 1960.

Il Ministro
RUMOR

GRANZOTTO BASSO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo.* — Per richiamare la loro attenzione e chiedere se non intendano tempestivamente e provvidamente intervenire per impedire che alcune zone più belle dell'Alto Piave e suoi affluenti in provincia di Belluno ven-

gano irreparabilmente alterate e danneggiate dalla progettata esecuzione di lavori di costruzione di due bacini idrici in località « Acquatona » del comune di Sappada e « Val Visdende » nei comuni di Santo Stefano di Cadore, San Pietro di Cadore e Danta, da parte della società per azioni Salpi (Lavori progetti industriali) e della I.A.V. (Società idroelettrica Alto Veneto), le quali hanno presentato domanda di autorizzazione, rispettivamente il 25 gennaio 1961 ed il 23 marzo 1961.

Pur tenuto conto delle esigenze dello sviluppo industriale che è legato alla produzione in misura sempre più vasta dell'energia elettrica, è ovvio che tali esigenze vanno temperate a quelle che attengono alle condizioni dei luoghi sui quali possono impostarsi progetti di impianti industriali, dovendosi considerare con carattere preminente la radicale modificazione che essi possono apportare a quelle condizioni in senso nocivo sotto molteplici aspetti, i quali, lungi dall'essere trascurati, debbono avere il loro rilievo per impedire la realizzazione di quei progetti in determinate zone.

Non va dimenticato che si tratta, nella specie, di zone, le cui riserve, sia pure scarse poichè assicurano solo un minimo per soddisfare le elementari esigenze di vita, sono poggiate esclusivamente sul turismo, per la maestosità della natura nel suo aspetto più caratteristico ed attraente e soprattutto per il clima dolce, moderato, sia rispetto all'umidità che al vento; il che è ragione di grande richiamo dall'Italia e dall'estero.

La radicale variazione che al panorama sarebbe apportata dalla costruzione di bacini idrici, o laghi artificiali, si accompagnerebbe nella specie alla negativa influenza che, è accertato, viene esercitata sul clima, che ne risulterebbe sensibilmente variato, eliminando proprio l'attrattiva essenziale al movimento turistico verso quelle zone, senza dire delle conseguenze che le imponenti pressioni alle quali sarebbero sottoposte le rocce, per se stesse friabili ed instabili, e le immancabili erosioni, verrebbero a provocare con pericolo, da non ritenersi esclusivamente potenziale, sia di franamenti sia di movimenti tellurici, di fondata previsione con ripercussione sulle numerose opere

d'arte, sulla strada provinciale (unica arteria che unisce Sappada al resto della provincia) e su case ed edifici che verrebbero rimossi o sommersi, pericolo o meglio sconvolgimento che le indagini, i calcoli e gli esami di indole tecnica non riuscirebbero mai a fugare.

Di tutto ciò sono impressionate giustamente le popolazioni locali, formate per circa l'80 per cento da operatori turistici i quali vedono nelle progettazioni presentate un sicuro nocumento all'attività turistica con grave arretramento di quell'azione rivolta all'allargamento della loro economia, che avviene con tanto stento, malgrado i costanti sforzi; per cui opportunamente l'amministrazione comunale di Sappada, nella persona del suo Sindaco, interprete della volontà unanime delle popolazioni minacciate nelle loro risorse, così come quella di Santo Stefano di Cadore, hanno proposto opposizione formale alla realizzazione dei progetti.

L'invocato fattivo intervento dei Ministri interessati, con il parere degli altri Enti investiti dell'esame, è augurabile che valga a scongiurare il pericolo ed a rasserenare le anzidette popolazioni (2637)

RISPOSTA. — Le domande di derivazione idroelettrica dal Piave e affluenti presentate dalla S.A.L.P.I. e dalla I.N.D.E.L. sono state di recente ammesse ad istruttoria ai sensi del testo unico 11 dicembre 1933, numero 1775, al fine di accertare, sia direttamente sia attraverso osservazioni, richieste e opposizioni di terzi, che le domande stesse non siano contrarie a interessi pubblici o lesive di diritti

L'istruttoria dovrà accertare, tra l'altro, se le domande soprandicate non siano contrarie agli interessi pubblici rappresentati dall'onorevole interrogante, o, comunque, possano contemperarsi con gli stessi, adottando, se del caso, particolari cautele.

Sulle domande di cui trattasi e sugli accertamenti eseguiti, dovrà infine pronunciarsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

IORIO. — *At Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere se siano al corrente della estrema gravità dei danni provocati al paesaggio intorno alle fonti del Clitunno dai lavori in corso per l'ampliamento della statale Spoleto-Foligno

Uno dei luoghi più incantevoli dell'Umbria, meta di turisti italiani e stranieri, e così ricco di storia, di bellezza e di poesia, sta per essere sopraffatto dalle ruspe e dalle escavatrici che tagliando a fette le colline hanno sfigurato letteralmente il paesaggio.

Tanta devastazione paesistica ed estetica, che poteva benissimo essere evitata, viene oggi giustificata con la « paura delle frane » che minaccerebbero la vallata dove invece, tranquillamente da oltre 80 anni passa una strada ferrata di notevole traffico. E la strada portata a valle avrebbe consentito una riduzione del percorso reso inoltre più facile perchè pianeggiante e senza curve.

Poichè davanti alla distruzione operata stanno oggi le reazioni più che giustificate delle popolazioni umbre costrette ad incassare ancora un ennesimo colpo, l'interrogante chiede che vengano accertate le varie responsabilità ed in particolare quelle di chi doveva difendere e non ha difeso tale inestimabile patrimonio.

L'interrogante inoltre non può non richiamare l'attenzione dei Ministri interessati sulle proposte avanzate dagli Enti di turismo locali di studiare soluzioni di rimedio per ricostruire, almeno con piantagioni di classiche piante, lo scenario di verde e di riposo che tanto caratterizzava le fonti del Clitunno ed il vicino tempio protocristiano, nonchè, a compenso dei danni apportati, liberare il tempio predetto dalle poche case coloniche che l'opprimono e renderlo più accessibile con una migliore strada di raccordo (2535)

RISPOSTA. — Il progetto di sistemazione ed allargamento della strada statale n. 3 « Flaminia », tra i chilometri 128 + 185 e 140 + 874, comprendente la variante per la eliminazione della traversa interna di Pissignano e la zona prospiciente il tempietto del Clitunno, così come originariamente ap-

provato — di intesa con la Soprintendenza alle gallerie e ai monumenti di Perugia — prevedeva che il tracciato interessante la zona, indicata dall'onorevole interrogante, si sviluppasse a valle inserendosi in tal modo nelle zone pianeggianti ricadenti nel bacino del fiume Clitunno e dei suoi emissari.

Senonchè in fase esecutiva fu rilevato, a seguito di accurati studi statigrafici, che i lavori non potevano essere eseguiti così come previsti, dato che il terreno di giacitura del tracciato si dimostrò insufficiente al carico medio di sicurezza, valutato in circa kg. cmq. 1,50.

Pertanto, al fine di eliminare costose opere drenanti e di miglioramento della portata dei terreni, che comunque avrebbero offerto scarse garanzie per la stabilità del corpo stradale, l'A.N.A.S. si trovò nella necessità, riconosciuta dalla competente Soprintendenza, di riportare il tracciato a monte della statale e cioè in zone prettamente rocciose, realizzando numerosi vantaggi, tra i quali la creazione di ampie zone in corrispondenza delle Fonti del Clitunno destinate a parcheggio e la conservazione del transito sulla ex statale per consentire l'assorbimento del traffico locale ed indirizzare quello turistico alla visita del Tempio romano sul Clitunno.

Infine l'A.N.A.S., allo scopo di ripristinare, per quanto possibile, il paesaggio sul quale si inquadrano le Fonti del Clitunno ed il Tempietto romano, si è assunta l'impegno di provvedere a vaste e costose opere di sistemazione.

Il Sottosegretario di Stato
SPASARI

IORIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare nei confronti del comune di Torella del Sannio (Campobasso), il quale, ripetutamente invitato dal Ministero del tesoro (Direzione generale Istituti di previdenza) con note del 13 giugno 1958, 7 ottobre 1960, 27 giugno 1961, 2 settembre 1961 e 2 ottobre 1961, a rimettere la documentazione necessaria ad accertare la posizione previdenziale del signor Carovillano Nicodemo, dipen-

dente del Comune stesso, collocato a riposo, alla data del 10 novembre 1961 non aveva ancora provveduto a dare esito alle succitate richieste.

L'interessato, frattanto, attende dal 1958 la definizione della sua pratica di pensione (2670).

RISPOSTA. — Il comune di Torella del Sannio, con lettera del 13 novembre scorso, ha inviato gli atti relativi alla posizione previdenziale del signor Carovillano Nicodemo alla Prefettura che, avendoli riscontrati regolari, li ha già trasmessi al Ministero del tesoro, per gli ulteriori provvedimenti di competenza.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

MACAGGI — *Al Ministro dei lavori pubblici, dell'interno e delle finanze.* — Per conoscere:

1) quali provvedimenti siano stati adottati o si intendano adottare per trovare definitivo rimedio alle periodiche disastrose inondazioni che, come si è verificato nella notte fra il 5 e il 6 settembre 1961, in occasione di ogni nubifragio colpiscono il centro abitato e commerciale della città di Recco e devastano le strade minori della zona,

2) in particolare, se si intenda provvedere ai necessari « scarichi » delle acque sul tratto della via Aurelia ad oriente ed occidente dell'abitato di Recco, in modo da convogliare in mare le ingenti e travolgenti masse idriche che nei periodi alluvionali scendono dalle sovrastanti colline sulla sede stradale trascinando masse di pietrame, e, trattenute dai muri sul lato a mare, trasformano la importante strada nazionale in un intransitabile e pericolosissimo torrente che si scarica da due lati sulla città ostacolando fra l'altro l'accesso dei soccorsi urgenti in tali disgraziate circostanze ed aumentando la precarietà stabile, già ripetutamente segnalata al Ministero dei lavori pubblici, della via Aurelia, unica comunicazione stradale litoranea, già per sua natura soggetta a frane e soluzioni di conti-

nuità, che in alcuni tratti da lungo tempo attendono definitive sistemazioni;

3) se siano stati disposti adeguati sussidi straordinari al comune di Recco per la esecuzione dei lavori di assoluta emergenza in occasione della recente disastrosa alluvione e se siano stati autorizzati alla locale Prefettura sufficienti interventi per il soccorso ai cittadini di Recco più gravemente colpiti dalle distruzioni e da danneggiamenti ai negozi ed abitazioni, nonchè alla perdita di merci e cose,

4) se siano state date disposizioni per il doveroso alleggerimento tributario « pro tempore » dei commercianti e contribuenti di Recco, più gravemente colpiti dalla recente alluvione del 5-6 settembre 1961 (2574)

MACAGGI (BARBARESCHI). — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per impedire che il comune di Recco (Genova), faticosamente ricostruito dopo la totale distruzione della guerra, sia continuamente soggetto a pericolosi allagamenti che recano gravissimi danni alle strade, ai negozi, alle abitazioni e all'intera attività cittadina (2656).

RISPOSTA. — Alle suindicate interrogazioni, vertenti su analogo argomento, si fornisce un unico testo di risposta.

Il nubifragio abbattutosi nella notte tra il 5 ed il 6 ottobre corrente anno, sulla riviera ligure, e nel suo entroterra, ha provocato nella zona di Recco lo straripamento dei torrenti Recco, Treganega e Colombano, causando danni di una certa entità alle opere pubbliche ed alle proprietà private.

Questo Ministero ha prontamente fronteggiato la situazione intervenendo in via di urgenza ai sensi del decreto-legge 12 aprile 1948, n. 1010, con l'esecuzione dei lavori di sgombero degli alvei dei torrenti Treganega e Colombano nonchè con i lavori di ripristino del torrente sulle strade di accesso alle frazioni di Cotulo, Palanesi, Madonnetta, Megli, Ascensione e Verzema, per una spesa complessiva di lire 10 milioni

Poichè gli allagamenti verificatisi nella zona di Recco sono stati causati preminentemente dall'esondazione del torrente Treganega, questo Ministero ha disposto un'assegnazione straordinaria di lire 30 milioni da impiegare per la sistemazione idraulica del predetto torrente, e per minori lavori di sistemazione degli altri torrenti. Inoltre, il comune di Recco ha deliberato l'assunzione di un mutuo di lire 4.300.000 per l'arginatura del torrente Recco.

L'esecuzione dei suindicati lavori, oltre a ridurre la possibilità di nuovi allagamenti, contribuirà a rendere efficienti le opere costruite dall'A.N.A.S. per il convogliamento delle acque piovane naturalmente cadenti sulla sede stradale della strada statale n. 1 Aurelia nel tratto attraversante l'abitato di Recco.

Per l'assistenza alle persone bisognose, la Prefettura di Genova ha concesso al comune di Recco un'assegnazione straordinaria di lire 2 milioni, riservandosi di ulteriormente intervenire ove se ne presenti la necessità

La Cassa di risparmio di Genova da parte sua ha elargito al citato Comune la somma di 1 milione per interventi assistenziali

Per quanto riguarda l'alleggerimento tributario dei sinistrati, è stata interessata la Intendenza di finanza, la quale ha assicurato che le eventuali domande per la concessione dei benefici di ordine fiscale, che verranno inoltrate dai contribuenti danneggiati, saranno esaminate con la massima larghezza consentita dalle vigenti disposizioni.

Inoltre, dei danni subiti, sarà tenuto conto nella prossima denuncia per l'imposta complementare sul reddito

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

MAMMUCARI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali sono le cause che ritardano la ultimazione del piano di costruzioni stabilito per il settennio 1956-1963 dal Comitato di attuazione dell'I.N.A.-Casa a Roma e nella provincia di Roma e la consegna agli aventi

diritto degli alloggi già costruiti, specie nella città di Roma; quali iniziative intenda prendere per indurre l'amministrazione comunale di Roma a mantenere fede agli impegni assunti in base alla convenzione redatta con il Comitato di attuazione e con la gestione I.N.A.-Casa circa l'approntamento dei servizi — strade, acque, trasporti, fognature — nei quartieri I.N.A.-Casa, di cui al piano settennale 1956-1963, che è costato all'I.N.A.-Casa ingenti somme date a fondo perduto, in prestito, sotto forma di terreni al comune di Roma;

quali provvedimenti intenda adottare affinché sia posto termine alle lungaggini che impediscono la costruzione dei quartieri coordinati, di cui al C.E.P., nei quali l'I.N.A.-Casa è impegnata per somme notevoli, inutilizzate — nonostante l'assillante richiesta di alloggi da parte di numerose categorie di lavoratori paganti i contributi I.N.A.-Casa — a causa degli ostacoli, che sinora hanno impedito e minacciato di impedire ancora per lungo tempo la costruzione dei quartieri coordinati (2430).

RISPOSTA. — Gli alloggi realizzati dalla gestione I.N.A.-Casa in Roma nei complessi di Acilia, Ponte Mammolo e Torre Spaccata sono stati consegnati agli aventi diritto in data 1 luglio ultimo scorso e l'Amministrazione comunale di Roma ha già provveduto a fornire detti complessi di tutti i servizi pubblici necessari.

Per quanto riguarda la realizzazione del residuo programma previsto per la provincia di Roma, si fa presente che, per il momento, è preclusa ogni possibilità di poter autorizzare l'inizio di altre costruzioni, in quanto il Comitato di attuazione del Piano incremento occupazione operaia, che per legge presiede, in forma autonoma ed esclusiva, alla suddivisione dei fondi sul territorio nazionale ed alla determinazione dei tempi di esecuzione dei relativi lavori, ha rilevato che gli appalti, fino ad oggi autorizzati nella provincia di Roma, superano la percentuale prevista per il periodo del settennio già trascorso. Nuove autorizzazioni saranno concesse di volta in volta dal predetto Comitato, allorché il decorso di un

certo periodo di tempo consentirà di rientrare nei limiti percentuali stabiliti.

Si precisa, inoltre, che l'I.N.A.-Casa si è impegnata a partecipare alla realizzazione dei quartieri coordinati C.E.P. di Roma con importi che dovranno essere definiti secondo l'ampiezza ed il carattere dei quartieri stessi, entro un limite massimo di 6 miliardi.

Per la scelta delle aree, il C.E.P. ha già svolto opportune azioni, d'intesa con il comune di Roma. Sono stati individuati alcuni comprensori e sono in corso di studio i problemi sia tecnici che finanziari relativi alla sistemazione edilizia delle zone onde evitare il ripetersi degli inconvenienti verificatisi precedentemente nella realizzazione di altri quartieri.

Il Ministro
SULLO

MAMMUCARI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e degli affari esteri.* — Per conoscere quali misure si intendano adottare per tutelare gli interessi e garantire anche l'incolumità dei lavoratori italiani emigrati, fatti oggetto di attacchi da parte di organizzazioni razziste, così come è avvenuto in Olanda e come avviene, sia pure in forme meno violente, in Germania (2570).

RISPOSTA. — Il Ministero degli affari esteri non ha mancato di intervenire a mezzo dei suoi rappresentanti al momento in cui sono avvenuti in Olanda, e più precisamente nella cittadina di Oldenzaal, i fatti ai quali si riferisce la interrogazione, e ciò allo scopo di assicurare ai nostri lavoratori la necessaria assistenza ed ogni possibile tutela nei confronti dei fatti stessi. Così pure non si è mancato, successivamente, di prendere gli opportuni contatti con le competenti Autorità allo scopo di evitare che essi abbiano a ripetersi.

D'altra parte può essere anche opportuno rilevare che gli incidenti non si sono verificati nell'ambito dei rapporti di lavoro, ma al di fuori di essi e nei confronti di elementi il cui comportamento è stato decisamente

deplorato dalla stessa opinione pubblica e dalla stampa locale. Ciò dicasi anche per i cartelli di divieto ai nostri connazionali di entrare in talune sale da ballo, cartelli che per l'intervento delle Autorità locali sono stati prontamente rimossi.

Comunque posso assicurare l'onorevole interrogante che il Ministero degli esteri non manca di seguire da vicino la situazione cercando altresì di sviluppare, d'accordo con le Autorità olandesi e con le ditte interessate, ogni forma opportuna di assistenza e di svago per i nostri connazionali, anche tenendo conto, evidentemente, delle particolari e diverse situazioni nelle quali essi attualmente si trovano a causa del loro lavoro.

Il Sottosegretario di Stato
STORCHI

MARAZZITA — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritiene rispondente a giustizia l'inclusione del comune di S. Procopio (provincia di Reggio Calabria) tra quelli che beneficiano e beneficeranno delle provvidenze straordinarie disposte per i Comuni della Calabria, specie nel settore edilizio.

Si fa presente che S. Procopio è uno dei centri urbani della provincia di Reggio Calabria, dove la crisi degli alloggi è allo stato più cruento, dove esistono ancora rioni interi di case baraccate, vecchi ruderi di abitazioni malsane, e dove la popolazione, in maggioranza agricola, è costretta a vivere la vita primitiva dei tuguri.

Non si comprende perchè nel quadro delle provvidenze ultimamente emanate sia stato escluso proprio il comune di S. Procopio, che reclama invece la più sollecita riparazione con l'edificazione di almeno una ventina di alloggi (2536).

RISPOSTA. — Per la costruzione di alloggi popolari nel comune di S. Procopio, questo Ministero ha finora disposto, in applicazione delle leggi 9 agosto 1954, n. 640, e 24 luglio 1959, n. 622, due finanziamenti per il complessivo importo di lire 35.550.000.

La necessità di provvedere alla sistemazione delle famiglie del predetto Comune tuttora precariamente allocate sarà tenuta nella dovuta considerazione, per ogni favorevole provvedimento, allorché nuove provvidenze legislative consentiranno ulteriori interventi nel settore dell'edilizia popolare.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

MARAZZITA — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se ritiene giusto il provvedimento che pare abbia già adottato, su proposta del signor Prefetto di Reggio Calabria, di escludere il comune di Cinquefrondi dal beneficio previsto per i Comuni calabresi per la lotta al tugurio ed alle case malsane.

Nel Comune predetto, infatti, esistono molte case malsane ed assolutamente prive della stabilità necessaria oltre che dei servizi igienici indispensabili, in direzione di tale dimostrazione l'amministrazione comunale di Cinquefrondi ha sempre avanzato richieste, documentate persino da fotografie, che fanno apparire in maniera chiara ed inequivocabile lo stato di enorme abbandono in cui versa il centro abitato e la indiscussa necessità di intervento, i provvedimenti adottati con i diversi piani I.N.A.-Casa e da parte dell'Istituto autonomo delle case popolari si sono appalesati assolutamente insufficienti poichè sono stati costruiti pochissimi appartamenti riservati esclusivamente ad una limitata categoria di cittadini.

Per tali motivi, continuando il grave stato di disagio della popolazione meno abbiente, costretta a vivere nei tuguri e nei pagliai delle campagne vicine, si chiede di sapere se non ritenga opportuno intervenire tempestivamente per l'assegnazione al comune di Cinquefrondi di un congruo numero di alloggi ultrapopolari che allevierebbero il grave disagio della popolazione e darebbero alla stessa la possibilità di una sistemazione più dignitosa, ciò anche al fine di evitare e calmare il grave malcontento e la grave agitazione di quella popola-

zione che si sente sistematicamente esclusa da ogni intervento e da ogni beneficio.

Per sapere, infine, se è a conoscenza delle molteplici, documentate richieste in tal senso, avanzate ripetutamente dall'Amministrazione comunale, la quale, come per il passato, ha sempre affermato di poter reperire i suoli necessari per la costruzione degli alloggi popolari (2539).

RISPOSTA. — Al comune di Cinquefrondi, sui finanziamenti disposti da questo Ministero in favore dell'Istituto autonomo case popolari di Reggio Calabria, in applicazione delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, e 24 luglio 1959, n. 622, è stata assegnata la complessiva somma di lire 48.170.000 per la costruzione di alloggi popolari.

La necessità di provvedere alla sistemazione delle famiglie del predetto Comune, dimoranti in abitazioni malsane, sarà tenuta nella dovuta considerazione allorquando, in attuazione di nuove provvidenze legislative, si potrà procedere ad ulteriori interventi nel settore dell'edilizia popolare.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ

MARAZZITA. — *Al Ministro dell'interno e della sanità.* — Per sapere se siano a conoscenza dell'inopportuno provvedimento del Prefetto di Reggio Calabria, il quale, per evidenti scandalose interferenze politiche, ha sospeso il funzionamento dell'Amministrazione dell'Ospedale di Taurianova mediante scioglimento di quel Consiglio di amministrazione. Se non ritengano di spiegare il loro immediato intervento per porre fine all'arbitrio e placare la legittima agitazione dei sanitari ospedalieri scesi in sciopero, al quale hanno aderito tutti i medici della zona, per l'affermazione di un principio democratico (2604).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministero della sanità.

Da accertamenti ispettivi presso l'Amministrazione dell'Ospedale civile di Taurianova, disposti dal Prefetto di Reggio Calabria, in relazione a scioperi del personale ed a

proteste delle Autorità comunali nonché delle rappresentanze sindacali, emersero gravi irregolarità, deficienze ed infrazioni in ordine all'andamento dei servizi amministrativi e contabili dell'Ente, manchevolezze che vennero contestate all'Amministrazione stessa con invito ad eliminarle nel termine di un mese, che venne successivamente prorogato.

Poichè a seguito di ulteriore controllo risultò che l'Amministrazione dell'Ente non aveva provveduto alla normalizzazione della gestione amministrativa ed alla eliminazione delle irregolarità riscontrate, il Prefetto, attesa la persistenza degli amministratori a non volere adottare i rimedi idonei alla riorganizzazione dei servizi, con motivato decreto del 30 settembre ultimo scorso dispose la sospensione del Consiglio di amministrazione dell'Ospedale e la nomina di un Commissario prefettizio con il compito di procedere alla riorganizzazione di tutti i servizi amministrativi e contabili del nosocomio.

L'astensione dal lavoro di alcuni sanitari dell'Ospedale venne determinata da notizie di carattere manifestamente tendenzioso. Ed infatti, in seguito ai chiarimenti forniti dal Commissario dell'ente, i predetti sanitari ripresero regolarmente il loro servizio.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

MARAZZITA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave disastro verificatosi nel comune di S. Eufemia di Aspromonte (Reggio Calabria) il 2 novembre 1961 alle ore 21,30, dove a seguito di un incendio di vaste proporzioni vennero distrutte ben undici case baraccate nelle quali abitavano altrettante famiglie rimaste, ora, sul lastrico con ben 49 componenti.

Per sapere, altresì, quali provvedimenti urgenti ed immediati ha ritenuto di adottare al fine di lenire il dolore di tante famiglie colpite dalla sventura e quali provvedimenti intenda adottare per scongiurare l'eventuale ripetersi di tali disastri (2663).

RISPOSTA. — Le undici famiglie rimaste senza tetto in S. Eufemia d'Aspromonte, a seguito dell'incendio delle baracche, che esse occupavano, sono state sistemate in alloggi a cura dell'Amministrazione comunale che si è impegnata ad assumere a proprio carico le relative spese di fitto per tutto il periodo invernale.

A favore delle stesse famiglie sono stati disposti interventi assistenziali sia dalla Prefettura di Reggio Calabria — pel tramite del locale E.C.A. — sia da parte di quell'Amministrazione provinciale

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

MARCHISIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste* — Per conoscere come sono stati utilizzati i due miliardi di contributo per l'ammasso volontario del grano per l'anno 1960, anche in relazione al fatto che, a quanto risulta, il premio pro-quintale conferito è di sole lire 350 per un totale di circa 1.500.000 quintali.

E per sapere se non ritenga opportuno, ai fini di favorire la consegna agli ammassi volontari (quale sola azione veramente efficace per la tutela economica della produzione granaria e della stabilità ed economicità del prezzo) per l'anno 1961, stabilire fin d'ora che la somma di due miliardi, appositamente stanziata, sarà totalmente ed esclusivamente destinata a quota premio pro-quintale ai conferenti, riservando l'ammasso volontario ai piccoli e medi produttori coltivatori diretti e chiamando gli stessi alla gestione diretta degli ammassi volontari (2460)

MARCHISIO — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste* — Considerato che il disegno di legge di iniziativa governativa numero 1650, per un concorso statale nelle spese di attuazione dell'ammasso volontario del grano, presentato soltanto il 18 luglio 1961, non potrà ovviamente essere discusso ed approvato tempestivamente,

si chiede di conoscere come intenda ovviare a questo grave inconveniente che può pregiudicare l'intento di sottrarre alla

contrattazione, in questo periodo critico, una certa quantità della produzione ai fini di evitare una possibile caduta dei prezzi,

si chiede inoltre di conoscere se non ritenga, onde raggiungere veramente lo scopo, di dover tempestivamente, e quindi immediatamente, far conoscere in modo adeguato il proposito di riservare ai coltivatori diretti e mezzadri il concorso dello Stato per l'attuazione degli ammassi volontari, precisando che gli stessi possono essere effettuati direttamente dagli interessati tramite le loro organizzazioni associative o cooperative (2525).

RISPOSTA — Come è noto, nella riunione del 10 giugno 1961, il Consiglio dei Ministri approvò un disegno di legge con il quale, a difesa della tutela economica della produzione granaria, veniva previsto l'intervento dello Stato nelle spese di finanziamento e di gestione dell'ammasso volontario del frumento di produzione 1960 e 1961.

Tale disegno di legge, come è altresì noto, presentato al Senato della Repubblica (atto n. 1650/S) e assegnato all'8ª Commissione in sede referente, con parere della 5ª Commissione, non è stato preso in esame per l'avvenuta sospensione dei lavori parlamentari durante il periodo estivo.

In tale situazione, nella riconosciuta esigenza di un immediato intervento che, nel periodo più critico della campagna, potesse impedire il crollo del prezzo del grano sul mercato, si è ritenuto opportuno avvalersi degli strumenti legislativi in vigore e, precisamente, dell'articolo 21 della legge 2 giugno 1961, n. 454, il quale prevede la concessione di un contributo statale nelle spese complessive di gestione o negli interessi a favore di iniziative intese a regolare la immissione, sul mercato, di prodotti agricoli

È stato così emanato il decreto ministeriale 9 agosto 1961, che ha stabilito l'ammasso volontario del grano di raccolto 1961, assistito dal concorso finanziario dello Stato, nella misura di 8 milioni di quintali.

Nelle premesse di tale decreto ministeriale sono esposte le considerazioni che hanno indotto questo Ministero ad applicare le disposizioni dell'articolo 14 del decreto mi-

nisteriale 5 agosto 1961, le quali espressamente prevedono il caso in cui particolari condizioni rendano necessario riservare ad un unico ente o associazione l'organizzazione dell'ammasso di prodotti di rilevante interesse per l'economia della produzione e del consumo.

Indubbiamente, per il grano sussistono tutte le ragioni più valide per l'applicazione delle suddette disposizioni

È appena il caso di ricordare, infatti, la importanza che il grano conserva tuttora nel quadro della nostra agricoltura, del cui valore complessivo costituisce circa il 15 per cento. Inoltre, con l'intervenuto largo ricorso all'acquisto del pane e della pasta anche da parte delle famiglie contadine produttrici di grano, l'impresa familiare è assai più interessata che nel passato all'andamento del prezzo del frumento, anche per essa, cioè, il grano sta divenendo sempre più prodotto di vendita.

L'esperienza ha dimostrato che nell'attuale realtà produttiva e di consumo e con la disciplina in atto per le importazioni (e le occasionali esportazioni), il mercato può essere tenuto sui livelli di prezzo voluti, sottraendo all'offerta immediata, all'indomani del raccolto, circa 16 milioni di quintali di prodotto. Naturalmente, il ritiro dal mercato di tale aliquota di produzione deve essere programmato e, cioè, ripartito per singola provincia, in modo che sia ovunque evitata la congestione di offerta e, quindi, una caduta di prezzi, anche per assicurare, nel limite del possibile, analoghi vantaggi a tutti i produttori, quale che sia il luogo nel quale si trovino ad operare.

L'ammasso mira a far spuntare al produttore l'intero prezzo che è nell'obiettivo possibilità del mercato e che ha il suo limite nel prezzo a cui lo Stato cede all'industria molitoria il grano che è nelle sue mani e che vuol essere un prezzo di giusta contemperazione tra le esigenze ugualmente legittime dei produttori di grano, da una parte, e dei consumatori dei derivati del grano, dall'altra parte. Da qui, non soltanto la necessità, in un primo tempo, di sottrarre alla vendita una parte della produzione, secondo un preordinato piano di al-

leggerimento della disponibilità dei singoli territori, ma anche la necessità di dare, poi, ordine all'immissione sul mercato della parte di produzione prima ritirata dalla contrattazione, in guisa da realizzare il miglior prezzo, graduando l'offerta sul mercato.

In questa seconda fase, la maggiore valorizzazione del prodotto si fa anche operando quell'eventuale *mélange* di qualità che l'industria può preferire e meglio pagare.

Sono queste, sostanzialmente, le ragioni che hanno fatto prevedere l'ammasso volontario assistito dal concorso finanziario dello Stato nella misura di 8 milioni di quintali, quanti ne vengono ritirati dall'ammasso per contingente; che hanno consigliato una ripartizione territoriale per l'ammasso volontario tale da ricostituire, di massima, 1 contingenti provinciali del tempo in cui lo ammasso per contingente ammontava a 16 milioni di quintali e che hanno suggerito di affidare ad un unico ente l'attuazione del previsto programma di ammasso, prescegliendo l'ente che dispone, al riguardo, di un'ideale attrezzatura su scala nazionale e che, per di più, già provvede, per conto dello Stato, alla esecuzione degli altri atti cui è, nell'insieme, appoggiata la difesa del prezzo, e cioè: l'ammasso per contingente, l'importazione e la distribuzione del grano della gestione statale.

Non v'è alcun dubbio che, ove l'ammasso volontario non ubbidisse ad una programmazione, unitariamente concepita ed unitariamente realizzata, l'iniziativa si svilupperebbe, come per forza d'inerzia, nelle zone ove riuscirebbe tecnicamente più semplice ed economicamente meno onerosa, e che in genere sono quelle meno bisognose di aiuto.

Che la difesa dell'equilibrio del particolare mercato comporti, per la sua stessa struttura, unicità d'intervento, è poi dimostrato dalla soluzione che il problema, nonostante la diversità di modi tecnici, ha trovato presso tutti i Paesi, dagli Stati Uniti d'America alla Francia, dal Canada alla Germania.

D'altra parte, pur affidando la responsabilità dell'attuazione dell'ammasso, nei fini

e nei termini voluti, alla Federazione italiana dei consorzi agrari, è stato esplicitamente previsto che l'Ente si avvalga, nel limite del possibile e dell'utile, delle attrezzature di cooperative di produttori. La prima esperienza dimostra con quale larghezza di criteri sia stata considerata la possibilità di collaborazione su quel piano, dove ci sia stata reciproca comprensione e fiducia. L'Ente gestore dell'ammasso volontario, infatti, ha cercato in tutte le province della Repubblica di dare pratica attuazione a tali disposizioni. Alcune cooperative, però, non hanno ritenuto di inserirsi nel sistema dell'ammasso volontario previsto dal citato decreto ministeriale 9 agosto 1961.

Comunque, nel comunicare che sono in corso intese con il Ministero del tesoro per la presentazione al Consiglio dei Ministri di uno schema di provvedimento con il quale, in conformità di quanto deliberato dallo stesso Consiglio dei Ministri nella seduta del 12 agosto 1961, viene disposto il reintegro dei fondi prelevati dagli stanziamenti recati dalla legge 2 giugno 1961, n. 454, mediante l'utilizzo delle somme già accantonate in bilancio a seguito della presentazione del disegno di legge n. 1650 e resesi disponibili per l'avvenuto ritiro del disegno di legge medesimo, si fa presente che il punto di vista del Governo in materia di ammassi sarà più ampiamente e più chiaramente espresso in sede di discussione della mozione n. 35 presentata dagli onorevoli componenti della Commissione agricoltura del Senato della Repubblica.

Il Ministro
RUMOR

MENCARAGLIA — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se e quali disposizioni sono state date o si intendono dare affinché, in analogia con quanto avvenuto a Torino, Napoli e Taranto, anche a Siena gli ex dipendenti dell'agenzia appaltatrice cui è stata revocata la concessione vengano assunti dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, con assoluta priorità nei confronti di ogni altra eventuale assunzione diretta di per-

sonale che necessariamente non offre pari garanzie di esperienza (2635).

RISPOSTA. — Al riguardo si comunica che, pur non sussistendo alcun obbligo giuridico per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di assumere alle proprie dipendenze personale già in servizio presso le ex agenzie private autorizzate all'accettazione ed al recapito degli espressi in loco, nelle sedi ove si è reso necessario aumentare il personale per fronteggiare il maggior lavoro precedentemente disimpegnato dalle imprese private, questo Ministero, nei limiti delle reali esigenze di servizio, ha assorbito, per ragioni umane e sociali, numerosi fattorini delle ex agenzie rimasti disoccupati, previo accertamento del possesso dei requisiti richiesti.

Presso la Direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni di Siena sono stati assunti con la qualifica di agenti straordinari, ai sensi dell'articolo 54 della legge 27 febbraio 1958, n. 119, tutti gli ex fattorini, meno uno, risultato sprovvisto del requisito dell'età.

Il Ministro
SPALLINO

MINIO. — *Al Ministro della sanità* — Per sapere se ritenga opportuna ed ispirata a norme di correttezza e di cautela la circolare del suo Ministero, con la quale le Amministrazioni comunali sono state invitate a soprassedere al collocamento a riposo dei sanitari condotti che hanno superato il limite di età previsto dalle norme di legge in vigore, e ciò tanto più in quanto il Ministero non poteva ignorare che la Commissione competente del Senato si è pronunciata a grande maggioranza contro l'approvazione del testo trasmesso dalla Camera, che eleva il detto limite di età a 70 anni, per cui il disegno di legge, dalla sede deliberante, è stato rimesso all'Assemblea;

e se non ritenga di dovere ritirare detta circolare in attesa che il Senato si pronunci in via definitiva (2555).

RISPOSTA — Il 5 ottobre 1960 gli onorevoli Ceravolo e Marconi hanno presentato

alla Camera dei deputati la proposta di legge n. 2487 con la quale si dispone che gli ufficiali sanitari ed i sanitari condotti sono collocati a riposo quando, oltre i 65 anni di età, avranno compiuto anche 40 anni di servizio utile agli effetti della pensione, salvo in ogni caso il collocamento in quiescenza al compimento del 70 anno di età

Detta proposta, approvata dalla 14ª Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 7 dicembre 1960, è ora all'esame del Senato, cui è stata trasmessa il successivo 12 dicembre

Questo Ministero, in data 19 giugno 1961, diramava una circolare telegrafica, con la quale i Prefetti e i medici provinciali venivano invitati a che, nel prospettare la predetta situazione, pregassero le Amministrazioni comunali a voler valutare la possibilità, in attesa dell'approvazione del disegno di legge da parte dell'altro ramo del Parlamento, di soprassedere al collocamento a riposo di quei sanitari a cui favore opererebbero i benefici più sopra menzionati.

In definitiva i suggerimenti che questa Amministrazione ha inteso dare con la suddetta circolare sono stati ispirati a criteri di opportunità e di cautela amministrativa al fine di evitare, per quanto possibile, il verificarsi di inconvenienti nell'eventualità dell'approvazione del provvedimento da parte del Senato.

Il Ministro
GIARDINA

MOLTISANTI (NENCIONI, CROLLALANZA, FRANZA, FERRETTI). — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere i motivi per i quali la legge 21 luglio 1960, n. 739, è stata applicata limitatamente all'annata agraria 1959-60, escludendo conseguentemente le aziende agricole danneggiate da calamità naturali e da avversità atmosferiche dal 1º giugno 1958, come previsto dall'articolo 24 della legge stessa, qualora i fondi stanziati fossero già esauriti, gli interroganti chiedono se non si ritenga opportuno, oltre che necessario — sia

per soccorrere gli agricoltori danneggiati nelle annate agrarie 1957-58 e 1958-59 e sia per applicare nello spirito e nella lettera la legge n. 739 — promuovere nuovi strumenti legislativi che, approntando altri finanziamenti, vengano, anche se in minima parte, in aiuto al tormentato settore agricolo (2528).

RISPOSTA. — Le provvidenze previste dalla legge 21 luglio 1960, n. 739, sono state poste in atto a favore delle aziende agricole per le quali dagli accertamenti eseguiti dagli uffici tecnici periferici è risultato che effettivamente avevano subito gravi danni in dipendenza di calamità naturali o di avversità atmosferiche verificatesi nel periodo dal 1º giugno 1958 al 13 agosto 1960, così come dispone l'articolo 24 — comma 1º — della legge.

I fondi stanziati sulle autorizzazioni di spesa recate dalla citata legge sono stati già interamente utilizzati a favore delle predette aziende.

Si ricorda, peraltro, che questo Ministero ha promosso l'emanazione della legge 20 ottobre 1960, n. 1254, che consente di sussidiare nuove operazioni di credito agrario di esercizio accordate con proprie disponibilità dagli Istituti ed Enti che esercitano il credito agrario a favore di aziende agricole che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 5 della ripetuta legge 21 luglio 1960, n. 739, e anche delle aziende agricole che siano state danneggiate da calamità naturali e avversità atmosferiche verificatesi posteriormente alla data di entrata in vigore di quella legge.

Risulta che tali provvidenze hanno incontrato largo favore tra gli agricoltori interessati.

Il Ministro
RUMOR

PAPALIA (MASCIALE). — *Al Ministro della difesa* — Per conoscere.

1) se risponde a verità che, per rifare il manto all'unica pista oggi esistente, il campo di aviazione di Bari rimarrà chiuso al traffico per qualche mese,

2) se è esatto che la Direzione della Compagnia Alitalia, che attua il servizio della linea Roma-Brindisi, avendo inutilmente chiesto alle Autorità militari di usufruire, durante questo periodo, dell'aeroporto di Gioia del Colle per effettuare lo scalo intermedio non più effettuabile a Bari, dovrà rassegnarsi a far scendere i passeggeri diretti a Bari a Grottaglie o addirittura a Brindisi,

3) se può ritenersi accettabile il criterio per il quale aeroporti italiani posti sul territorio italiano, solo perchè riservati per ipotetiche e non attuali necessità alle forze armate della Nato, debbano ritenersi definitivamente sottratti ad ogni uso civile anche se imposto da evidenti ragioni di necessità e limitato nel tempo,

4) se questi gravi inconvenienti che, sia pure temporaneamente, priveranno i cittadini di un grande centro dell'unico volo che quotidianamente li univa alla Capitale, non debbano ritenersi sufficienti a sollecitare la soluzione dell'annoso problema di un adeguato campo di aviazione per una città che aspira da decenni a vincere gli svantaggi enormi che le derivano dalla eccentricità della sua posizione e del suo isolamento (2595)

RISPOSTA. — La necessità di procedere ai lavori di rifacimento del manto della pista dell'aeroporto di Bari, ne comporterà la chiusura al traffico per circa settanta giorni.

Durante il periodo di chiusura di tale aeroporto non si renderà possibile utilizzare per il traffico di aerei civili l'aeroporto militare di Gioia del Colle per ragioni tecniche unite ad inadeguate installazioni per l'assistenza radioelettrica alla navigazione aerea che, specialmente nella stagione invernale, non darebbero sufficiente garanzia di sicurezza.

Per quanto si riferisce alla costruzione a Bari di un nuovo aeroporto civile, la questione non può, almeno per il momento, trovare soluzione data l'attuale situazione di bilancio di questa Amministrazione.

Il Ministro
ANDREOTTI

PELIZZO — *Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e delle foreste* — Per sapere se siano a conoscenza della eccezionale violenta grandinata che, nella terza decade dell'agosto 1961, s'è abbattuta sulla zona orientale del Friuli, colpendo in particolare i vigneti delle zone collinari, asportando quasi per intero il prodotto prossimo a maturazione.

Per sapere inoltre se, in considerazione della gravità dei danni subiti dagli agricoltori, intendano adottare misure adeguate per sollevare almeno in parte la situazione di disagio morale ed economico delle famiglie dei contadini, così duramente provate nei loro vitali interessi (2550).

RISPOSTA — L'Ispettore agrario di Udine ha riferito che la grandinata del 22 agosto scorso ha causato in alcune località dei comuni di Manzano, di S. Giovanni al Natissone e di Buttrio, un danno nella misura media del 60 per cento della produzione prevedibile della vite, del 15-20 per cento di quella del mais e del 30-40 per cento di quella del cinquantino

Quanto ai provvedimenti per venire in aiuto ai coltivatori danneggiati, si ricorda che questo Ministero ha preso l'iniziativa di fare inserire nel disegno di legge, concernente il piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali, che trovasi già all'esame del Parlamento, un'apposita autorizzazione di spesa per l'applicazione delle provvidenze previste dalla legge 21 luglio 1960, n. 739, alle aziende agricole gravemente danneggiate da calamità naturali o da avversità atmosferiche verificatesi dopo la data del 13 agosto 1960. Si assicura che, non appena questo Ministero potrà disporre dei fondi sull'accennata autorizzazione di spesa, esaminerà debitamente anche la situazione delle aziende agricole danneggiate della zona segnalata dalla signoria vostra onorevole, per accertare se e quali delle provvidenze previste dalla citata legge possano adottarsi a favore delle aziende medesime, avuto riguardo alla natura e alla entità dei danni da esse subiti

Intanto, per le necessità di conduzione aziendale, i coltivatori danneggiati dall'avversità di cui trattasi hanno la possibilità di far ricorso ai prestiti agrari di esercizio, a tasso di interesse non elevato, previsti dalla legge 5 luglio 1928, n. 1760, sul credito agrario.

Questa legge, come è noto, all'articolo 8 — comma 2° — consente anche di ottenere, in caso di mancato o insufficiente raccolto, la proroga fino a 12 mesi della scadenza delle esposizioni eventualmente in corso derivanti da operazioni di credito agrario di esercizio contratte con Istituti ed Enti che esercitano il credito agrario.

Al coltivatori medesimi sarà accordata, nella prossima campagna agraria, la priorità nella concessione dei contributi per l'acquisto di sementi selezionate a norma della legge 10 dicembre 1958, n. 1094.

Il Ministro
RUMOR

PIASENTI (MONNI). — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo* — Per sapere se, in attesa della nuova legge sulla cinematografia, esistano norme intese ad impedire che ai film visibili a tutti siano abbinare presentazioni di film vietati ai minori di 16 anni;

in caso positivo, con quali mezzi e strumenti tale norma sia fatta valere, dato che è frequentissimo il caso di abbinamenti, che ad un pubblico in parte giovanile offrono scene e battute assolutamente inopportune, o decisamente oscene, come nel caso presente della pellicola « Exodus », di altissimo valore artistico, storico e morale, a cui segue una programmazione interamente pornografica di altra pellicola della stessa casa produttrice (2616)

RISPOSTA — La vigente legislazione in materia di revisione cinematografica non contiene norme intese ad impedire che alla proiezione di film visibili a tutti vengano abbinare presentazioni di film di futura programmazione, la cui visione è vietata ai minori degli anni sedici.

Tuttavia, rendendosi conto dell'inconveniente suddetto, l'Amministrazione, in sede di revisione delle presentazioni dei film ai fini del rilascio del nulla osta di proiezione in pubblico, cerca, nei limiti delle vigenti disposizioni, di evitare che le scene dei film, a causa delle quali è stato apposto il divieto di visione ai minori degli anni sedici, siano inserite nelle relative presentazioni.

Comunque, al fine di rimuovere in via definitiva l'inconveniente, nel disegno di legge sulla revisione dei film e dei lavori teatrali (atto della Camera dei deputati numero 713-B), approvato con modifiche dal Senato della Repubblica, si stabilisce all'articolo 5, ultimo comma, che « è vietato abbinare ai film, alla cui proiezione possono assistere i minori, spettacoli di qualsiasi genere o rappresentazioni di spettacoli di futura programmazione, dai quali i minori siano esclusi ».

Il Sottosegretario di Stato
SEMERARO

RODA. — *Al Ministro dell'interno*. — Per richiamare la sua attenzione sul seguente fatto: il signor Erdetti Luigi, domiciliato presso Pairazzi in via Vitruvio 5, Milano, lamenta insistentemente di essere vittima di persecuzioni della Polizia aventi carattere politico. Il detto Erdetti, in un lungo esposto in carta bollata diretto all'interrogante, precisa la natura di dette persecuzioni, che, a suo dire, sono esclusivamente di carattere politico e si estrinsecano in una « stretta sorveglianza come un malfattore » ed inoltre che gli obiettivi — sempre a dire dell'Erdetti — perseguiti dalla Polizia politica sarebbero quelli: « di impedirgli qualsiasi carriera e di danneggiarlo moralmente ed economicamente ».

L'Erdetti cita anche il caso di soprusi, quali il diniego avvenuto nel 1959 del passaporto per Paesi dell'Europa occidentale, ove egli contava di recarsi a lavorare per sottrarsi a tali persecuzioni. Inoltre afferma che a Milano, ove si sarebbe messo in proprio, fu oggetto di ulteriori vessazioni e testualmente afferma quanto segue: « A

Milano, dove frattanto mi ero occupato, mi dedicai a una nuova attività, quella della distribuzione di prodotti a mezzo di macchine automatiche. Intervenne una squadra di agenti che mi ruppero alcune macchine, e si accaparrarono anche della mia merce e dei soldi contenuti nelle macchine.

« Contro di essi è stata sporta denuncia presso il Commissariato di Porta Magenta e ancora nulla è stato fatto nonostante sia trascorso un anno dalla presentazione della denuncia. Da un anno e mezzo che mi trovo a Milano sono sempre sorvegliato strettamente come un malfattore »

Tali sono le affermazioni scritte dall'Erdetti, il quale afferma che anche a riprova di quanto ha scritto esiste la documentazione e la testimonianza.

Ciò posto, e naturalmente lasciando all'Erdetti tutta ed intera la responsabilità delle sopraccennate attestazioni, si chiede al Ministro di promuovere discrete e pronte indagini allo scopo di appurare la verità dei fatti e informarne quindi per iscritto l'interrogante con quella celerità che, ove il caso fosse vero, esso comporterebbe (2651).

RISPOSTA — Dagli accertamenti disposti e risultato che il signor Erdetti Luigi non è stato mai sottoposto a misure di vigilanza. Egli è in possesso di passaporto rilasciato-gli dalla Questura di Vicenza il 15 aprile 1959 e rinnovatogli il 23 maggio 1961 con validità triennale.

Nessuna denuncia risulta inoltre che sia stata sporta dal predetto nei confronti di guardie di P.S. o di appartenenti ad altri Corpi di polizia per le asserite vessazioni. È risultato invece che l'Erdetti il 18 dicembre 1960 presentò, al Commissariato di P.S. « Porta Magenta » di Milano, querela, per appropriazione indebita, contro terzi, non appartenenti al personale della P.S., che sarebbero stati da lui incaricati del collocamento di alcuni distributori automatici.

I relativi atti vennero dal Commissariato trasmessi alla Pretura di Milano per l'ulteriore corso di competenza.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

SACCHETTI — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se intenda includere nel programma dei lavori dell'A.N.A.S. (annata 1961-62) le due circonvallazioni dei comuni di Luzzara e Gualtieri di Reggio Emilia, sulla strada nazionale n. 62.

L'interrogante, sulla base delle proposte presentate dalle rispettive Amministrazioni comunali e in relazione alle promesse più volte avanzate dall'A.N.A.S. e non mantenute, chiede se il Ministro non ritenga di intervenire con urgenza allo scopo di dare alla importante questione una auspicabile e sollecita definizione (2262).

RISPOSTA — Nel formulare i programmi dei lavori da eseguirsi nel corrente esercizio finanziario l'A.N.A.S. non mancherà di tenere presente la costruzione di almeno una delle due varianti della strada statale n. 62 « della Cisa » in corrispondenza di Luzzara e di Gualtieri, per le quali è prevista rispettivamente una spesa di lire 100 e 150 milioni.

Il Sottosegretario di Stato
SPASARI

SACCHETTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In relazione alla grave situazione determinatasi nel cantiere del Genio civile di Boretto sul Po a seguito del trasferimento di 30 operai — che conferma la tendenza alla smobilitazione del cantiere, in contrasto con l'impegno assunto di sviluppare la navigazione interna, compresa quella sul Po — si chiede di conoscere i provvedimenti che intende adottare per sviluppare l'attività produttiva del cantiere (2612).

RISPOSTA. — Effettivamente il personale addetto al cantiere di Boretto si è in questi ultimi tempi alquanto ridotto specialmente per dimissioni volontarie e collocamenti a riposo.

Poichè le attuali disposizioni di legge non consentono l'assunzione di nuovo personale, si è provveduto recentemente ad assegnare al cantiere altre unità al fine di assicurare il suo efficiente funzionamento in relazione a quelle che sono le attuali esigenze.

Il Sottosegretario di Stato
SPASARI

SACCHETTI — *Al Ministro della difesa.* — L'interrogante, sollecitato dalla diretta conoscenza di numerosi casi che autorizzano l'ipotesi, chiede se, e in base a quali disposizioni, gli elicotteri militari possono essere messi a disposizione dei parlamentari per visitare il proprio collegio o per effettuare giri di propaganda di partito e, ove ciò non sia lecito, se il Ministro non intenda impartire disposizioni tassative perchè tale deplorevole abuso non abbia più assolutamente ad avvenire (2628).

RISPOSTA. — Mezzi aerei militari sono a volte messi a disposizione di onorevoli parlamentari nella loro veste di membri del Governo e per l'assolvimento di impegni relativi alla carica governativa ricoperta.

Il Ministro
ANDREOTTI

SANSONE. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se intendano prendere gli opportuni accordi al fine di far svolgere con le regolari norme di rito la denuncia presentata dal Vice Sindaco di Salcito (Campobasso) contro il vice brigadiere dei carabinieri Loggi Felice.

Ed in particolare se ritengano conforme a legge l'operato del comandante del Gruppo carabinieri di Campobasso in merito alla denuncia stessa e non ritengano che nella vicenda cui si riferisce l'interrogante non si riscontri un senso di parzialità e di politicizzazione da parte dell'Arma dei carabinieri (2621).

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministero di grazia e giustizia. Da informazioni pervenute risulta che gli accertamenti del Comando gruppo carabinieri di Campobasso in merito all'esposto del vice Sindaco sono stati svolti nel rispetto delle norme procedurali e tempestivamente comunicati alla Procura della Repubblica per i provvedimenti di sua competenza.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI

SIBILLE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se la convenzione per la Carta sociale d'Europa firmata il 18 ottobre 1961 in Torino verrà portata con viva celerità all'approvazione dei due rami del Parlamento italiano,

se si ritenga provvedere a chiudere l'iter della detta ratifica non oltre il mese di aprile 1962 e precisamente prima dell'apertura della sessione 1962 del Consiglio d'Europa per dare buon esempio a tutti gli altri firmatari e soprattutto per una chiara espressione di solidarietà sociale ed europea,

se non si pensi così di rompere, con questa convenzione europea, definitivamente, a tutela della serietà nostra nei confronti di tutti gli impegni da noi firmati, la deleteria tradizione di portare Trattati e Convenzioni alla ratifica del Parlamento con un non giustificabile ritardo che si sviluppa mediamente su un arco da l'anno e mezzo a tre anni e talora sino ed oltre cinque anni (2638).

RISPOSTA. — Rispondo anche a nome del Presidente del Consiglio dei ministri. Non appena il Segretariato generale del Consiglio d'Europa avrà provveduto a trasmettere la copia originale della Convenzione per la Carta sociale d'Europa, si darà corso all'espletamento delle formalità amministrative necessarie per portare sollecitamente la Carta all'approvazione dei due rami del Parlamento.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'interrogazione si deve ricordare che il cammino di un Accordo dalla firma alla ratifica ha una durata piuttosto lunga comprendendo le numerose operazioni che vanno, per tralasciare vari passaggi intermedi, dall'approntamento dei testi a stampa degli Accordi, alla consultazione con le Amministrazioni interessate al provvedimento, specie quando l'Accordo comporti oneri per l'Era-rio con la conseguente necessità di concordare con il Ministero del tesoro i mezzi di copertura, alla presentazione dell'Atto al Consiglio dei Ministri, alla predisposizione del decreto del Presidente della Repubblica

che ne autorizza la presentazione alle Camere e successive controfirme, fino all'invio al Parlamento, ed all'*iter* propriamente legislativo.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO

SPAGNOLLI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se sia veramente allo studio, come è stato segnalato da organi rappresentativi del mondo dello spettacolo, la formulazione di una proposta di legge per l'ulteriore proroga quinquennale del termine stabilito dalla legge 18 dicembre 1956, n. 1421, in materia di protezione delle opere dell'ingegno. Nel caso che la notizia corrisponda al vero, l'interrogante chiede di conoscere il pensiero del Ministro in merito all'opportunità di un provvedimento particolare, non coordinato con il complesso della legislazione sul diritto d'autore, al quale sarebbe difficile riconoscere un fine diverso da quello di conservare a favore di pochi interessati, con grave pregiudizio per l'attività dello spettacolo, il diritto esclusivo su opere entrate a far parte del patrimonio artistico del Paese. L'interrogante, d'altra parte, ritiene di dover richiamare l'attenzione degli organi responsabili sui riflessi negativi che un'ulteriore proroga del termine sopra indicato produrrebbe a carico dei bilanci degli Enti lirici italiani e delle altre istituzioni musicali italiane, la cui situazione è certamente ben nota al Ministro (2465).

RISPOSTA. — Si risponde, per motivi di competenza, anche per conto del Ministero del turismo e dello spettacolo. Con il 31 dicembre prossimo venturo verrà a scadere l'efficacia della proroga del periodo di tutela delle opere di ingegno, fissata dall'articolo 1 della legge 19 dicembre 1956, n. 1421.

Poichè tale scadenza potrebbe determinare una sperequazione di trattamento tra le opere che hanno beneficiato della proroga e quelle che ne rimarrebbero escluse, è stata ravvisata l'opportunità di sentire in merito il parere del competente Comitato consultivo permanente per il diritto d'autore, mas-

simo organo di consulenza tecnico-giuridica di cui dispone l'Amministrazione dello Stato in materia di proprietà letteraria ed artistica, nel quale sono autorevolmente rappresentate tutte le categorie interessate: autori, musicisti, artisti esecutori, editori, produttori cinematografici e discografici, enti di radiodiffusione. Detto Comitato, dopo un approfondito esame dell'argomento, ha espresso il parere che, tenuto conto delle tendenze nazionali e internazionali, nonché del fatto che è in corso attualmente la revisione generale della vigente legislazione sul diritto d'autore, è opportuno prorogare, per un periodo di cinque anni, il termine fissato nella ricordata legge del 1956. E ciò sia per non pregiudicare quella che sarà la definitiva soluzione legislativa della questione di carattere generale e sia per evitare la sperequazione alla quale si è fatto cenno.

Attualmente la questione è all'esame della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Per quanto riguarda l'incidenza dell'eventuale proroga sulla diffusione delle opere teatrali e musicali, si precisa che anche le opere già cadute in pubblico dominio, in base alla vigente legge 22 aprile 1941, n. 633, pagano all'erario un'aliquota pari al 5 per cento. Poichè i diritti d'autore, che si corrispondono agli autori e ai loro aventi causa per le opere ancora protette, si aggirano su di una media dell'8 per cento sugli incassi, il maggior onere derivante per gli Enti lirici è così limitato a circa il 3 per cento. A ciò deve aggiungersi peraltro una maggiore spesa per il noleggio del materiale musicale, che, per le opere protette, di solito ammonta alla cifra, invero non eccessiva, di lire 100.000 per i primi quattro spettacoli e di lire 20.000 per ogni spettacolo successivo.

D'altra parte, sempre per quel che concerne gli Enti lirici, l'eventuale proroga interesserebbe solo le opere di Verdi, essendo questo compositore deceduto nel 1901 ed essendo pertanto l'unico autore di opere liriche la cui produzione potrebbe beneficiare delle disposizioni di una ulteriore legge di proroga.

Per quanto sopra deve ritenersi che le maggiori spese gravanti sugli Enti lirici a seguito di una eventuale proroga della du-

rata dei diritti d'autore non sarebbero in effetti così rilevanti da sconsigliare l'opportunità della proroga stessa.

Il Sottosegretario di Stato
GIRAUDO

ZANONI. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere i motivi che determinano l'insabbiamento della richiesta di un contributo per costruzione ed arredamento dell'ambulatorio scolastico avanzata dal comune di Scandolara Ripa d'Oglio (Cremona).

Detto Comune ha presentato domanda in data 25 febbraio 1960, dietro richiesta del medico provinciale, ma finora non ha avuto alcun riscontro alla sua sollecitazione.

La cosa appare tanto più strana in quanto altri Comuni della stessa provincia di Cremona, pur avendo presentato la domanda posteriormente a quella di Scandolara Ripa d'Oglio, hanno ottenuto il contributo finanziario.

Non manca chi sostiene al riguardo che il contributo è stato dato a questi enti e negato al comune di Scandolara perchè quelli sono amministrati dai « convergenti » e questo dall'opposizione (2582).

RISPOSTA. — Le richieste di contributo per l'impianto di ambulatori scolastici, presentate a questo Ministero nel corso degli esercizi 1959-1960 e 1960-1961, sono state di gran lunga superiori alle reali possibilità offerte dal capitolo di bilancio destinato alla profilassi delle malattie infettive, sul quale, in mancanza di appositi stanziamenti per i servizi di medicina scolastica, è stata finora imputata la relativa spesa.

Di conseguenza, alcune richieste non hanno potuto avere l'accoglimento desiderato, tra cui quella avanzata dal comune di Scandolara Ripa d'Oglio.

Allo scopo di aggiornare la relativa pratica in vista delle prossime determinazioni in materia, si è provveduto con ministeriale n. 400.3/20902.26 del 30 settembre ultimo scorso ad interessare anche il medico provinciale di Cremona perchè inviti il Co-

mune in parola a riprodurre alcuni documenti.

Il Ministro
GIARDINA

ZUCCA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere come sono stati ripartiti nell'esercizio finanziario 1960-61:

i contributi a favore degli Enti pubblici o di diritto pubblico per iniziative e manifestazioni che interessano il movimento turistico (legge 4 agosto 1955, n. 702);

i contributi dello Stato a favore degli Enti provinciali per il turismo (articolo 10 della legge 4 marzo 1958, n. 174);

i contributi *una tantum* a favore di Enti che, senza scopo di lucro, svolgono attività dirette ad incrementare il movimento dei forestieri od il turismo sociale o giovanile (articolo 12 della legge 4 marzo 1958, n. 174) (2602).

RISPOSTA. — Si riportano negli uniti elenchi gli elementi richiesti con la interrogazione cui si risponde.

Per quanto riguarda i contributi in favore degli Enti provinciali per il turismo, premesso che la ripartizione dello stanziamento è stata indicata per gli anni solari 1960 e 1961, in quanto l'esercizio finanziario dei predetti enti ha inizio il 1° gennaio e termina il 31 dicembre, si forniscono le seguenti precisazioni.

Il concorso dello Stato nel finanziamento degli Enti per il turismo, previsto dall'articolo 10 della legge 4 marzo 1958, n. 174, copre soltanto i tre quinti del gettito globale dei contributi obbligatori a carico di privati, di cui beneficiavano gli enti medesimi anteriormente alla entrata in vigore della citata legge, in base alle norme contenute nei regi decreti-legge 20 giugno 1935, n. 1425, e 12 novembre 1936, n. 2302, dichiarate illegittime dalla Corte costituzionale con sentenza dell'8 marzo 1957.

L'assegnazione dei contributi viene disposta, ai sensi dell'articolo 10 della legge, « tenuto conto delle esigenze dei singoli enti in rapporto all'importanza turistica della zona in cui essi operano, alla consistenza

del patrimonio alberghiero e turistico ed al movimento dei forestieri, nonchè in funzione degli interessi del turismo nazionale ».

I criteri enunciati comportano una valutazione non cristallizzata nel tempo ma effettuata sulla base delle effettive esigenze degli enti desunte, fra l'altro, dalle risultanze di bilancio e dai programmi annuali di attività. Nell'ambito di tale valutazione assumono rilievo, in relazione alle minori disponibilità derivanti dal nuovo sistema di finanziamento ed al progressivo aumento del costo dei servizi, le situazioni preesistenti (dotazione di personale, minimo di attività turistiche, eccetera) di enti, specie di zone depresse, nei cui confronti un rigo-

roso criterio di proporzionalità in rapporto alle attrezzature turistiche della Provincia potrebbe essere di pregiudizio al funzionamento stesso dell'Ente.

Si fa presente, infine, che l'Amministrazione in sede di ripartizione del fondo statale tiene conto, sia pure nei dovuti limiti, delle entrate locali di cui gli enti beneficiano per legge, nonchè delle erogazioni ministeriali disposte a valere su altri capitoli di bilancio (legge 4 agosto 1955, n. 702, ed articolo 12 legge 4 marzo 1958, n. 174) ed effettuate in favore di iniziative turistiche che si svolgono nelle singole Provincie.

Il Sottosegretario di Stato

SEMERARO

506^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

CONTRIBUTI CONCESSI AI SENSI DELLA LEGGE 4 AGOSTO 1955, N. 702
PER MANIFESTAZIONI ED INIZIATIVE INTERESSANTI IL MOVIMENTO
TURISTICO, SUL FONDO DI L. 300.000.000 DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1960-61

		TOTALE
PIEMONTE:		
Alessandria	L. 100.000	
Asti	» 2.100.000	
Cuneo	» 200.000	
Novara	» 3.500.000	
Torino	» 5.250.000	
Vercelli	» 1.100.000	
		L. 12.250.000
VALLE D'AOSTA:		
Aosta	L. 500.000	
		L. 500.000
LIGURIA:		
Genova	L. 1.250.000	
Imperia	» 1.100.000	
La Spezia	» 2.000.000	
Savona	» 1.900.000	
		L. 6.250.000
LOMBARDIA:		
Bergamo	L. 1.100.000	
Brescia	» 5.000.000	
Como	» —	
Cremona	» —	
Mantova	» 1.000.000	
Milano	» —	
Pavia	» —	
Sondrio	» 500.000	
Varese	» 100.000	
		L. 7.700.000
TRENTINO ALTO ADIGE:		
Bolzano	L. 1.600.000	
Trento	» 7.150.000	
		L. 8.750.000
	<i>riporto</i>	L. 35.450.000

506^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

		<i>riporto</i> . . .	L.	35.450.000
VENETO:				
Belluno	L.	12.000.000		
Padova	»	5.000.000		
Rovigo	»	500.000		
Treviso	»	—		
Udine	»	3.050.000		
Venezia	»	1.000.000		
Verona	»	4.000.000		
Vicenza	»	2.500.000		
			L.	28.050.000
VENEZIA GIULIA:				
Gorizia	L.	1.400.000		
Trieste	»	3.350.000		
			L.	4.750.000
EMILIA:				
Bologna	L.	2.650.000		
Ferrara	»	500.000		
Forlì	»	350.000		
Modena	»	6.300.000		
Parma	»	2.500.000		
Piacenza	»	750.000		
Ravenna	»	1.000.000		
Reggio Emilia	»	1.500.000		
			L.	15.550.000
TOSCANA:				
Arezzo	L.	3.450.000		
Firenze	»	1.700.000		
Grosseto	»	2.000.000		
Livorno	»	4.000.000		
Lucca	»	5.625.000		
Massa Carrara	»	2.400.000		
Pisa	»	6.050.000		
Pistoia	»	3.285.000		
Siena	»	1.500.000		
			L.	30.010.000
MARCHE:				
Ancona	L.	1.350.000		
Ascoli Piceno	»	3.500.000		
Macerata	»	7.100.000		
Pesaro	»	4.250.000		
			L.	16.200.000
		<i>riporto</i> . . .	L.	130.010.000

506ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

		<i>riporto</i> . . .	L.	130.010.000
UMBRIA:				
Perugia	L.	4.350.000		
Terni	»	500.000		
		—————	L.	4.850.000
LAZIO:				
Frosinone	L.	1.300.000		
Latina	»	10.150.000		
Rieti	»	5.800.000		
Roma	»	34.615.000		
Viterbo	»	2.750.000		
		—————	L.	54.615.000
ABRUZZI E MOLISE:				
Campobasso	L.	1.350.000		
Chieti	»	2.700.000		
L'Aquila	»	6.550.000		
Pescara	»	700.000		
Teramo	»	1.500.000		
		—————	L.	12.800.000
CAMPANIA:				
Avellino	L.	—		
Caserta	»	1.500.000		
Benevento	»	700.000		
Napoli	»	2.000.000		
Salerno	»	9.350.000		
		—————	L.	13.550.000
PUGLIE:				
Bari	L.	2.600.000		
Brindisi	»	5.475.000		
Foggia	»	2.250.000		
Lecce	»	1.100.000		
Taranto	»	4.250.000		
		—————	L.	15.675.000
LUCANIA:				
Matera	L.	600.000		
Potenza	»	300.000		
		—————	L.	900.000
		<i>riporto</i> . . .	L.	232.400.000

506ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

		<i>riporto</i> . . .	L. 232.400.000
CALABRIA:			
Catanzaro	L.	850.000	
Cosenza	»	500.000	
Reggio Calabria	»	2.000.000	
		<hr/>	L. 3.350.000
SICILIA:			
Agrigento	L.	1.100.000	
Caltanissetta	»	100.000	
Catania	»	100.000	
Enna	»	—	
Messina	»	2.250.000	
Palermo	»	1.500.000	
Ragusa	»	—	
Siracusa	»	1.000.000	
Trapani	»	—	
		<hr/>	L. 6.950.000
SARDEGNA:			
Cagliari	L.	—	
Nuoro	»	100.000	
Sassari	»	1.200.000	
		<hr/>	L. 2.300.000
Nel'esercizio finanziario 1960-61 sul fondo di cui alla legge 4 agosto 1955, n. 702, sono state inoltre concesse all'E.N.I.T.			
	L.	55.000.000	
		<hr/>	L. 55.000.000
		<hr/>	
	TOTALE . . .	L.	300.000.000
		<hr/>	
		<hr/>	

DIREZIONE GENERALE DEL TURISMO

Div. III - Turismo Sociale

Elenco dei contributi assegnati per l'esercizio 1960-61 sui fondi di cui all'articolo 12 della legge 4 marzo 1958, n. 174:

1) - Associazione Italiana Alberghi per la Gioventù (Roma)	L.	5.000.000
2) - Federazione Italiana del Campeggio (Firenze)	»	5.000.000
3) - Centro Turistico Giovanile (Roma)	»	5.000.000
4) - Federazione Italiana Escursionismo (Milano)	»	1.000.000
5) - Centro Italiano Relazioni Universitarie Estero (Roma)	»	1.000.000
6) - Associazione per le Relazioni Culturali con l'Estero (Roma)	»	500.000
7) - Club Alpino Italiano (Milano)	»	5.000.000
8) - Touring Club Italiano (Milano)	»	5.000.000
9) - Associazione Italiana Relazioni Culturali Estero (ARCEI)	»	1.000.000
10) - E.P.T. (Padova) Ostello per la Gioventù al Castello di Montagnana	»	1.900.000
11) - E.P.T. (Ascoli Piceno) Ostello « Longobardi »	»	1.000.000
12) - E.P.T. (Como) riattamento ostello Villa Olmo	»	1.000.000
13) - E.P.T. (Belluno) A.A.C.S.T. Feltre - saldo lavori Ostello	»	1.000.000
14) - E.P.T. (Brindisi) completamente costruzione Ostello	»	2.000.000
15) - E.P.T. (Napoli) nuovo Ostello in Sorrento	»	2.000.000
16) - E.P.T. (Rieti) costruzione Ostello al Terminillo	»	2.000.000
17) - E.P.T. (Lucca) nuovo ostello della città	»	1.000.000
18) - E.P.T. (Reggio Emilia) campeggio Castelnuovo Monti	»	500.000
19) - E.P.T. (Terni) Campeggio Cascata delle Marmore	»	500.000
20) - E.P.T. (Rieti) Campeggio in Leonessa	»	500.000
21) - Comune di San Marco La Catola (Foggia) Centro Turistico San Cristoforo	»	500.000
22) - E.P.T. (Viterbo) Campeggio internazionale di Tarquinia	»	1.500.000
23) - E.P.T. (Lecce) Campeggio internazionale di S. Cataldo	»	1.000.000
24) - E.P.T. (Chieti) Campeggio del Sangro	»	500.000
25) - A.C.L.I. Sede di Ferrara per casa per ferie in Bosco Chiesa Nuova	»	1.000.000
26) - E.P.T. (Latina) Campeggio di Monte Argento in Minturno	»	1.000.000
27) - E.P.T. (Modena) Casa per ferie in Pieve Pelago dell'Unione Sindacale Provinciale Sindacato C.I.S.L.	»	1.000.000
28) - Sezione C.A.I. Alto Adige Bolzano	»	1.000.000
29) - E.P.T. (Rieti) Rifugio Sebastiani al Terminillo	»	500.000
30) - Società Alpinisti Vicentini Rifugio « Balasso » sul Pasubio	»	500.000
31) - E.P.T. (Latina) Scuola Alberghiera a Sabaudia	»	4.000.000
32) - E.P.T. (Parma) attività varie turistico-sociali	»	600.000
33) - Società Escursionisti Pasubio Valdagno	»	200.000
34) - « Casa del Fanciullo » in Roseto Valforte (Foggia)	»	200.000
35) - E.P.T. (Belluno) Casa per ferie Alpina in Provincia di Belluno	»	500.000
36) - Excursion Club di Padova - attività turistico-culturale	»	300.000
37) - Ostello in Leonessa dei PP. Scolopi	»	5.000.000
38) - Villaggio turistico San Gregorio Matese (Caserta)	»	500.000
39) - A.S.C.I. - Esploratori Italiani	»	1.000.000

506^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

40) - Centro Formazione Professionale Camposampiero (Padova)	L.	300.000
41) - O.N.A.R.M.O. (Bologna) Casa per ferie	»	1.000.000
42) - E.P.T. (Trieste) attività speleologica	»	500.000
43) - Casa per ferie Castellaneta (Taranto)	»	2.000.000
44) - Fondazione RUI (Eur)	»	2.000.000
45) - Centro Turistico Giovanile acquisto di un immobile in Provincia di Ascoli Piceno	»	25.000.000
46) - Società Incremento Sviluppo Attrezzature Turistiche Alberghiere (Taranto)	»	2.500.000
47) - Associazione Nazionale Scuola Italiana (Roma)	»	2.500.000
48) - Istituto Aliotti (Arezzo)	»	1.500.000

ELENCO

dei contributi statali concessi per l'anno solare 1960 agli Enti provinciali per il turismo ed alle Regioni Autonome a statuto speciale (articolo 10 della legge 4 marzo 1958, n. 174):

E.P.T. Alessandria	L.	16.000.000	E.P.T. Lecce	L.	22.000.000
» Ancona	»	25.000.000	» Livorno	»	25.000.000
» Arezzo	»	20.844.000	» Lucca	»	38.000.000
» Ascoli Piceno	»	14.500.000	» Macerata	»	16.500.000
» Asti	»	12.000.000	» Mantova	»	27.000.000
» Avellino	»	21.000.000	» Massa Carrara	»	20.000.000
» Bari	»	60.000.000	» Matera	»	13.500.000
» Belluno	»	33.000.000	» Milano	»	— (1)
» Benevento	»	14.000.000	» Modena	»	22.000.000
» Bergamo	»	36.000.000	» Napoli	»	135.000.000
» Bologna	»	40.000.000	» Novara	»	27.000.000
» Brescia	»	40.000.000	» Padova	»	35.000.000
» Brindisi	»	38.000.000	» Parma	»	31.500.000
» Campobasso	»	24.000.000	» Pavia	»	17.500.000
» Caserta	»	17.000.000	» Perugia	»	35.000.000
» Catanzaro	»	37.000.000	» Pesaro	»	24.000.000
» Chieti	»	29.000.000	» Pescara	»	19.000.000
» Como	»	35.000.000	» Piacenza	»	10.000.000
» Cosenza	»	32.000.000	» Pisa	»	60.000.000
» Cremona	»	18.000.000	» Pistoia	»	21.000.000
» Cuneo	»	13.000.000	» Potenza	»	11.500.000
» Ferrara	»	11.000.000	» Ravenna	»	17.000.000
» Firenze	»	62.000.000	» Reggio Calabria	»	36.000.000
» Foggia	»	32.000.000	» Reggio Emilia	»	24.000.000
» Forlì	»	34.000.000	» Rieti	»	27.000.000
» Frosinone	»	9.000.000	» Roma	»	283.000.000
» Genova	»	45.000.000	» Rovigo	»	14.000.000
» Gorizia	»	12.000.000	» Salerno	»	63.000.000
» Grosseto	»	46.000.000	» Savona	»	46.000.000
» Imperia	»	10.000.000			
» L'Aquila	»	24.000.000			
» Latina	»	26.000.000			

(1) in relazione alla entità dei contributi locali di cui beneficia l'Ente.

506ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

E.P.T. Siena	L.	20.000.000
» Sondrio	»	15.000.000
» Spezia (La)	»	26.000.000
» Taranto	»	20.000.000
» Teramo	»	15.000.000
» Terni	»	29.000.000
» Torino	»	25.000.000
» Treviso	»	24.500.000
» Trieste	»	32.500.000
» Udine	»	22.000.000
» Varese	»	36.000.000
» Venezia	»	73.000.000
» Vercelli	»	22.000.000
» Verona	»	49.000.000
» Vicenza	»	37.000.000
» Viterbo	»	20.000.000
Regione Siciliana	»	254.565.400
Reg. Trentino-A. Adige	»	75.823.980
Regione Sarda	»	96.766.620
TOTALE		L. 2.900.000.000

I fondi di bilancio utilizzati per far fronte al pagamento dei contributi statali predetti sono stati prelevati per lire 1.417.359.000 dal residuo dello stanziamento di lire 2 miliardi 900.000.000 imputato al capitolo 210 del bilancio del Ministero del tesoro — esercizio finanziario 1959-60 e per lire 1.482 milioni 641.000 dallo stanziamento di lire 2 miliardi 900.000.000 imputato al capitolo 35 del bilancio del Ministero del turismo e dello spettacolo — esercizio finanziario 1960-61.

È da tener presente, inoltre, che, mentre il bilancio degli EE.PP.T. è per anno solare, con decorrenza dal 1° gennaio al 31 dicembre dello stesso anno, quello dello Stato — come è noto — è per esercizio finanziario con decorrenza dal 1° luglio al 30 giugno dell'anno seguente.

ELENCO

dei contributi statali concessi per l'anno solare 1961 agli Enti provinciali per il turismo ed alle Regioni Autonome a statuto speciale (articolo 10 della legge 4 marzo 1958, n. 174):

E.P.T. Alessandria	L.	14.000.000	E.P.T. Firenze	L.	60.000.000
» Ancona	»	23.000.000	» Foggia	»	32.000.000
» Arezzo	»	25.000.000	» Forlì	»	34.000.000
» Ascoli Piceno	»	16.000.000	» Frosinone	»	20.000.000
» Asti	»	12.000.000	» Genova	»	40.000.000
» Avellino	»	17.000.000	» Gorizia	»	13.000.000
» Bari	»	64.000.000	» Grosseto	»	45.000.000
» Belluno	»	33.000.000	» Imperia	»	23.000.000
» Benevento	»	14.000.000	» L'Aquila	»	23.000.000
» Bergamo	»	35.000.000	» Latina	»	37.000.000
» Bologna	»	40.000.000	» Lecce	»	22.000.000
» Brescia	»	40.000.000	» Livorno	»	24.000.000
» Brindisi	»	36.000.000	» Lucca	»	38.000.000
» Campobasso	»	21.000.000	» Macerata	»	16.500.000
» Caserta	»	17.000.000	» Mantova	»	27.000.000
» Catanzaro	»	36.000.000	» Massa Carrara	»	20.000.000
» Chieti	»	29.000.000	» Matera	»	14.859.000
» Como	»	35.000.000	» Milano	»	— (1)
» Cosenza	»	12.000.000			
» Cremona	»	15.500.000			
» Cuneo	»	15.000.000			
» Ferrara	»	15.000.000			

(1) All'E.P.T. di Milano non è stato concesso alcun contributo ai sensi dell'articolo 10 della legge 174 in relazione all'entità dei contributi locali di cui beneficia l'Ente.

506^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

1° DICEMBRE 1961

E.P.T. Modena	L.	22.000.000	E.P.T. Treviso	L.	25.000.000
» Napoli	»	115.000.000	» Trieste	»	34.000.000
» Novara	»	28.000.000	» Udine	»	22.000.000
» Padova	»	34.000.000	» Varese	»	35.000.000
» Parma	»	31.500.000	» Venezia	»	70.000.000
» Pavia	»	17.000.000	» Vercelli	»	22.000.000
» Perugia	»	35.000.000	» Verona	»	46.000.000
» Pesaro	»	23.000.000	» Vicenza	»	37.000.000
» Pescara	»	20.000.000	» Viterbo	»	25.000.000
» Piacenza	»	11.000.000	Regione Siciliana	»	255.000.000
» Pisa	»	58.000.000	Reg. Trentino-A. Adige	»	78.000.000
» Pistoia	»	24.000.000	Regione Sarda	»	100.000.000
» Potenza	»	11.500.000			
» Ravenna	»	16.000.000			
» Reggio Calabria	»	35.000.000			
» Reggio Emilia	L.	24.500.000			
» Rieti	»	27.000.000			
» Roma	»	240.000.000			
» Rovigo	»	10.000.000			
» Salerno	»	60.000.000			
» Savona	»	43.000.000			
» Siena	»	22.000.000			
» Sondrio	»	16.000.000			
» Spezia (La)	»	26.000.000			
» Taranto	»	25.000.000			
» Teramo	»	15.000.000			
» Terni	»	30.000.000			
» Torino	»	25.000.000			
			TOTALE	L.	2.867.359.000

I fondi di bilancio utilizzati per far fronte al pagamento dei contributi statali predetti sono stati prelevati per lire 1.417.359.000 dal residuo dello stanziamento di lire 2 miliardi 900.000.000 imputato al capitolo 35 del bilancio del Ministero turismo e spettacolo — esercizio finanziario 1960-61 — e per lire 1.450.000.000 dallo stanziamento di lire 2.900.000.000 imputato al capitolo 36 del bilancio Ministero turismo e spettacolo — esercizio finanziario 1961-62.

ZUCCA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*
— Per sapere se ritenga necessario proporre la riduzione dei 5 esercizi finanziari, previsti dall'articolo 1 della legge 28 luglio 1960, n. 851, con la quale « si autorizza la spesa per il proseguimento ed il completamento degli impianti ferroviari della provincia di Savona ».

Il finanziamento dovrebbe esaurirsi con l'esercizio 1964-65; quindi il completamento degli impianti avverrebbe a troppa distanza dalle opere già ultimate, tra le quali un moderno edificio per la nuova stazione, con la conseguenza che le opere già compiute, che hanno assorbito ingenti somme per la loro costruzione, subiranno un'usura per la loro utilizzazione prevista dopo il 1965.

Inoltre si osserva che non si può lasciare una città come Savona praticamente senza una stazione in quanto l'attuale non è stata ripristinata nella condizione d'anteguerra appunto in previsione della nuova costruzione.

L'interrogante rileva ancora la situazione anacronistica di Savona ove praticamente

vi è una stazione ferroviaria senza binari e dei binari senza stazione (2629).

RISPOSTA. — L'esecuzione dei lavori di riordino dei servizi ferroviari di Savona non è connessa con gli stanziamenti previsti per i singoli esercizi finanziari nei quali è ripartita la spesa di 8 miliardi autorizzata con la legge 28 luglio 1960, n. 581, in quanto questo Ministero può effettuare appalti per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, sino alla concorrenza globale della somma autorizzata.

È da tener presente che, per quanto questo Ministero abbia fatto ricorso ad ogni accorgimento di carattere sia organizzativo che costruttivo, la realizzazione delle opere di cui trattasi richiederà dei tempi di lavoro che sarà difficile ridurre ulteriormente.

Comunque, si confida di poter ultimare i suindicati lavori con anticipo rispetto alla data del 1965.

Il Sottosegretario di Stato
MAGRÌ