CLXXVI SEDUTA

GIOVEDÌ 29 LUGLIO 1954

Presidenza del Presidente MERZAGORA

del Vice Presidente SCOCCIMARRO

e del Vice Presidente BO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 6918

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 6918

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 6919

Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti 6919

Deferimento all'esame di Commissioni permanenti 6919

Trasmissione 6918

« Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 » **(685)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Richiesta e approvazione di procedura urgentissima):

PRESIDENTE 6920

ZOLI 6920

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » **(601)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione):

PRESIDENTE 6921

ANGELILLI 6945

ANGELINI Cesare 6948

ANGRISANI 6943

ARTIACO 6944

BARBARESCHI 6926

BUSONI 6937

CAPPELLINI . . . . . *Pag.* 6955

CARELLI 6952

CERABONA 6929

CORNAGGIA MEDICI 6942

DE LUCA Angelo 6949

FLECCHIA 6921

GERVASI 6936

GRAMEGNA 6926

GRAMMATICO 6932

IORIO 6927

MANCINO 6952

MASTROSIMONE 6934

MESSE 6946

MONNI 6954

PETTI 6950

PIECHELE 6953

PRESTISIMONE 6951

RUSSO Salvatore 6954

VACCARO 6942

Interrogazioni:

Annunzio 6956

Annunzio di risposte scritte 6920

Relazioni:

Presentazione 6920

ALLEGATO AL RESOCONTO — Risposte scritte ad interrogazioni:

AGOSTINO 6961

ALBERTI 6962

ARCUDI 6962

ARCUDI (ZAGAMI) 6963

ASARO 6963

BARBARO 6963, 6964

BOLOGNESI (RAVAGNAN) 6965

BRASCHI 6966, 6967

BUGLIONE 6967

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

BUSONI . . . . . *Pag.* 6968, 6969, 6970
CARBONI 6970
CARON 6971
CIANCA 6972
CIASCA 6972
FLECCHIA 6973
GAVINA 6974
GRAMMATICO 6974
JANNUZZI 6975
LAMBERTI 6975
LOCATELLI 6976, 6977
MONTAGNANI 6977
NACUCCHI 6978
PALERMO 6978
PALLASTRELLI 6979
PAOLUCCI DI VALMAGGIORE 6980
PELIZZO 6980
PETTI 6981, 6982
PUCCI 6982
RAVAGNAN (PELLEGRINI) 6983
RUSSO Luigi 6984
RUSSO Salvatore 6984
SIBILLE 6985
SPALLICCI 6985
SPALLINO 6988
STAGNO 6988, 6989, 6991
TADDEI 6991, 6992
TARTUFOLI 6993
TRIPEPI 6994
VACCARO 6994, 6995
ZAGAMI 6996
ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 6964, 6975, 6978
BISORI, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 6984
BOSCO, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 6971, 6976
CAMPILLI, *Ministro senza portafoglio* . . 6972
CASSIANI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* 6963, 6968, 6976
DE PIETRO, *Ministro di grazia e giustizia* 6963, 6975, 6991
ERMINI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri* . . 6969
MARTINO, *Ministro della pubblica istruzione* 6965, 6966, 6984
MATTARELLA, *Ministro dei trasporti* . . . 6978, 6981, 6983, 6995
MEDICI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste* 6962, 6966, 6988, 6993
PRETI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro* 6980
ROCCHETTI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 6981
ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici* . . 6961, 6967, 6970, 6982, 6989, 6994, 6995
RUSSO, *Sottosegretario di Stato per l'interno* . . 6963, 6972, 6974, 6976, 6977, 6993
SULLO, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 6988, 6991, 6992
TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile* 6996
TESSITORI, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica* . . . *Pag.* 6962, 6982
TREMELLONI, *Ministro delle finanze* . . . 6963, 6973, 6976, 6990
VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale* . . 6979, 6984, 6985, 6986
VILLABRUNA, *Ministro dell'industria e del commercio* 6964, 6967, 6970, 6977

La seduta è aperta alle ore 17,50.

RUSSO LUIGI, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente, che è approvato.*

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che ha chiesto congedo il senatore Focaccia per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di presentazione di disegno di legge.

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

« Modifica al trattamento economico per sfollamento nei riguardi degli ufficiali e dei sottufficiali aeronaviganti » (688).

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

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 » (685);

« Istituzione di una imposta sulle società e modificazioni in materia di imposte indirette

sugli affari » (359-*B*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame e all'approvazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Istituzione di una imposta sulle società e modificazioni in materia di imposte indirette sugli affari » (359-*B*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*);

« Proroga del pagamento degli assegni rinnovabili di guerra » (662);

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Provvedimenti per l'eliminazione delle abitazioni malsane » (655), previo parere della 5ª Commissione;

« Concorsi interni per titoli ed esperimento ad otto posti di gruppo *A* per il ramo amministrativo e ad otto posti di gruppo *A* per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi e per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 » (663), d'iniziativa dei deputati Viola ed altri;

della 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Disposizioni sul riposo annuale dei farmacisti » (672), di iniziativa del deputato Lanza.

Deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Norme per la rivalutazione delle rendite vitalizie in danaro, costituite a favore del coniuge in applicazione dell'articolo 547 del Codice civile » (664), d'iniziativa del senatore De Giovine;

della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Approvazione ed esecuzione della Dichiarazione per la proroga della validità delle liste annesse all'Accordo generale sulle tariffe doganali ed il commercio, firmata a Ginevra il 24 ottobre 1953 » (658), previ pareri della 5ª e della 9ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 » (685).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute pomeridiane di ieri delle Commissioni permanenti, sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Trattamento economico del personale addetto alle istituzioni culturali e scolastiche all'estero » (315);

« Elevamento a lire 60 milioni del contributo annuale a favore dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato » (670);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Nuove aliquote di imposta unica sui giuochi di abilità e sui concorsi pronostici » (650);

« Provvedimenti per il pareggio dei bilanci comunali e provinciali degli anni 1953 e 1954 » (676);

8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Difesa della genuinità dei vini e dell'aceto » (683);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale):

« Provvedimenti relativi a lavoratori tubercolotici e loro familiari assistiti in regime assicurativo e disciplina della indennità postsanatoriale a favore dei coloni e mezzadri » (671), l'iniziativa dei deputati Berlinguer ed altri.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Ciasca sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra l'Italia e l'Equador, relativo ai titoli di studio concluso a Quito il 7 marzo 1952 » (259);

dal senatore Ceschi sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953 » (656).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite e i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni dei senatori: Agostino (507), Alberti (446-525), Arcudi (532-568), Asaro (503), Barbaro (484-511-512), Bolognesi (Ravagnan) (567), Buglione (572), Busoni (447-474-515-587), Braschi (490-504-505), Carboni (535), Caron (331), Cianca (526), Ciasca (569), Flecchia (542), Gavina (524), Grammatico (543), Jannuzzi (560), Lamberti (518-519), Locatelli (521-522-533-557), Montagnani (547), Nacucchi (536), Palermo (501), Pallastrelli (573), Paolucci di Valmaggiore (530), Pelizzo (534), Petti (492-497), Pucci (454), Ravagnan (Pellegrini) (544), Russo Luigi (531), Russo Salvatore (508-540), Sibille (537), Spallino (506), Stagno (400-445-472-549), Taddei (391-468-491), Tartufoli (213), Tripepi (493), Spallicci (437), Vaccaro (550-554-563), Zagami (529).

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

Richiesta di procedura urgentissima per la discussione del disegno di legge: « Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 » (685) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Signor Presidente, ella ha annunciato che è pervenuto dalla Camera dei deputati il disegno di legge concernente la proroga al 31 ottobre del termine stabilito per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55.

È un disegno di legge urgente ed insieme semplice perchè composto di un articolo unico, e che rappresenta più che altro un provvedimento di carattere formale. Chiederei che ella volesse sottoporre al Senato la proposta di iscriverlo nell'ordine del giorno della seduta di domani, con relazione orale.

PRESIDENTE. Il senatore Zoli ha richiesto l'adozione della procedura urgentissima per il disegno di legge relativo alla proroga del-

l'esercizio provvisorio. Se non si fanno osservazioni, il disegno di legge sarà posto all'ordine del giorno della seduta di domani con relazione orale.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (601) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico al Senato che sono iscritti 18 oratori la maggior parte dei quali hanno presentato ordini del giorno aventi in prevalenza carattere prettamente locale.

Il Senato conosce, d'altra parte, il programma che è stato prestabilito e che tenderebbe a chiudere i nostri lavori il 31 luglio.

Alcuni Gruppi mi hanno fatto pervenire l'invito a limitare il numero dei senatori iscritti a parlare o di pregarli a rinunziare a svolgere ordini del giorno di carattere prettamente locale, oppure di attenersi alla massima brevità nello svolgimento.

Resta comunque inteso che la speranza di attuare il programma prestabilito è subordinata alla buona volontà del Senato e degli oratori iscritti a parlare.

Ricordo altresì che anche per la discussione di questo bilancio è stato raggiunto l'accordo per il contingentamento orario e che abbiamo a disposizione in totale 11 ore, di cui 5 per l'opposizione di sinistra, 2 per l'opposizione di destra e 4 per la maggioranza. Naturalmente su questi tempi sono già scontati gli oratori che hanno parlato ieri.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Flecchia, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato con i senatori Russo Salvatore e Spagna.

Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, in attesa della auspicata sistemazione a ruolo delle categorie di assuntori prevista dalla stessa legge 30 novembre 1952, n. 1844;

impegna il Ministro dei trasporti ed il Governo a promuovere con urgenza il provvedimento necessario perchè vengano estese agli assuntori delle Ferrovie dello Stato e secondarie le assicurazioni di legge previste per tutti i lavoratori ».

PRESIDENTE. Il senatore Flecchia ha facoltà di parlare.

FLECCHIA. Illustre Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, pur tenendo conto della raccomandazione fatta dall'onorevole Presidente e degli interventi sul problema generale del bilancio e sui problemi ferroviari, fatti da colleghi di questa parte, io mi sono iscritto a parlare non solo per l'illustrazione di un ordine del giorno ma anche per trattare un problema connesso all'oggetto iscritto all'ordine del giorno e cioè quello inerente alle attività dell'Azienda delle ferrovie dello Stato svolte da lavoratori dipendenti da appaltatori che non sono considerati ferrovieri, problema che la relazione non tratta, ed il bilancio si limita ad alcuni cenni per quel che riguarda l'aumento del costo della mano d'opera dipendente dalle cosiddette ditte appaltatrici e questo benchè il problema sia stato posto reiterate volte dai lavoratori interessati e dalle loro organizzazioni ed abbia avuto inoltre eco in quasi tutte le discussioni del bilancio dei trasporti e nelle stesse riunioni del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Si tratta di attività ferroviarie concesse alle ditte appaltatrici; si tratta di definire una volta tanto la situazione dei lavoratori dipendenti dagli appaltatori nella prospettiva che l'Azienda delle ferrovie dello Stato venga nella determinazione di auspicata rinuncia alla concessione di attività ferroviarie ad imprese appaltatrici; si tratta della definizione, nella prospettiva dell'abolizione degli appalti di servizi ferroviari, di quella che sarà la sorte dei lavoratori dipendenti da ditte appaltatrici. È vero, onorevole Ministro, che ella nell'altro ramo del Parlamento, in sede di discussione

del bilancio ebbe a dare spiegazioni e certe assicurazioni in proposito; però noi dobbiamo in questa sede ancora affermare che il problema è giunto a maturazione per cui richiede una soluzione concreta; esso, del resto, è di grande portata e può avere ripercussioni di carattere sociale sia per il Paese che per il bilancio del Ministero dei trasporti e sulla gestione ferroviaria.

Ella sa, onorevole Ministro, come già il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato si sia espresso in modo negativo sulla concessione ad imprese appaltatrici di determinate attività e servizi ferroviari: trattasi di assuntori, di coadiuatori, di dipendenti delle ditte appaltatrici che occupano all'incirca 30 mila lavoratori, quasi ferrovieri, in quanto svolgono attività attinenti alle Ferrovie dello Stato e lavorano a gomito a gomito con ferrovieri nei piazzali, sui treni, nelle gestioni merci, nelle officine, ecc. Con questo sistema delle ditte appaltatrici la nostra Amministrazione ferroviaria non si comporta in modo diverso da una qualsiasi impresa privata, dai più grandi complessi e, in modo particolare, dai complessi monopolistici industriali del nostro Paese. Anche le imprese private, da tempo, hanno introdotto ed intensificato il sistema delle ditte appaltatrici, delle assunzioni temporanee e saltuarie di lavoratori. Ma le imprese private, i gruppi monopolistici, dal punto di vista economico si prefiggono la finalità di realizzare più che un maggior rendimento, un maggior profitto; dal punto di vista politico-sociale, poi, si prefiggono la divisione dei lavoratori, in categorie e condizioni diverse, mantenute sotto l'incubo della instabilità e dell'incertezza del domani. Ma se le ditte private dal punto di vista economico hanno lo scopo di ottenere un maggior profitto e dal punto di vista politico-sociale di indebolire la capacità di resistenza delle forze unitarie del lavoro, per quel che riguarda invece le Amministrazioni di Stato, in particolare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non vi sono nè vi possono essere queste finalità in quantochè dall'aggravamento delle condizioni di lavoro, delle condizioni di vita dei lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici, non deriva nessun beneficio all'Amministrazione, poichè tutto il vantaggio va all'appaltatore.

Anche l'appalto ha una sua storia. Dal 1905, da quando le Ferrovie sono passate alla gestione dello Stato, è stato introdotto il sistema degli appalti. Tale sistema però ha avuto notevole sviluppo dal 1923-24, col fascismo, che diede luogo ai licenziamenti, mettendo a capo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato quel famigerato, onorevole Eduardo Torre, quale Commissario, il quale ha proceduto in quell'epoca al licenziamento indiscriminato di oltre 50.000 ferrovieri, fra i migliori funzionari e dipendenti, con delle motivazioni infamanti, di scarso rendimento ed altro.

Di poi le imprese appaltatrici salirono rapidamente a circa 300 con 800 appalti, 20.000 lavoratori dipendenti a carattere continuativo ed alcune migliaia di lavoratori occupati saltuariamente ed a tempo. Anche i servizi delicati, prettamente attinenti all'attività delle Ferrovie dello Stato: meccanica specializzata, smistamenti, accettazione delle merci, accumulatori, armamenti, binari, come pure i servizi di sorveglianza di linea, di pulizia delle vetture e delle stazioni, di frenatura, di scambi, di manovre, di accudimento alle locomotive, manovali, viaggianti, ecc., vennero concessi in appalto. È uno stato di cose alquanto grave e rappresenta, come è stato ammesso perfino dalla stessa Amministrazione, un'anomalia tecnica e giuridica, per la cui normalizzazione occorre che i servizi ferroviari ritornino all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Quella delle ditte appaltatrici è una funzione parassitaria. In genere queste ditte non impiegano capitali; non dispongono di attrezzature, ingaggiano ed amministrano per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la sola mano d'opera, l'uomo-giornata. Si può definire questo tipo di appaltatore più che un imprenditore un mercante di mano d'opera che trae lucro dalla differenza tra quello che paga al lavoratore dipendente e quello che trae da quanto fa sborsare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Il sistema comporta indubbiamente le sue conseguenze: maggiori preoccupazioni e sfruttamento del lavoratore, ingaggi che avvengono a sotto salario nelle zone maggiormente depresse del nostro Paese, nelle zone più povere, con l'introduzione del sistema dei cottimi a misura ed a corpo e molto spesso queste ditte appaltatrici evadono al pagamento dei contributi assicurativi.

Il cosiddetto imprenditore intasca per giornata il 15 per cento del salario lordo del lavoratore. Annualmente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato paga a questo cosiddetto appaltatore la bellezza di circa 2 milioni. Si lucra sulla miseria come nell'èra dello schiavismo, nell'èra fascista. Porre fine a questa iniquità significa altresì introdurre un po' di moralità.

Bisogna che i servizi ferroviari con la eliminazione degli appalti, vengano di nuovo disimpegnati dagli stessi lavoratori dipendenti dalle cosiddette ditte appaltatrici, regolarmente assunti, sia pure gradatamente, nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Da anni il Sindacato di questa categoria di lavoratori con l'appoggio del Sindacato dei ferrovieri italiani ha avanzato proposte e richieste per la soluzione del problema. Il Ministero non ha mai preso sul serio queste proposte e non le ha neanche poste in discussione, nonostante che i lavoratori da tempo premano e continuino a premere attraverso ordini del giorno, delegazioni e sollecitazioni anche a noi parlamentari perchè il problema sia posto anche in sede legislativa. Nella passata legislatura già venne presentata una legge per regolare la materia e la sistemazione dei lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici con la eliminazione degli appalti, però tale legge non venne in discussione, rimanendo lettera morta.

Del resto, in ogni discussione di bilancio il problema è stato e viene posto; si è denunciata l'antieconomicità e l'immoralità degli appalti; tutti o quasi tutti hanno riconosciuto che era giunto il momento di farla finita e di porre fine a questo ambiguo sistema degli appalti. Nella stessa discussione del 1953-54 all'altro ramo del Parlamento si votò un determinato ordine del giorno che impegnava il Governo a non fare altri appalti e a non rinnovare quelli che venivano man mano scadendo. Il risultato è stato proprio opposto: gli appalti sono andati aumentando e, ciò che è maggiormente grave, aumentarono quelli di carattere tecnico, vitali per l'andamento dell'esercizio ferroviario. È evidente — e questo sia ben chiaro — che se il Governo farà su questo problema marcia indietro, l'eliminazione degli appalti non deve significare il licenziamento di quei lavoratori che vi sono addetti, cosa del resto che non potrebbe essere accettata dai lavoratori e dalle loro organizzazioni. È quindi necessario che il provvedimento di abolizione degli appalti sia comprensivo di un altro provvedimento che regolarizzi la posizione dei lavoratori. Non sarebbe nè giusto nè morale, e non sarebbe neppure nell'interesse della stessa Amministrazione ferroviaria, licenziare questo personale pratico e preparato che ha piena conoscenza dei problemi tecnici ferroviari.

Nei casi di concorso, non è a proposito il continuare ad obiettare che la Costituzione non acconsente. È vero che l'articolo 97 stabilisce che agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni si accede mediante pubblico concorso, ma lo stesso articolo dice altresì, « salvo i casi stabiliti dalla legge ». Per cui, se occorre, si dia luogo ad un provvedimento di legge specifico, e poichè tale disegno di legge d'iniziativa parlamentare, che porta il n. 507, è stato presentato e giace presso la 7ª Commissione del Senato, venga messo tempestivamente in discussione ed approvato. Si tratta di dare la sicurezza del pane a lavoratori, i quali, con sacrifici pari a quelli fatti dagli altri lavoratori delle ferrovie, hanno contribuito alla ricostruzione ed allo sviluppo delle Ferrovie dello Stato, e meritano un riconoscimento: è per noi doveroso dare a tanti padri di famiglia il riconoscimento che farebbe onore a lei, onorevole Ministro, ed al nostro Paese, perchè, con la liquidazione dell'ambiguo istituto degli appalti, i lavoratori negli appalti vengano assunti nella posizione e con le condizioni normali di tutti gli altri ferrovieri dipendenti dalle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Senatore Flecchia, mi perdoni se la interrompo. La pregherei di concludere perchè sta leggendo già da venti minuti ed il termine regolamentare è scaduto. Quando ci sono ancora diciotto iscritti a parlare, non posso usare delle larghezze che vorrei personalmente usare.

FLECCHIA. Passo subito ad illustrare brevemente l'ordine del giorno (benchè io non faccia, seguendo i miei appunti, una lettura) per poi concludere.

Occorre cancellare dalla storia un capitolo del quale il regime fascista ha tanto abusato.

Inizialmente, diciamolo pure, si trattava per lo più di umili attività: carico e scarico del carbone e qualche attività nello scarico e carico merci.

Particolarmente dal 1932 il sistema degli appalti è andato allargandosi ai servizi di pulizia vetture, locomotive, stazioni, fino ad appaltare la fornitura di mano d'opera ad economia nelle officine e squadre di rialzo. Di poi, ai guardia merci, allo smistamento merci, ai manovratori, ai frenatori, al personale viaggiante, ecc.

L'allargamento è stato poi ancora intensificato al termine dell'ultimo conflitto mondiale.

Dunque, l'attività degli appalti non è molto giovane, ma anche quella dei lavoratori è costante ed affatto saltuaria o temporanea.

Il 90 per cento dei lavoratori degli appalti hanno una anzianità che va da otto a venti anni. Anzianità di attività svolta presso le varie imprese; quindi, quanto ella, onorevole Ministro, ed altri parlamentari hanno, di recente, affermato alla Camera, non risponde al vero, e cioè, che gli appalti abbiano un'attività saltuaria e contingente per cui i dipendenti non potrebbero accedere automaticamente al passaggio nelle Ferrovie.

La maggioranza degli appalti esiste almeno dal 1924 ed i lavoratori dipendenti hanno lavorato costantemente. Non esiste quindi attività saltuaria e discontinua (ad eccezione che per gli sparti-neve!), nemmeno per gli appalti delle grandi riparazioni di linee, in quanto le imprese stesse dicono che per queste opere occorrono lavoratori addestrati ed in stato di continuità.

Non può essere, onorevole Ministro, che vantaggioso sotto ogni aspetto, che l'Azienda sia gestita da una categoria omogenea di personale, affezionato al suo servizio e trattato in modo giusto ed adeguato alle sue esigenze civili.

Attendo da lei, in proposito, le più ampie assicurazioni e passo all'ordine del giorno.

L'ordine del giorno, che ho presentato unitamente ad altri colleghi, è un ordine del giorno che riguarda gli assuntori e che ho avuto occasione di presentare durante la discussione del bilancio del Lavoro e della previdenza sociale. Non è stato preso in considerazione perchè mi è stato osservato che quella non era la sede. Alla presentazione di quell'ordine del giorno io sono stato confortato — e ciò ne dimostra quale sia la giustezza e la necessità di risolvere questo problema — da diversi gruppi di lavoratori e persino da gruppi di lavoratori assuntori delle ferrovie secondarie (cito, per esempio, la Trento-Malè), che hanno anch'esse questo istituto delle assuntorie.

Nelle Ferrovie dello Stato esistono le così dette assuntorie, cioè delle stazioni uguali, per servizio, a tutte le altre, con la sola differenza che allo svolgimento del lavoro viene preposto un « non ferroviere » attraverso una forma contrattuale definita « capitolato per l'espletamento in assuntoria dei servizi di stazione ».

Quando all'espletamento del servizio non basti una sola persona, l'Amministrazione delle ferrovie ne impiega una seconda, la quale, pur essendo pagata dalla stessa Amministrazione, assume la figura di dipendente dell'assuntore e si chiama coadiutore.

Ai coadiutori, in generale, si applicano tutte le leggi assicurative e previdenziali; all'assuntore no. Egli non ha il diritto alle assicurazioni sociali perchè non viene considerato un lavoratore.

C'è da rimanere stupefatti, quando si pensi che una Amministrazione statale possa invocare dei termini giuridici per raggirare lo spirito delle leggi camuffando la sostanza delle cose.

L'assuntore sarebbe un imprenditore a 20-30 mila lire al mese, un imprenditore che quando si ammala deve rivolgersi alla carità pubblica, un imprenditore che dopo trenta-quaranta anni di servizio, con i grandi utili che possono essere risparmiati da un trattamento di 20-30 mila lire mensili, non avrebbe nemmeno bisogno di una pensione o della previdenza sociale!

Ricordiamo anche, a questo proposito, come già voci si siano levate in Parlamento per richiamare, in primo luogo, l'attenzione del Ministro dei trasporti sul trattamento veramente ingiusto, inumano ed antisociale, fatto ai 6.000 assuntori ferroviari. Sappiamo anche come la categoria abbia fatto pressioni al Ministero del lavoro ed a quello dei trasporti, e come il Direttore generale, con lettera al Sindacato

dei ferrovieri italiani, abbia risposto che: « sono stati presi contatti con il Ministero del lavoro per esaminare la possibilità di iscrivere gli assuntori all' I.N.P.S. ». Ci risulta pure che il Ministero dei trasporti avesse predisposto lo schema del provvedimento relativo; sono passati da allora molti mesi, ma il problema è rimasto insoluto al punto di prima.

Al Ministro dobbiamo dire che il dichiararsi d'accordo non basta; se eventualmente è il Tesoro che indugia sulle sue disquisizioni della « figura giuridica » — come pare vada facendo — per non risolvere l'urgente problema, occorre intervenire poichè, al disopra di ogni formalismo, sta la natura sociale del problema.

Non si può continuare a negare la previdenza sociale ad una categoria di lavoratori, esecutori d'opera e non, « assuntori » di mano d'opera. Una categoria di lavoratori che vive a retribuzione fissa e per di più bassissima, stabilita dalla stessa Amministrazione ferroviaria, quando la legislazione repubblicana è andata e dovrà andare ancora oltre.

Perciò venga — come già sono state fatte, e noi non mancheremo di insistere, sollecitazioni anche al Ministro dei trasporti — la revisione generale di questo strano ed ambiguo istituto che è l'assuntore, ma intanto si dia ciò che la categoria ha chiesto, giustamente, fin dal primo giorno della caduta del fascismo. Anche perchè si tratta di questo: di ripristinare ciò che gli assuntori avevano, e che nel 1938 fu a loro tolto dal passato e sciagurato regime fascista.

Non per questo, il bilancio dello Stato correrà pericolo. A rendere giustizia ai 6.000 lavoratori, di cui trattasi, bastano 25 o 30 milioni.

Attendo dall'onorevole Ministro e dallo stesso Senato, a nome di questi lavoratori, l'accoglimento del nostro ordine del giorno.

Concludo, onorevole Ministro, col farle una segnalazione. Ieri i colleghi di questa parte hanno parlato della necessità di indire dei concorsi. Vorrei richiamare, signor Ministro, la sua personale attenzione. Si fanno dei concorsi per completare i quadri delle Ferrovie dello Stato, concorsi per il rinnovo dei dipendenti, ma dai concorsi bisognerebbe soprattutto bandire la faziosità, la discriminazione politica.

Ho tra le mani la copia di un esposto rivolto al Presidente della Repubblica da parte di un padre di famiglia, tale Luigi Campara, di Ovada, il cui figlio di anni 23, in base al decreto ministeriale del 16 maggio 1953, n. 813, con cui si bandiva un concorso per 1.000 posti di allievo macchinista, si presentava per tali esami al Compartimento delle Ferrovie dello Stato di Genova sostenendo le prove scritte. Il giorno 11 aprile avendo riportato agli esami scritti il massimo dei voti, veniva chiamato per sostenere gli esami orali; ed in quella occasione gli contestavano, da parte del Presidente della Commissione ingegner Manzo, che i suoi precedenti non erano buoni e che quel concorrente sarebbe stato un violento. Dice il padre: « Ho cercato di poter intuire eventualmente le manchevolezze di cui, a mia insaputa, avrebbe potuto dar prova mio figlio. Approfondite le ricerche ed interrogato a lungo mio figlio, venni a conoscere che, in occasione di uno sciopero, mio figlio si trovava al bar dell'E.N.A.L., dove, nel medesimo stabile, ha sede la Camera del lavoro; venne fermato dalla Polizia ed invitato a declinare le generalità ».

Il padre dice che suo figlio non ha mai fatto lo sciopero; onorevole Ministro, io le dirò di più: non poteva scioperare in quanto non aveva, come non ha, alcuna occupazione, è disoccupato!

La pregherei, signor Ministro, di interessarsi in quanto il Presidente della Commissione certamente non ha ancora capito che siamo nel 1954, nel decennale della Resistenza, e a dieci anni dalla instaurazione della Repubblica democratica italiana. Non siamo più nel periodo del 1923-1924; il Commissario Torre se ne è andato e senza ritorno. Indubbiamente questo richiamo è un avvertimento, perchè queste cose non possono essere più tollerate dagli italiani, e tanto meno dalla classe operaia italiana, che, coscientemente, ha compiuto e compie il suo dovere nazionale, per cui ha coscienza del diritto derivantele da questo riconoscimento, ed ha pure la forza di arrestare questi atti faziosi, che non fanno onore al nostro Paese, alla pubblica Amministrazione. (*Applausi dalla sinistra*).

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barbareschi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti ad ultimare rapidamente il tronco di linea Genova-Rivarolo, via Granarolo, onde recare un sollievo all'intenso traffico di Genova-Sampierdarena.

« Invita inoltre lo stesso Ministro a porre a definitivo studio il completo raddoppio della linea Genova-Spezia, elemento indispensabile al sollecito traffico delle linee internazionali per Torino e per Ventimiglia ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbareschi ha facoltà di parlare.

BARBARESCHI. Rinuncio a parlare.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gramegna, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che i lavori della trasformanda tramvia Bari-Barletta, iniziatisi nel 1926 e ripresi nel 1946, dopo la sospensione subìta nel periodo bellico 1940-1945, sono ancora lontani dall'essere completati;

ritenuto che la messa in esercizio del tratto completato è limitato, per il solo servizio merci, al percorso Barletta-Corato;

che tale esercizio potrebbe essere esteso all'ulteriore tratto Corato-Ruvo-Terlizzi, già completo, con notevole vantaggio per l'economia delle popolazioni dei comuni di Ruvo e di Terlizzi;

impegna il Governo ad intervenire energicamente presso la ditta concessionaria perchè estenda l'esercizio del trasformato servizio, almeno per le sole merci, al tratto comprendente i comuni di Ruvo e Terlizzi, nell'interesse della economia di 50 mila cittadini che vivono in questi due paesi ».

PRESIDENTE. Il senatore Gramegna ha facoltà di parlare.

GRAMEGNA. Signor Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, il mio ordine del giorno riguarda un problema di carattere locale. Si tratta della ormai famosa ferrovia a scartamento ridotto che congiunge i centri abitati fra Bari e Barletta, la cui trasformazione, iniziatasi nel 1926, ancora oggi non è completata.

Le vicende di questa trasformazione sono fin troppo note, e quindi non vi è bisogno che io le ripeta al Senato. Però è necessario che alcuni particolari vengano conosciuti, affinchè si abbia la prova di come, nel nostro Paese, si svolgono alcuni lavori e di come sono protette alcune speculazioni che vi allignano.

Vi dicevo che i lavori sono stati iniziati nel 1926 dall'allora concessionaria società belga, la quale, ad un certo momento, fu costretta a cedere la gestione dell'esercizio ad una società italiana. Ed appena subentrata questa società sono cominciate le speculazioni, alle quali io facevo cenno poco innanzi; certo è che nel 1936, a seguito della guerra di Etiopia, i lavori vennero sospesi per essere poi ripresi nel 1946, dopo la cessazione della seconda guerra mondiale.

Dicevo che questa tranvia a scartamento ridotto serve delle popolazioni della provincia di Bari che assommano a circa 550 mila abitanti, compresi i due abitati delle stazioni terminali e cioè le città di Bari e di Barletta. A seguito delle agitazioni che in questi popolosi paesi vi sono state, nel 1949 l'allora Ministro dei trasporti, mercè un suo intervento, costrinse la società concessionaria attuale a porre in esercizio il tronco che va da Barletta a Corato mettendo così queste industriose e laboriose popolazioni in condizioni di servirsi di una ferrovia a scartamento ordinario per l'esportazione dei loro prodotti agricoli che assommano a centinaia e centinaia di milioni, direi a miliardi. Senonchè dal 1949 al 1954, pur essendo stato terminato il tronco che va da Corato a Terlizzi, non si è riusciti a tutto

oggi a mettere in esercizio tale tronco per l'opposizione che si incontra da parte della società concessionaria la quale beneficia di un sussidio governativo di quindici milioni mensili dati allo scopo di non far licenziare il personale e smobilitare completamente l'esercizio; e la società concessionaria cerca, procrastinando la messa in esercizio di tutto il tronco ferroviario, di continuare a beneficiare di questo sussidio mensile di quindici milioni.

Il fatto è però che la società concessionaria della linea, la quale aveva, al momento in cui assunse la gestione, un carico di personale di 225 agenti, cerca di rimandare la messa in esercizio di tutto il tronco ferroviario allo scopo di ridurre il numero del personale che aveva al momento in cui assunse la gestione e poter così cedere il diritto di esercizio ricavando degli utili non indifferenti. E poichè i due paesi che dovrebbero essere oggi serviti dal tronco di ferrovia già terminato hanno una popolazione di oltre cinquanta mila abitanti con un territorio agricolo di circa venti mila ettari di terreno coltivato a mondorleti, oliveti, vigneti e frutteti, paesi che sono obbligati per l'esportazione dei loro prodotti a servirsi degli scali ferroviari di Bisceglie o Molfetta, con una spesa di non meno di venti lire a quintale per il trasporto su questi scali ferroviari, s'impone un intervento del Ministro perchè l'esercizio del tronco ferroviario venga prolungato da Corato a Ruvo e Terlizzi.

Noi pensiamo che il Ministro dei trasporti, così come nel 1949 ebbe a fare il suo predecessore, abbia il diritto di intervenire presso questa società concessionaria, obbligandola ad allungare l'esercizio trasformato della ferrovia Bari-Barletta fino ai paesi di Ruvo e Terlizzi al fine di sollevare dai disagi innanzi denunziati le popolazioni di questi paesi e ciò non solo nell'interesse di quelle popolazioni, ma anche nell'interesse delle finanze dello Stato perchè è certo che, nel momento in cui verrà in gestione il tronco ferroviario, il contributo di 15 milioni mensili non dovrà più essere dato o quanto meno sarà ridotto proporzionalmente agli accresciuti incassi che da una gestione più larga si ricaveranno e così anche le finanze dello Stato verranno a beneficiare di un risparmio non indifferente.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Iorio, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, in considerazione del notevole movimento turistico che interessa la linea Foligno-Terontola, sul cui percorso sono situate Assisi e Perugia, città di antiche tradizioni artistiche e religiose, nonchè centri di attrazione di correnti turistiche internazionali;

invita il Governo a riesaminare la possibilità di includere nel programma di potenziamento ed ammodernamento delle strade ferrate del centro-sud la elettrificazione della Foligno-Terontola, tenendo presente la disponibilità di energia elettrica che potrebbe essere fornita dalle centrali termoelettriche di Bastardo e Pietrafitta e gli enormi vantaggi che risulterebbero per il traffico in conseguenza dell'unificazione del sistema di trazione fra le linee Roma-Firenze e Roma-Ancona, le quali sono elettrificate, e la linea Foligno-Terontola attualmente con trazione a vapore ».

PRESIDENTE. Il senatore Iorio ha facoltà di parlare.

IORIO. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, assolutamente rispettoso di quella massima sobrietà e di quel contingentamento orario cui ha fatto richiamo l'onorevole Presidente all'inizio della seduta, io mi manterrò nei limiti del tempo minimo, limiti ai quali però non posso assolutamente rinunciare per la necessità di sottolineare in quest'Aula, sia pure in forma rapidissima, lo scarso interessamento del Governo per i problemi umbri, ed in particolare per quello invero troppo importante riguardante appunto le comunicazioni ferroviarie.

Il mio ordine del giorno riguarda un cosiddetto problema locale; mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato ad una maggiore generosità verso questi poveri e trascuratissimi ordini del giorno che riguardano sì quasi sempre i piccoli problemi locali ma la somma, il totale di questi piccoli problemi, bisogna convenire, dà quasi sempre un quadro gene-

rale — e non sempre confortante — di certe situazioni del nostro Paese. Dicevo che il mio ordine del giorno si interessa di uno di questi problemi, cioè delle comunicazioni ferroviarie dell'Umbria. Io non parlerò qui della questione del doppio binario della ferrovia Terni-Foligno-Assisi-Perugia-Terontola, ma mi consenta l'onorevole Ministro di dire due parole sulla elettrificazione della Foligno-Terontola. È una vecchia storia quella della elettrificazione della Foligno-Terontola. L'Umbria non è servita da grandi linee di comunicazione, e manca di strade di importanza nazionale, se si esclude la Via Flaminia che passa alla periferia e la rete stradale interna che è in condizioni disastrose. Ho già avuto occasione durante la discussione dei bilanci di denunciare lo stato di assoluta arretratezza delle strade della regione umbra sulle quali strade, in maggioranza polverose e mal ridotte, transitano appena 147 linee automobilistiche. Le ferrovie private sono diventate praticamente impossibili e si è rimasti alla mercè dell'unica linea ferroviaria che collega i due capoluoghi di Perugia e di Terni, linea che non è in condizioni di soddisfare le notevolissime esigenze del traffico, e intendo parlare della ferrovia Terontola-Foligno. Già il Ministro d'Aragona ebbe ad interessarsi della questione specie per quanto riguardava la costruzione delle due centrali termoelettriche che dovrebbero contribuire all'alimentazione della rete. Da parte della Direzione generale delle Ferrovie è stata più volte esaminata la possibilità della elettrificazione di questo tratto, prospettando anche la eventuale istituzione di sottostazioni mobili montate su carri ferroviari. La galleria di Passignano ha subìto lavori di modificazione per l'istituzione di questa linea. Si è parlato della spesa di circa un miliardo. Anche dall'allora Ministro Corbellini il problema non fu visto in termini di assoluta ostilità. Poi in Umbria non se ne è saputo più niente.

Ora è noto il forte movimento dei treni di turisti che dall'estero vengono a Roma: questi treni passano tutti per Assisi. Nel solo 1953 circa 500 mila stranieri hanno visitato le città di Assisi e di Perugia e a questo proposito dirò che questa cifra avrebbe potuto essere raddoppiata, se, per esempio, i treni internazionali, o almeno alcuni di essi come il treno 20, il treno 16, il 34, 17, fermassero appunto alla stazione di Terontola. Alla recente conferenza oraria internazionale di Porretta Terme tutte le richieste avanzate dall'Ente provinciale turismo di Perugia sono state respinte, e sapete con quale motivazione? Terontola, si è detto, non è stazione importante tale da giustificare la fermata di questi treni internazionali. Ma Terontola è la stazione naturale di Assisi e di Perugia! Oppure si è sorriso di compatimento nei confronti di Terontola, forse per il suo nome; come si può sorridere davanti al nome della stazione di Peretola. Voglio sperare che ella, signor Ministro, sappia che Terontola è veramente e naturalmente la stazione di Assisi e di Perugia. Le istanze dell'Umbria per quanto riguarda i servizi ferroviari sono più che legittime e non devono essere considerate come questioni di natura locale e del tutto irrilevanti.

Ad una recente interrogazione presentata al riguardo alla Camera, ella, onorevole Ministro, ha testualmente risposto che « l'elettrificazione della Foligno-Terontola non rientra nei programmi delle Ferrovie dello Stato perchè non esistono sufficienti ragioni tecniche ed economiche che possano giustificarla ». Ma se questa linea non si sviluppa, come si può pretendere che possa essere economicamente producente? Due ore di viaggio occorrono per compiere ottanta chilometri circa di percorso. Quaranta chilometri l'ora! La media di un qualsiasi corridore ciclista! Ora come si può pretendere di incrementare, in queste condizioni, il traffico dei viaggiatori e delle merci?

Ma i 500 mila viaggiatori del 1953 non dicono forse niente? Sono una quantità trascurabile? Mezzo milione di turisti che comunque e nonostante tutto hanno visitato ugualmente le città di Perugia ed Assisi. Come ho detto prima, questa cifra potrebbe essere senz'altro raddoppiata non solo concedendo la fermata dei quattro treni internazionali cui ho fatto cenno, ma realizzando al più presto la tanto attesa elettrificazione della Foligno-Terontola.

In parte c'è già una promessa del Ministro. Egli disse tempo fa che la cosa sarebbe stata esaminata appena lo avessero consentito le condizioni finanziarie. Io ritengo, onorevole Ministro, che il turno dell'Umbria sia giunto.

Cerchiamo di aiutarla un poco questa Regione, e facciamo che con un poco di buona volontà questa Umbria verde non viva soltanto attraverso i canti carducciani ma che invece possa realmente operare con le sue industrie ed attraverso una seria valorizzazione dei suoi tesori naturali, artistici e religiosi.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cerabona, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato invita il Governo a voler risolvere, con sollecitudine, il problema dei trasporti nel Mezzogiorno d'Italia, disponendo, fra l'altro, la costruzione delle ferrovie già concesse da leggi e migliorando il servizio di quelle esistenti;

disporre, senza ulteriori indugi, la costruzione del tronco Laurenzana-Senise delle Calabro-Lucane;

disporre la tanto attesa elettrificazione della Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, unico importante mezzo per le rapide comunicazioni fra la Campania, la Basilicata, la Calabria e le Puglie ».

PRESIDENTE. Il senatore Cerabona ha facoltà di parlare.

CERABONA. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il tempo assegnato m'impone di esser breve. È una specie di fatalità che mi perseguita. Sul bilancio dell'anno scorso avevo già cominciato a segnalare alcune cose concrete, alle quali non potette rispondere il Ministro, perchè non completai il mio intervento, per la tragica morte dell'onorevole senatore Grazi, che tanto dolore apportò al nostro cuore. Adesso, è il tempo che mi costringe, dopo il giusto ammonimento del Presidente, ad esser breve.

Veramente, l'onorevole Presidente si è riferito ai problemi locali; ed allorchè si tratta di problemi locali, si può effettivamente riportarsi anche alla sola lettura dell'ordine del giorno. Il mio intervento invece non riguarda un piccolo problema locale, in quanto tratta della condizione dei trasporti di una parte d'Italia, ed i rilievi non riflettono un casello, una fermata, una deviazione. Il mio intervento richiama il Governo a risolvere, con sollecitudine, il problema dei trasporti nel meridione, disponendo, fra l'altro, la costruzione delle ferrovie già concesse da leggi, e migliorando i servizi di quelle esistenti.

Il Governo ha il dovere di tener presenti le tristissime condizioni delle ferrovie del Mezzogiorno. Bisognerebbe avere parole molto aspre perchè ha dimenticato le nostre Regioni sia per quanto riguarda le nuove costruzioni, sia per l'esercizio delle scarse ferrovie esistenti. I treni sgangherati, le carrozze più vecchie, i convogli più antiquati corrono lungo le linee meridionali. Tutti i senatori meridionali, senza badare al colore politico, dovrebbero invitare il Governo a preoccuparsi di questa parte d'Italia.

Non desidero fare rievocazioni storiche per decantare i meriti di quelle zone, non dirò che furono le prime ad inalberare la bandiera della libertà e della insurrezione contro i Borboni; guardiamo il presente che è quello che vale. Il Mezzogiorno d'Italia non è più quello che era novant'anni fa, perchè le nuove meravigliose energie delle classi lavoratrici ed intellettuali, democratiche e progressiste, hanno mutato il volto dell'Italia meridionale. È ormai tempo che il Governo venga incontro ad essa. Purtroppo è tale il disinteresse dello Stato, che esistono ancora dei vecchi i quali ricordano i Borboni che in materia di paternalismo ne dimostravano un po' più del Governo democristiano. (*Commenti dal centro*). Per fare un esempio, vi dirò che alla caduta dei Borboni vi erano ottanta milioni di ducati nelle casse dello Stato per le ferrovie del Mezzogiorno.

TARTUFOLI. Chi li ha presi?

CERABONA. Le interruzioni dovrebbero essere intelligenti. Chi li ha presi? Non io certamente! Li ha presi il Governo dell'unità, che li portò al Nord destinandoli al triangolo ferroviario Torino-Milano-Genova, mentre il Sud non ha avuto più niente. Vi dirò ancora di più. Vi sono leggi come quella del 1879, che riguardavano ad esempio la Castrocucco-Lago-

negro (che poi divenne la Lagonegro-Castrovillari), di cui non si è tenuto mai conto. La ferrovia che ho citato ora, che i calabresi e i lucani hanno reclamato e reclamano, interessa una plaga vastissima e produttiva delle Calabrie e della Lucania; essa rimane negletta. (*Interruzione del senatore Russo Salvatore*). Un viaggiatore francese, il Cruezè de Lesser, nei primi dell'800, scrisse: « L'Europe finit à Naple: la Calabre, la Sicile, tout le rest c'est de l'Afrique ». È forse il concetto in cui l'attuale Governo tiene il Mezzogiorno. Ora, dicevo, le leggi votate da tempo, non sono state tenute presenti dal Governo. Vi è la legge speciale per la Basilicata, la quale assegnò un complesso di ferrovie secondarie, che dovevano essere subito costruite. Siccome la Calabria reclamò per le condizioni tristissime in cui versava, si pensò alla costruzione di altre linee che si aggiunsero alle calabro-lucane, le quali dovevano portare un soffio di civiltà in quelle contrade non attraversate da alcuna ferrovia.

Per non turbare con una lunga discussione l'ordine dei lavori, mi limiterò a porre delle domande all'onorevole Ministro: che cosa avverrà delle calabro-lucane? Perchè non si applicano le leggi, e non si costruiscono le linee così come furono votate?

Le famose calabro-lucane, alle quali il Governo viene incontro con nove decimi sui bilanci passivi, sono state costruite a spezzoni. Vi sono solo vari tronconi, non collegati tra di loro, improduttivi e non utili per il pubblico. Il Governo ha il dovere di dirci se vuol costruire o meno queste ferrovie. Quando ci si risponde: vogliamo coordinare la strada e la rotaia, io dico: fate purchè facciate presto e bene. Dirò al senatore Corbellini che proprio lui ha parlato della inefficienza delle calabro-lucane. Vuol sapere, onorevole Corbellini, che cosa scrisse, qualche anno fa, in proposito, in una sua voluminosa relazione?

« La situazione per l'onere sopportato dallo Stato per le ferrovie calabro-lucane si presenta con le caratteristiche riassunte nella tabella n. 12 » (tabella che ricorda parecchi e parecchi milioni rimessi dallo Stato). E continua: « Si rileva subito che l'onere complessivo attualmente sostenuto dallo Stato, dell'ordine di un miliardo, risulta di oltre settanta volte quello corrispondente ante-guerra. Qui si pone un problema di carattere tecnico ed economico insieme che deve venire risolto, in primo luogo, nel senso di riportare l'onere stesso a non oltre cinque volte l'ante-guerra ed, in secondo luogo, di ridurlo mediante un energico ed avveduto programma di ammodernamento delle linee. Nel programma in atto della valorizzazione agricola delle zone attraversate dalle linee ferrate in questione, deve venire incluso un adeguato e razionale sviluppo e completamento di quelle comunicazioni già comprese nel progetto originario della costruzione della rete e tuttavia in sospeso ». Tutto questo ha detto lei, onorevole Corbellini, quando era Ministro. Ha detto che si dànno molti milioni alle ferrovie secondarie, ha detto che bisogna costruire e migliorare.

Non si possono lasciare gli spezzoni; essi sono improduttivi. Dovete dare ai cittadini la possibilità di camminare, dovete dare quei trasporti, che furono stabiliti dal legislatore sin dal 1904. Di tutto, non avete fatto niente, nè intendete far nulla.

TARTUFOLI. Perchè non ha provveduto lei quando è stato Ministro?

CERABONA. Lei sa il tempo in cui sono stato Ministro. Quando fa delle interruzioni dovrebbe avere la conoscenza di quello che dice. Non ricorda quali erano le condizioni dell'Italia, nel tempo in cui sono stato Ministro? Io ho cominciato a far ricostruire dai mattoni...

TARTUFOLI. E lei si ricordi di quello che si è fatto dopo.

CERABONA. L'onorevole Corbellini sa quanto e come si è lavorato, perchè era alle mie dipendenze, come ispettore, e sa quello che hanno fatto i ferrovieri d'Italia, per le loro ferrovie e quello che ho fatto io per la ricostruzione di esse; non avevo le possibilità, altrimenti avrei provveduto sollecitamente anche alla costruzione di ferrovie nel Sud per dovere di cittadino e di meridionale. Quindi non facciamo interruzioni inopportune. Noi lamentiamo che per il Mezzogiorno non si è fatto nulla. Adesso state immettendo il se-

condo binario sulla Battipaglia-Reggio! Quale miracolo! Ma cosa avete fatto nelle altre parti d'Italia? Dopo dieci anni dalla Liberazione, date un secondo binario mentre ostacolate la elettrificazione della Battipaglia-Metaponto-Taranto, sottraendovi ad un dovere che avreste dovuto sentire da tempo, perchè è una linea costruita il 1869, una linea sulla quale i treni diretti vanno a trenta chilometri all'ora e gli accelerati a diciannove o venti...

PRESIDENTE. Senatore Cerabona, la prego di concludere; sono già passati più di venti minuti.

CERABONA. Svolgo il mio ordine del giorno!

PRESIDENTE. Senatore Cerabona, l'accordo sulla limitazione degli interventi è intercorso fra i Gruppi. Le ricordo che vi sono ancora numerosi iscritti a parlare.

CERABONA. Il mio ordine del giorno non rientra tra quelli che si debbono svolgere in venti minuti, perchè presentato durante la discussione generale, ma, ad ogni modo, concluderò illustrandolo brevemente.

Vi ho detto che di due cose volevo parlare: la prima è l'elettrificazione della Battipaglia-Metaponto-Potenza-Taranto. Le Camere di commercio di Bari, di Potenza, di Matera hanno insistito spiegando le importanti ragioni per le quali occorre elettrificare la Battipaglia-Potenza; si oppone, da parte del Ministero, una questione di fondi. Non vi sono denari!

Ma io vorrei ricordare — e lo ricorderei più ampiamente se non fosse doveroso concludere — quello che diceva un grande uomo politico, l'onorevole Sonnino, nel 1902, allorchè si discuteva alla Camera delle ferrovie complementari; egli diceva che « quando si è riconosciuta la legittimità di certe aspettative, non vi è cifra di bilancio che valga ad impedirne la realizzazione ».

Il Ministro sa che potrà usare tutti i rimedi possibili, ma non si potranno avere i benefici della elettrificazione; potrà rattoppare, come vuole, la Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, ma si farà ancora una volta un torto al Mezzogiorno. Le Camere di commercio hanno mandato deduzioni e contro-deduzioni al Ministero; mi riporto ad esse per brevità.

Altra questione è questa: nella relazione del senatore Buizza trovo che sono molti a chiedere nuove linee ferroviarie, e fra gli altri, si cita il tronco Laurenzana-Senise. Questo tronco ha da anni fatto scrivere e parlare molto, ed anche in Senato se ne parlò dall'onorevole Luigi Rocco, nella passata legislatura; egli, con accenti commoventi e sinceri, richiese che questo spezzone di calabro-lucana fosse collegato con Senise congiungendo i paesi che restano nel cuore della Basilicata, come in una landa abbandonata; il Senato, approvò ad unanimità, ma l'allora ministro Corbellini, malgrado il voto favorevole — a che valgono gli ordini del giorno? — disse: « Va bene, il Senato ha approvato, ma io non ho i denari per farlo ».

CORBELLINI. Io dissi: « Il Senato mi dia i sette miliardi necessari! ».

CERABONA. Lei disse: « Il Senato mi dia i dodici miliardi necessari »; chissà, se invece avesse detto « i sette », quanti ne occorrono, secondo il relatore attuale, forse il Senato glieli avrebbe dati! (*Ilarità*).

Ho finito, signor Presidente. Comunque, dopo l'ordine del giorno del senatore Rocco, la disgraziata Lucania corbellata con tronconi di ferrovia, ha diritto al completamento della Laurenzana-Senise. L'onorevole Corbellini, allora Ministro, pensò: i miliardi si possono spendere altrove, in Basilicata no! Non so che cosa dirà adesso, ma ricordo che il mio è un ordine del giorno approvato sin dalla passata legislatura.

Signor Presidente, lei ha detto di far presto, più presto di così non avrei potuto, pur riconoscendo che, a volte, è fiato perduto, il nostro.

A che cosa valgono gli ordini del giorno, se il Senato delibera e il Ministro risponde: « Io non faccio nulla »? Se così è, l'onorevole Mattarella mi risponda come vuole, ritenga il mio intervento come una necessità del mio spirito, come un intimo sentimento di giustizia, che ho voluto manifestare. Noi della Basilicata, noi dell'Italia meridionale abbiamo il diritto di avere quanto è indispensabile per la nostra

vita civile, e lo reclamiamo; il Ministro faccia come crede, poichè, anche se verrà un voto del Senato che ordinerà di fare qualcosa, i Ministri, ormai, sono abituati a non tenerne conto.

Voce dal centro. Non è vero!

CERABONA. Chi lo dice che non è vero? Il senatore Corbellini, infatti, non fece quello che avrebbe dovuto fare. Il mio intervento servirà, ancora una volta, a far conoscere le condizioni tristi della Lucania, sicuro che essa non otterrà nulla da questo Governo che promette la redenzione del Mezzogiorno, a scopo elettoralistico. Noi vogliamo ferrovie, strade, mezzi di comunicazione. Bisogna far viaggiare i cittadini, non a schiena di mulo, come tanti anni fa, ma così come è doveroso per un Paese civile.

Fate pure come volete; le popolazioni risponderanno come vorranno e come sapranno! (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Grammatico, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme con il senatore Nasi. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, premesso che nel 1882, nel costruire la linea ferroviaria Palermo-Trapani, i progettisti del tempo ebbero a far sorgere la stazione portante il nome " Paceco " alla distanza di chilometri due circa dal comune omonimo e a chilometri 1,500 dalla frazione del comune di Trapani denominata Xitta;

considerando che se tale costruzione venne eseguita in quel posto al fine di renderla utile ai due centri viciniori, ciò si verificò in seguito ad un errore gravissimo, tale da generare immediatamente l'aspirazione degli abitanti dei due centri perchè la stazione venisse spostata;

considerando che il comune di Paceco nel 1882 contava 6.000 abitanti circa, mentre oggi — secondo il censimento 1951 — ne conta 10.480; che lo stesso comune è dotato d'un edificio scolastico, ritenuto uno dei migliori della Sicilia; che da alcuni anni vi funziona una scuola media ed un asilo infantile, per i quali ultimi sono in corso di approvazione i progetti per la costruzione degli edifici necessari;

considerato che lo sviluppo commerciale ed industriale è in pieno sviluppo e che specialmente in materia agricola lo sviluppo è tale da far ritenere Paceco uno dei centri più evoluti della provincia di Trapani;

considerato che, al fine di non fare arrestare lo sviluppo di tutti i servizi compiuti da quella popolazione, occorre secondare gli sforzi compiuti dall'Amministrazione comunale suddetta soddisfacendo le aspirazioni degli abitanti dello stesso Comune,

invita il Ministro dei trasporti, d'intesa con quello dei lavori pubblici, a voler provvedere allo spostamento della stazione ferroviaria in un punto più vicino al centro abitato del comune di Paceco, istituendo la fermata dei treni nella frazione di Xitta, dove esiste già un casello doppio ».

PRESIDENTE. Il senatore Grammatico ha facoltà di parlare.

GRAMMATICO. Onorevoli colleghi, io farò di tutto per essere brevissimo, poichè non sono un avvocato e quindi non ho la possibilità di trattenervi a lungo. Sono veramente dolente che prima di svolgere il mio ordine del giorno, debbo sottoporre all'attenzione del Ministro dei trasporti quello che ho potuto rilevare viaggiando un po' dappertutto e in specie nella nostra Sicilia. Ho potuto constatare che partendo da Roma per andare nel meridione si vedono molti fabbricati di proprietà dello Stato, lungo le linee ferroviarie ed anche nelle stazioni, che non hanno più nè finestre nè infissi e nemmeno i relativi tetti. Questo si può rilevare ovunque ma in modo speciale nella linea ferroviaria Palermo-Trapani. Tutti questi fabbricati che sono così malandati, forse, in parte, per effetto della guerra, fanno una brutta impressione nell'animo di chi passa, nell'animo dei turisti che vengono nella nostra terra e constatano che dopo tanti anni dalla fine della guerra ancora quei fabbricati non sono stati rimessi in condizioni di poter alloggiare la gente. Vi sono nelle stazioni dei magazzini, d'una certa importanza, che non hanno più tetti. Sono cose queste che fanno una pessima impressione un po' a tutti. Tanto

più che il patrimonio nazionale viene danneggiato in modo grave poichè quei fabbricati giornalmente vanno a deperire.

Devo inoltre pregare l'onorevole Ministro dei trasporti, di curare un po' nella nostra Provincia, che è l'ultima della Sicilia, gli orari dei treni, fare in modo che non vi sia più la famosa « dirigenza unica », per la quale non ho potuto approfondire le indagini in merito alle mansioni affidatele! Forse, onorevoli colleghi, non lo crederete, ma la « dirigenza unica » nelle nostre contrade, corrisponde a questo: si arriva in una stazione dove ci deve essere una coincidenza; il personale viaggiante deve scendere dal treno, correre con propri mezzi o con qualche mezzo che fa trovare alla stazione il personale non viaggiante, per andare a mettere lo scambio e aspettare in quel posto il treno in coincidenza, rimettere a posto lo scambio, rimontare sul treno e quindi ripartire. Tutto questo, amici miei, potete immaginare con quanto piacere. Pensate, per esempio, che sulla linea ferroviaria Palermo-Trapani (Via Milo) transitano rapidi consistenti in automotrici, così speciali, che non consentono di stare all'impiedi perchè soggetti a continui sbalzi così forti da far cadere i passeggeri su quelli che sono seduti. Ebbene quei rapidi per 126 chilometri impiegano due ore e ventidue minuti. Fate voi il calcolo, onorevoli colleghi, quanti chilometri compiono ogni ora. E quel treno è rapido, figuratevi il resto.

Vengo senz'altro a svolgere il mio ordine del giorno. Che volete? Io sono un po' appassionato di storia. Poichè mi insegnarono che la storia è maestra di vita, io leggo spessissimo e ciò facevo anche quando da giovanotto andavo a scuola. Io ho bisogno, per svolgere il mio ordine del giorno, di intrattenermi sulla storia di un borgo feudale. Nel 1450, esattamente cinquecento anni addietro, su un nodo stradale magnifico, a cavallo delle comunicazioni verso l'occidente, l'oriente e il centro della provincia di Trapani, nacque un borgo feudale che si chiamò Paceco, paese della pace, direte voi, esattamente, e non solo paese della pace, ma paese che della pace tramanda l'eco: ecco perchè si chiama Paceco. Esso sorge a trentasette metri sul livello del mare, ha aria finissima, salubre e perfetta, è distante sette chilometri precisi da Trapani. Quel borgo feudale continuò la sua vita di borgo feudale sino a quando nel 1882 avvenne qualcosa di straordinario nella nostra Sicilia e in specie nella provincia di Trapani. Venne costruita la linea ferroviaria Palermo-Trapani. Quella linea ferroviaria è stata sempre nelle condizioni nelle quali venne costruita. Essa aveva certo bisogno della stazione. Ebbene io non voglio fare qui il racconto della leggenda, vi parlerò semplicemente del fatto in sè.

Paceco dista dalla stazione, che porta il suo nome, due chilometri circa. Perchè hanno fabbricato quella stazione in quel punto? Si dice che l'abbiano fabbricata colà perchè a distanza di un altro chilometro e mezzo verso Trapani c'è una frazione dello stesso Comune denominata Xitta. Quindi la stazione di Paceco si trova due chilometri dal centro ed un chilometro e mezzo da questa la frazione di Trapani. Se si voleva a quell'epoca risparmiare i soldi per due stazioni, si capì subito che si trattò di un gravissimo errore perchè i poveri passeggeri dovevano e devono fare due chilometri a piedi da Paceco ed un chilometro e mezzo dalla frazione di Trapani. Ciò avveniva nel 1882.

Che cosa è divenuto oggi quel borgo feudale che diede il titolo di principato alla famiglia Fardella che a Trapani è conosciutissima? Quel borgo, che prima aveva intorno ai sei mila abitanti, oggi con l'ultimo censimento del 1951 ha raggiunto le diecimila quattrocentottanta unità. Esso ha un edificio scolastico che è ritenuto il migliore edificio della Sicilia. Quell'edificio scolastico non solo riceve tutti i fanciulli del paese, ma attualmente dà il locale ad una scuola media istituita quattro o cinque anni fa e dà pure la possibilità ai bambini di frequentare l'asilo infantile nello stesso edificio. Ebbene, l'Amministrazione comunale ha in atto i progetti per costruire l'asilo infantile e per costruire l'edificio per la scuola media, dato che, essendo gli alunni così numerosi, i professori ogni anno fanno istanza per ottenere qualche aula nuova.

Quel borgo feudale nato nel 1450, oggi come oggi ha cinque mulini, di cui tre servono per approvvigionare la città di Trapani di farina regolare ed altri due mulini hanno il

servizio per conto terzi per dare la possibilità ai lavoratori della terra di Paceco di confezionare quel magnifico pane a pagnotta che li metta in condizioni, partendo il lunedì mattina per il lavoro, di farne uso per tutti e sei i giorni che stanno lontani dal paese. Nella contrada Canalotti, frazione del comune di Paceco, vi è un altro mulino che lavora per conto di terzi; inoltre vi sono cinque impianti industriali per l'estrazione dell'olio d'oliva e una forte quantità di macchine agricole.

Paceco lavora i prodotti della pesca, e pesce conservato ne viene esportato, per quanto sull'etichetta porti come indicazione di origine Trapani. Paceco abbonda inoltre di prodotti agricoli, e vi si sviluppa la conservazione dei pomodori e della frutta. Vi sono segatrici. Il commercio vi è intenso per l'abbondanza delle produzioni soprattutto agricole, ma anche di latticini. Non vi nascondo che Paceco ha anche dei divertimenti: due cinematografi e recentemente ha aperto un'arena.

Da non molto tempo abbiamo avuto anche l'acquedotto, con una derivazione da quello di Montescuro ovest. Visto che ora abbiamo acqua in quantità è da pensare che molti abitanti della vicina Trapani verranno a trascorrervi le vacanze, dato che l'aria è buonissima.

Per le necessità dell'agricoltura devono essere importati i fertilizzanti, che attualmente arrivano tutti via mare o trasportati da Trapani con carrettini trainati da somari, da cavalli o da bardotti.

PRESIDENTE. Senatore Grammatico, la invito a concludere.

GRAMMATICO. Signor Presidente, ho terminato. Anche con questi mezzi di trasporto parte da Paceco il latte, il grano e tutto ciò che esso produce. Ora questo fatto è di grave danno per lo sviluppo cittadino. Di che cosa difetta la popolazione per continuare nello sviluppo del suo progresso economico, industriale e commerciale? È vero che la stazione ferroviaria c'è, ma dista due chilometri. Ora chi deve organizzare un trasporto di due chilometri, preferisce logicamente fare addirittura qualche chilometro in più e arrivare fino a Trapani. Ecco perchè ho presentato l'ordine del giorno ed ecco perchè rivolgo preghiera all'onorevole Ministro dei trasporti, affinchè, d'accordo con il Ministro dei lavori pubblici, voglia accogliere il desiderio di tutta la popolazione di Paceco e di quella di Xitta. Tanto più che il Consiglio comunale di Paceco, in una recente deliberazione, suggerisce che a quella frazione del comune di Trapani si accordi la fermata dei treni essendo essa fornita di un casello doppio ubicato ad attaccarsi al centro abitato, come del resto si è fatto sulla stessa linea nella contrada Terrenuove di Marsala e Salinagrande.

Sono queste le ragioni per le quali ho presentato l'ordine del giorno e per le quali rinnovo preghiera all'onorevole Ministro perchè voglia trovare la possibilità di provvedere allo spostamento della stazione ferroviaria in un punto più vicino al centro abitato di Paceco. In tal modo sono sicuro farà un'opera giusta e soprattutto santa verso quella popolazione che la richiede. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mastrosimone, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, impegna il Governo a voler provvedere alla maggiore efficienza dei servizi autoferroviari in Lucania o quanto meno ad adeguarli a quelli di altre regioni meridionali che, pur avendo le stesse necessità, non le hanno così urgenti ed inderogabili come tale regione ».

PRESIDENTE. Il senatore Mastrosimone ha facoltà di parlare.

MASTROSIMONE. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, un giornale molto obiettivo in verità, scrivendo sugli interventi al Senato in tema del bilancio dell'industria notava come mentre l'Ansa dedicava cinquantasette righe all'intervento di un senatore di sinistra, quarantasette ad un altro senatore anche dell'altra parte, per noi di questa parte, anche se il nostro intervento nella stessa seduta fosse di tono minore perchè si occupava purtrop-

po di questioni regionali, si scrivevano unicamente sette righe e mezzo da dividere, per di più, con altro collega di partito, e ne deduceva, lo stesso giornale, che anche tra noi figliastri del Governo, non è purtroppo identico il trattamento. Ma noi non ce ne lamentiamo, nè con l'Ansa nè col Governo, se almeno le tre righe e mezzo che per fortuna ci sono spettate possono essere lette dai nostri rappresentati a dimostrazione che le loro giuste richieste e le necessità urgenti delle popolazioni più bisognose sono da noi portate in quest'Aula all'esame stesso del Governo. Ed in questo bilancio che si va discutendo l'ordine del giorno da me presentato vuol essere un richiamo al Governo e soprattutto all'onorevole Ministro verso una Regione dell'Italia meridionale che da anni si dibatte nelle difficoltà più gravi ed urgenti per una efficienza maggiore dei suoi mezzi di trasporto.

Nel grande quadro delle comunicazioni autoferroviarie del Meridione che l'onorevole Ministro ha personalmente curato con lodevole attaccamento e, bisogna dargliene atto, con lealtà e serenità di intenti, non abbastanza però è stata curata la Basilicata che è purtroppo rimasta nell'immobilismo più fermo ed allo stato, press'a poco, dei resoconti in materia del 31 dicembre 1930.

Infatti in tale epoca la lunghezza delle ferrovie esercite dallo Stato in Basilicata era di 352 chilometri e 200 metri, e quella esercita dall'industria privata di 114 chilometri e 679 metri, in totale 466 chilometri e 977 metri. Ben vero è che la regione montagnosa e franosa con scarsi piani accessibili poco si adatta allo sviluppo e all'incremento di vie di comunicazione, ma la volontà di venire incontro al desiderio di quelle popolazioni, non è stata neppure, mi si consenta di dirlo con eufemismo, « validamente tonificata ». E vengo alla dimostrazione. Le antiche vie che attraversano la Lucania fin dai tempi di Roma sono tre: cioè la via litoranea tirrenica, la via litoranea jonica e la via Papilia che seguendo il corso del Tanagro e superando il gruppo del Pollino raggiungeva Sibari e Turi. La storica via Appia su cui tanto si discute le è stata ed è tuttora in parte utile. Sulla tirrenica esiste una ferrovia, ma in funzione delle richieste della Calabria e della Sicilia per cui pare che l'attraversamento della Lucania avvenga press'a poco come sotto un *tunnel*. E quindi « la freccia del Sud » opera veramente utile, onorevole Ministro, la tocca di fatto, se non di diritto. La litoranea jonica attraversa paesi marginali della Regione ed è quindi di pochissimo valore pratico.

Ora non vi è chi non veda che la Salerno-Potenza-Taranto sia la strada di elezione. E quando nel 1883 (e non nel 1895 come ha detto il mio corregionale Cerabona) si ebbe l'apertura al traffico della tanto auspicata Metaponto-Potenza-Salerno, si ruppe finalmente il solenne silenzio millenario nell'interno della Lucania.

Ora se non si elettrifica questa « vera » linea utile che è il sistema nervoso o per dir meglio il neurasse della Lucania poco o nulla potranno servire i miglioramenti degli altri tronchi ferroviari.

Io non ripeterò il deliberato della Giunta provinciale di Potenza che suona press'a poco come l'ultimo appello a questa opera di progresso umano e che dice in sintesi testualmente: considerata la grande importanza che ha per le popolazioni delle Provincie lucane l'azione svolta dalla Camera di commercio di Taranto, affinchè gli organi di Governo, accogliendo le sempre impellenti richieste delle popolazioni interessate, deliberino la elettrificazione della ferrovia Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto-Brindisi, tenuto presente che la nostra provincia è particolarmente interessata alla soluzione del problema suddetto; considerando che la elettrificazione della ferrovia Battipaglia-Brindisi sarebbe di grande utilità alle popolazioni della Basilicata le quali sono ostacolate nelle loro attività economiche, agricole e commerciali dalla lentezza e dalla scarsezza dei mezzi di comunicazione, fa voti che il Governo prenda in esame la opportunità e la necessità di accogliere la richiesta di elettrificazione della suddetta linea ferroviaria in considerazione che tale elettrificazione contribuirebbe, in modo notevole, ad eliminare (se pure in parte) le tante cause determinanti il disagio economico delle popolazioni lucane.

Così la Giunta provinciale di Potenza. Ma vi è di più. Perdurando questo stato di fatto sulla Battipaglia-Potenza-Taranto si darebbe ancor più credito a « quell'abbandono » che le popolazioni lucane pensano che il Governo ab-

bia stabilito per loro, mentre grandi vantaggi non solo tecnici ma anche economici ed igienici si possono ottenere applicando al più presto la trazione elettrica.

E mi soffermerò nella mia qualità di medico solamente ad accennare brevissimamente agli inconvenienti igienici del fumo delle locomotive ed ai vapori di benzina e di nafta, alle esalazioni degli acidi delle locomotive che producono nel « materiale umano » lesioni gravissime specie a carico degli organi respiratori (bronchiti reattive, antracosi polmonari degeneranti e chi sà se non lesioni cancerigne del parenchima polmonare e dei bronchi) in quanto è stato dimostrato che nelle gallerie ogni anno si depositano decine e decine di quintali di fuliggine di cui buona parte viene aspirata dai viaggiatori.

E non è senza raccapriccio che pensiamo ancora alla tragedia, tra le più gravi del mondo, avvenuta sotto il *tunnel* di Baragiano, dove ben 612 viaggiatori lasciarono miseramente la vita alcuni anni or sono.

Perchè si vuole ancora perdurare per anni in questo stato di disagio per una regione tra le più generose quale è la Lucania, che non chiede che il diritto a poter essere trattata sul piede dell'uguaglianza con le altre Regioni d'Italia?

Io mi dovrei soffermare ancora e molto sui servizi automobilistici della S.I.T.A., che servono la Lucania non sempre in modo encomiabile, ma mi uniformerò agli ordini del Presidente. Comunque, se si possono sviluppare in numero e in mezzi, sono una realizzazione di benessere per la rete stradale di quegli abbandonati paesi.

Un cittadino di un paese quale per esempio Terranova del Pollino per raggiungere il capoluogo Potenza deve impiegare tre giorni, là dove impiegherebbe forse meno se ritornasse ai servizi a schiena, prerogativa dei sicuri viaggi dei suoi antenati.

Che dire poi, onorevole Ministro, dei servizi espletati da quelle pseudo-ferrovie dette calabro-lucane e che gli abitanti di quelle terre chiamano, quasi a rivendicarne la velocità, le « calabro-lumache »? Sono purtroppo tronconi sterili di una rete ferroviaria ormai sorpassata che dovrebbero riunirsi per poter essere di vera utilità.

Quante e quali cose ci sarebbero da dire sui trasporti nell'Italia meridionale in genere e nella Lucania in specie! Ma per ragioni di brevità le rimanderemo a miglior tempo.

Non mi resta quindi che finire, con una accorata esortazione che mi auguro sia sentita profondamente da tutti.

Controlliamo, sorvegliamo, intensifichiamo i traffici ed i servizi autoferroviari in Lucania, ed avrete, onorevole Ministro, il plauso e la gratitudine di quelle popolazioni che non chiedono cinema, teatri, piscine o campi sportivi, ma unicamente il diritto alla vita che è nei traffici e nei trasporti, per il progresso di tutta quanta una Regione. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gervasi, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, considerato che il traffico nella città di Arezzo è gravemente ostacolato dal passaggio a livello di via Vittorio Veneto, che taglia in due il centro abitato e che è bloccato per oltre 18 ore su 24;

considerato che il comune di Arezzo si è assunto il compito e gran parte dell'onere derivante dalla necessaria costruzione di un sottopassaggio;

invita il Ministro dei trasporti a rimuovere sollecitamente gli ostacoli che potrebbero frapporsi alla realizzazione dell'opera e ad esaminare con benevola comprensione la partecipazione finanziaria del Ministero nella spesa, tenendo conto che il sottopassaggio eliminerà, a vantaggio dell'Amministrazione ferroviaria, spese non indifferenti ed eliminerà contemporaneamente il continuo pericolo per l'incolumità pubblica ».

PRESIDENTE. Il senatore Gervasi ha facoltà di parlare.

GERVASI. Io rinunzio a svolgere il mio ordine del giorno, sia perchè esso riguarda una questione di carattere locale, sia perchè l'onorevole signor Ministro conosce il proble-

ma, e spero possa accettare l'ordine del giorno stesso.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Busoni, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i tre ordini del giorno da lui presentati, il secondo dei quali reca anche la firma del senatore Mariotti. Si dia lettura degli ordini del giorno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*:

« Il Senato, afferma la necessità di una politica unitaria dei trasporti da sostituire alle politiche frammentarie ed episodiche;

e, mentre rileva che l'attuale costituzione del Ministero dei trasporti non ha per tal fine una struttura adeguata,

invita il Governo a presentare le opportune proposte per rinnovarla, affidando a tale Ministero le attribuzioni ed i compiti che possano permettere quella politica unitaria nuova ed ardita che si dimostra necessaria ed indilazionabile;

ed impegna intanto il Ministro dei trasporti a costituire il Consiglio superiore dei trasporti in cui, insieme agli elementi tecnici, sia inserita la rappresentanza di tutte le categorie interessate, in primo luogo di quelle degli utenti e dei lavoratori »;

« Il Senato, chiede al Governo di disporre il sollecito completamento del ripristino del vecchio tronco ferroviario Firenze-Faenza, utile al traffico, e che permetterà di utilizzare le opere con notevoli spese già compiute; nonchè di ridare respiro economico alla vasta zona del Mugello e della Romagna toscana, oggi in decadenza anche per la mancata riattivazione di questa arteria di comunicazione »;

« Il Senato, invita il Governo a rivedere i piani di ricostruzione ferroviaria e considerare di primaria importanza il completamento della ricostruzione del tronco Arezzo-Fossato, con la progettata nuova diramazione per Fano, anche allo scopo di attuare finalmente la comunicazione ferroviaria fra il Tirreno e lo Adriatico;

e disporre intanto per la messa in funzione del tratto San Sepolcro-Umbertide, il cui armamento è stato da tempo compiuto, senza tenere più oltre immobilizzato un tronco ferroviario di cui popolazione ed Enti pubblici interessati continuano a reclamare l'attivazione ».

PRESIDENTE. Il senatore Busoni ha facoltà di parlare.

BUSONI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, se le concordate necessarie limitazioni alla discussione di questi ultimi bilanci ci pongono nella condizione di avere poco tempo a disposizione, c'è da domandarsi d'altra parte se averne di più, per poter allargare il campo delle critiche, non sarebbe tempo sprecato. Voi continuate a presentarci dei bilanci che, per lo meno per la loro impostazione, sembrano calcati sui precedenti con carta da copie. Noi ci troviamo a dover ripetere le stesse critiche, perchè nulla di nuovo avete impostato e programmato e nulla di nuovo perciò c'è da dire.

Abbiamo da ripetere il già detto, aggravato tuttavia dal fatto che più tempo passa e più le condizioni peggiorano e la necessità del nuovo diviene più pressante e più urgente.

Ed anche quest'anno abbiamo un bilancio misero, scialbo, che non offre nessuna possibilità, anche volendo, di affrontare con ampia visione quella che è l'imponenza e l'importanza dei problemi del traffico; di questo traffico che rappresenta una parte talmente importante nell'economia nazionale, che circa il 13 per cento del reddito viene dai cittadini impiegato per i trasporti. Ma di peggio c'è anche il fatto che voi non fate nulla neppure di quanto avete promesso, nemmeno per ciò che non impegnerebbe costo di denaro, disponibilità di bilancio.

Infatti, nonostante che da parte governativa si sia parlato di una politica dei trasporti che non esiste, anzi di una nuova politica dei trasporti, che secondo noi dovrebbe essere in primo luogo una politica unitaria dei trasporti stessi, non solamente non si è provveduto e non si provvede a cercare di rendere efficiente il Ministero dei trasporti, ricordando che fin dal 1949 la Commissione della Camera dei deputati non lo riteneva più in grado, così come questo Ministero è costituito, di risolvere i problemi più importanti appunto per difetto

e carenza della sua struttura, ma non si è provveduto e non si provvede neppure ad incominciare ad attuare il coordinamento tra il Ministero e gli enti che hanno facoltà di occuparsi di strade, di ferrovie, di concessioni di trasporti automobilistici e ciascuno continua a procedere per suo conto anzi quasi con gelosia del segreto di ciò che ha in animo di predisporre come se la macchina ministeriale potesse funzionare per compartimenti stagni. È per questo che nel vasto campo dei trasporti si attende ancora la realizzazione di quasi tutto ciò che in passato si è richiesto; è per questo che si attende ancora il nuovo Codice della strada, le autostrade, la ricostruzione delle ferrovie distrutte dalla guerra, la costruzione di nuove ferrovie, un programma di costruzioni di autostazioni. È per questo che si continua ancora a parlare di una contrapposizione tra strada e rotaia non tanto perchè le forti inframmettenze degli interessi dei privati trasportatori che hanno la loro influenza, specialmente nei Ministeri, esercitino le possibilità della loro pressione, ma proprio perchè, malgrado la complessiva sovrapposizione e la coesistenza di più servizi di trasporti, in certe zone ci sono ancora insufficienze di servizio sia ferroviario che automobilistico.

Nello scorso anno si accennò anche alla costituzione del Consiglio superiore dei trasporti — di cui parlo nel mio primo ordine del giorno — di cui poi regolarmente noi non abbiamo saputo più nulla, che dovrebbe avere nel suo seno una adeguata rappresentanza di tutte le categorie interessate e dovrebbe essere composto in particolare di tecnici, ma comprendere anche delle rappresentanze degli utenti e dei lavoratori, rappresentanza che si riconosce sempre giusta a parole quando si annunciano i progetti e si sbandierano i princìpi democratici e l'ossequio alla Costituzione della Repubblica fondata sul lavoro, ma che poi regolarmente sempre si mira ad escludere quando si votano le leggi.

Il Consiglio superiore dei trasporti, secondo noi, non dovrebbe limitarsi ad essere uno dei tanti organi consultivi le cui decisioni ed indicazioni si finisce in generale per non tenere in nessun conto o, peggio ancora, una delle tante Commissioni di studio le quali studieranno anche molto, ma che regolarmente poi, dopo tanti studi, finiscono per sciogliersi senza avere concluso nulla. Il Consiglio dovrebbe avere facoltà deliberative almeno per determinate materie ed anche un potere di iniziativa. Poichè altrimenti finirà per avere un valore relativo ed una efficienza pratica che in concreto ha il solo significato di capitolazione dello Stato, anche il conclamato accordo di massima tra le Ferrovie dello Stato e l'Associazione degli autotrasportatori di linea che invece avrebbe dovuto essere proprio la base per la regolamentazione e delimitazione pratica dei diversi strumenti che operano nel settore dei trasporti. Resta ancora, invece, una concorrenza di fatto tra rotaia e strada, che diventa sovente una lotta ed una dispersione inutile di mezzi. Intanto con questo accordo si è stipulata tutta una serie di rinunzie senza contropartita da parte dello Stato a favore degli autotrasportatori privati. Si ha così una politica strana, onorevole Ministro, in base alla quale con tali accordi si consente l'automatica trasformazione delle concessioni provvisorie in definitive, mentre non siamo attrezzati in modo da poter veramente ed efficacemente vigilare affinchè i concessionari rispettino le norme della concessione nei riguardi delle modalità, degli itinerari, delle caratteristiche dei servizi e si permette poi agli autotrasportatori di esimersi dalle concessioni di facilitazioni a particolari categorie di utenti, operai, impiegati, studenti, che restano a gravare soltanto sulle Ferrovie dello Stato. Così si fanno gli interessi dei trasportatori privati contro quelli dello Stato e si favorisce la riduzione nelle ferrovie dell'incremento del numero dei viaggiatori-chilometro (come ci rivela una tabella che ci fornisce il relatore) a beneficio evidente degli autotrasportatori, mentre si riscontrano anche periodi di decrescenza nel traffico merci delle ferrovie.

Di fronte a queste risultanze è già stata avanzata, all'altro ramo del Parlamento, la domanda se si abbia un Ministero dei pubblici trasporti o un Ministero dei trasporti privati. E se non è addirittura la difesa di interessi privati è per lo meno la difesa di interessi burocratici che ha ostacolato una revisione delle nostre istituzioni amministrative in materia di unificazione, di coordinamento, di omogeneizzazione delle attribuzioni mini-

steriali. Anche per quanto riguarda l'attribuzione delle competenze al Ministero dei trasporti nei confronti delle nuove costruzioni ferroviarie è da ricordare che, quando esse furono attribuite a suo tempo al Ministero dei lavori pubblici, il criterio che ciò aveva allora suggerito era ispirato da uno stato di fatto e di diritto che già esisteva quando l'esercizio delle strade ferrate cominciò a diventare un problema di governo essendo divenuta una esigenza dello sviluppo dei traffici. Ci si trovava allora all'epoca delle concessioni. Lo Stato costruiva le ferrovie, ma le passava poi in gestione a società private. Non esisteva allora un problema di sviluppo delle comunicazioni come quello che si è determinato, quello della attività dei trasporti gestiti dallo Stato che si vedono menomata ogni possibilità di esistenza economica da una concorrenza stradale favorita da una politica che ci sembra diventi ogni giorno più tenera verso l'interesse dei monopoli.

Ma a mano a mano che lo Stato, con l'allargamento del campo delle sue attribuzioni, veniva allontanandosi dalla concezione utilitaristica e passiva dello stato liberale per avvicinarsi alla concezione del moderno stato sociale, fronteggiava i suoi compiti come poteva ed allo schema classico delle sue strutture veniva aggiungendo nuovi istituti e competenze, nuovi organismi burocratici, che avevano il compito di complementare quelli esistenti. Era, insomma, la classica politica delle pecette, di modo chè, quando lo Stato decise di passare all'esercizio diretto delle strade ferrate, costituì, per tale scopo, una Azienda autonoma e poi un Ministero dei trasporti. Ma trova oggi il contrasto di aver preteso di fare del Ministero dei trasporti solo un Ministero di esercizio dei trasporti, non riuscendo a farne neppure un Ministero delle ferrovie, in quanto incompetente in materia di costruzioni ferroviarie che sono lasciate al Ministero dei lavori pubblici, come anche in materia di nuove costruzioni stradali e di esercizio della rete stradale, nonchè in tutte le altre materie che si riferiscono all'attività dei trasporti: marittimi, aerei, ecc. Così per le ferrovie si ha un settore a reparti separati: uno per il Ministero dei lavori pubblici, uno per le Ferrovie dello Stato, e i lavori di raddoppio, di rettifica di tracciati, di potenziamento delle opere, ecc., che sono finanziati nell'Italia meridionale dalla Cassa per il Mezzogiorno sono tutti progettati ed eseguiti esclusivamente dalle Ferrovie dello Stato e dal suo Servizio lavori e costruzioni senza che il Ministro dei lavori pubblici intervenga in alcun modo e senza che neppure il Ministero dei trasporti c'entri per nulla.

È proprio perchè anche in base a questa situazione manca la visione esatta e comprensiva dei problemi di assetto delle strutture produttivistiche, dei servizi fondamentali cui attende lo Stato, delle stesse classiche funzioni statali — dal lavoro all'istruzione, alla assistenza — problemi che non possono essere studiati, affrontati e risolti che in un quadro organico ed omogeneo dei bisogni che occorre soddisfare, così non si hanno neppure i mezzi e gli strumenti più idonei per conseguire gli scopi che ci si prefigge. Dobbiamo venire allora a lamentare sfasamenti particolari, come quelli che lamento negli altri miei due ordini del giorno, che tuttavia si inseriscono nel quadro generale, anzi sono una conseguenza di quello.

Presidenza del Vice Presidente BO

(*Segue* BUSONI). Infatti, i miei ordini del giorno per la ferrovia Faentina e per la ferrovia dell'alta valle del Tevere non pongono problemi che si possono giudicare strettamente in termine di valutazione di convenienza economica. Sono problemi sociali di più vasta portata, di più vasto respiro, che si debbono vedere inseriti nel più ampio quadro dei bisogni e della convenienza generale, e problemi di civiltà e di umanità che finora sono stati riguardati purtroppo senza sufficiente chiarezza e senza convinzioni precise.

Quando il relatore elenca a capo lista dei tratti per i quali sono state inoltrate domande per nuove costruzioni ferroviarie, la Arezzo-Sansepolcro, e nulla poi dice della ferrovia faentina, ed osserva soltanto che sono linee che hanno già formato oggetto di ordini del giorno alla Camera ed al Senato, ma che non hanno potuto essere soddisfatti perchè sia la costruzione che l'esercizio sono da ritenersi

passivi già ancora in sede di progettazione, egli elude la vera sostanza del problema. A parte il fatto che è obbligo imprescindibile dello Stato di costruire quello che la guerra ha distrutto, se lo Stato dovesse fare soltanto ciò che strettamente può rendere per se stesso, come un bottegaio od un imprenditore privato qualunque, dovrebbe cominciare a disinteressarsi completamente delle ferrovie, dato che ci presenta un bilancio passivo, anche se poi non è neppure passivo, come colleghi competenti in materia hanno dimostrato.

Ma l'utilità di queste richieste è ben altra e vi si inserisce anche una importante questione di traffico in generale; riallacciare ed allacciare più utilmente, per esempio, con i due tratti di cui io parlo nei miei ordini del giorno, le comunicazioni ferroviarie fra il Tirreno e l'Adriatico. Prima della guerra esisteva la Firenze-Faenza. Oggi chi si reca a Firenze dal Tirreno deve deviare per Bologna e diramare per l'Adriatico oppure percorrere la Terontola-Foligno-Falconara. La faentina non è stata riattivata. Si sono sistemati alcuni tratti.

Il ministro Corbellini, da antica data, avrebbe voluto completare e riattivare questa linea. Egli era evidentemente compreso della sua utilità e del dovere da assolvere, se provvide ad opere che costarono centinaia di milioni per iniziare la sua messa in efficienza. Ma poi i lavori furono sospesi ed i denari impiegati sono rimasti inutilizzati, come sotto un effetto di narcosi o di paralisi. Quando si cambiano i Ministri, pur di uno stesso Governo, evidentemente si cambiano anche le concezioni di guida, e questo non dovrebbe avvenire, ma avviene, proprio perchè, evidentemente, non si hanno programmi chiari e precisi e sovente un Ministro disfà quello che un altro ha fatto e così col denaro del contribuente è un poco come se i Governi giocassero a mosca cieca.

Nel tratto Firenze-Faenza non esiste una strada nazionale, perchè, per una vecchia legge, fra due centri congiunti con ferrovia non si potevano costruire strade nazionali. Anticamente c'era almeno la ferrovia. Distrutta la ferrovia per causa della guerra e non ricostruita, oggi non c'è più la ferrovia e non c'è la strada.

In quali condizioni sono rimaste quelle zone? Dove non ci sono facilità di comunicazioni, la vita languisce e la civiltà ristagna, quando addirittura non arretra. Le popolazioni del Mugello e dell'alta Romagna si sono trovate e si trovano oggi in completo abbandono. Da Borgo San Lorenzo in poi sono paralizzate le industrie e le fonti di lavoro, sono paralizzati i commerci; la terra stessa, signori, viene abbandonata. A Marradi si patisce la fame. E la montagna si spopola. Solo nei tre comuni dell'alto Mugello di Marradi, Firenzuola e Palazzolo sul Senio — tre Comuni di complessivi 20.000 abitanti, dove la popolazione è in continua preoccupante diminuzione — sono ben 315 poderi che risultano abbandonati per oltre 1.000 ettari di terreno coltivabile, e precisamente: novanta poderi a Firenzuola, centoventi a Marradi e centoundici a Palazzolo sul Senio, ove la popolazione del Comune è ridotta a complessivi 2.260 abitanti. Vi faccio grazia delle statistiche conseguenti della diminuzione di mano d'opera agricola salariata.

A che pro allora facciamo le leggi per la montagna se, non provvedendo alla riattivazione delle comunicazioni che esistevano, le quali danno luogo alla circolarità della vita attraverso i traffici, si spingono anche con questo gli abitanti della montagna ad abbandonare la casa, ad abbandonare la terra, a spopolarla? Lo stesso valga, per l'alta valle del Tevere tosco-umbra, per l'altro tratto di ferrovia che riguarda il mio terzo ordine del giorno, l'Arezzo-Fossato.

Sono molti anni che le popolazioni interessate richiedono che si ricostruisca quel tronco ferroviario. Gli organi competenti stabilirono, attraverso i loro studi, anche una opportuna diramazione a Fano, che sarebbe utilissima per l'allacciamento del Tirreno con l'Adriatico in un punto vitale della Penisola. Ma se fin dal 1881 il consorzio per la ferrovia umbro-aretina aveva sentito il bisogno della costruzione di una ferrovia, anche a scartamento ridotto, non si poteva, dopo la distruzione di quella ferrovia per causa della guerra, che ricostruirla rapidamente a scartamento ordinario perchè la mancanza della ferrovia avrebbe portato al decadimento di una delle zone che la ferrovia aveva potuto invece valorizzare ed elevare, dando origine ad attività produttive.

Ed io vi ricordo, o signori, l'attività di importanza nazionale di quella zona; aziende co-

me la Buitoni di San Sepolcro, la Nardi di Felci Lama, le Tipografie di Città di Castello, le ceramiche di Umbertide, i cementi di Gubbio, nonchè le possibilità di sfruttamento delle risorse minerarie di Branca, Padule, Pistrino, zona ove si è affermata a suo tempo una vitalità rigogliosa, dimostrata dalle aziende commerciali che erano sorte, dagli Istituti di credito particolarmente fiorenti, dallo sviluppo delle scuole professionali, che si erano estese per tutta la zona.

Signori, oggi senza la ferrovia si va verso il decadimento. Onorevole Ministro, superando difficoltà di opposizioni interessate, e dopo infiniti stenti, per l'opera iniziata dal Comitato di liberazione comunale di Città di Castello, fin dal 1945, siamo riusciti finalmente — lei lo sa — a terminare, per quanto riguarda l'armamento, il tratto a scartamento normale che è centrale di questa ferrovia, cioè quello San Sepolcro-Umbertide, per l'allacciamento intanto con la linea Perugia-Terni. Ma per ora non solo non si parla dell'indispensabile tratto della San Sepolcro-Arezzo, ma neppure si mette in funzione il tratto completato, nonostante i voti e le pressioni della popolazione interessata. Che cosa si aspetta, onorevole Ministro? Si dice che vi siano forti interessi in giuoco, si parla di interessati sostenitori del traffico autostradale, mentre la ferrovia, a condizione che si vogliano utilizzare razionalmente e tecnicamente i servizi, sia per le merci che per i viaggiatori, potrebbe soddisfare a costi inferiori certi servizi, rispetto a quanto non può fare invece la strada. Si parla dell'interesse di affidare la concessione alla Mediterranea anzichè assumere la gestione diretta. Io non vedo il motivo della concessione ad una società privata, ora che la ricostruzione a scartamento ordinario consente a questa linea, che deve tornare presto a raggiungere Arezzo e che deve togliere Gubbio da un isolamento che per Gubbio è condanna ad una decadenza inesorabile, e deve, come è progettato ufficialmente, diramarsi poi per Fano, le consente, dicevo, la possibilità di divenire un tronco principale come arroccamento della Firenze-Roma e della Ancona-Roma. Quindi dovrebbe essere gestita direttamente dallo Stato; ma, in ogni caso, in qualsiasi modo, deve essere intanto attivizzato il tratto ricostruito, altrimenti sarebbe stato perfettamente inutile sprecare tempo e denaro per ricostruirlo.

Concludendo, nel chiedere di ricordarsi di tutte queste linee, ricordo anche, onorevole Ministro, che la ferrovia è un patrimonio nazionale che deve funzionare nell'interesse della collettività nazionale. Il mio compianto predecessore, fulminato a questo seggio, il senatore ingegner Grazi, quando fu sindaco di Arezzo, spese molta della sua attività per il rispristino della Arezzo-Fossato. Aveva ripreso la battaglia da questo posto. Per la sua memoria e per gli elettori aretini sento il dovere di continuare questa azione e questa lotta anche per lui. Ma ciò che chiedo, onorevole Ministro, so di chiederlo soprattutto nell'interesse dell'intera Nazione, perchè il grado di civiltà raggiunto da un Paese nonchè l'indice della sua vitalità e della sua forza espansiva sono principalmente contraddistinti dallo sviluppo dei trasporti.

Vi invito quindi ad un'opera di vita e ad un'opera di civiltà. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vaccaro, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, consapevole del grave disagio in cui vivono i ferrovieri che non hanno la sicurezza di una casa nel momento stesso in cui sono collocati a riposo,

impegna il Governo perchè voglia con premura sottoporre all'esame delle Camere un provvedimento di legge, con il quale ai ferrovieri sia data la possibilità di riscattare le case economiche e quelle pseudo patrimoniali dell'Amministrazione ferroviaria ora tenute in locazione.

« Tale atteso, urgente provvedimento, oltre a dare la tranquillità alla benemerita categoria, sarebbe di vantaggio alla stessa Amministrazione che avrebbe così la possibilità di impegnare ingenti somme per la costruzione di nuove case, risolvendo in pieno l'annoso problema degli alloggi ai propri dipendenti ».

PRESIDENTE. Il senatore Vaccaro ha facoltà di parlare.

VACCARO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò brevissimo. Il mio ordine del giorno si illustra da sè. Io ho piena fiducia che ella, così pronto e sollecito nel venire incontro ai bisogni dei ferrovieri, non vorrà perdere questa occasione per dimostrare ancora una volta tutta la sua buona volontà per risolvere questo importante problema: la casa ai ferrovieri. Sarà un gesto di umana solidarietà che i ferrovieri attendono da lei. E adottando la mia richiesta darà la serena tranquillità a questa benemerita categoria di impiegati che oggi invece con terrore, con vero spavento, vede avvicinarsi il giorno in cui sarà posta in congedo, per cui, con la modesta pensione che gli viene liquidata, non avrà possibilità di fittarsi nemmeno un alloggio. Il senso di tranquillità che acquisteranno i suoi impiegati nel sapere di poter avere la casa, si rifletterà certamente anche nel servizio, che compiranno con maggiore serenità e con maggiore rendimento.

Essi non chiedono che tutte le case dell'Amministrazione vengano assegnate a riscatto; desiderano soltanto che siano poste a riscatto quelle economiche, che sono appena 14.500, e le case pseudo patrimoniali non di servizio, che sono appena 5.500. Come si vede le loro richieste non sono eccessive. Basterebbero all'Amministrazione, per i suoi servizi necessari in caso di trasferimento degli impiegati, i 37.000 alloggi di servizio. Indipendentemente da ogni altra considerazione politica, concedere la casa a riscatto darebbe la possibilità all'Amministrazione ferroviaria di impiegare le somme delle case riscattate in altre costruzioni per i suoi dipendenti. Sicchè tutti in un certo numero di anni potrebbero avere la propria casa, e così la sua Amministrazione, onorevole Ministro, si adeguerebbe a quella che è la linea generale del Governo di provvedere per la casa a tutti i cittadini. So che ella ha in animo di soddisfare a questa necessità dei ferrovieri. Affretti i tempi e avrà la gratitudine e la benedizione di tante laboriose famiglie italiane. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cornaggia Medici, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato, insieme con i senatori Tartufoli e De Giovine. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che la ricostruzione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, nel tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte, non ha avuto ancora inizio pure essendo stipulata e perfezionata la relativa convenzione con la società proprietaria, mercè l'apprezzato interessamento del Ministro dei trasporti,

invita il Governo ad accelerare l'inizio dei lavori anche assumendosi la corresponsione del sovrapprezzo conseguente alla cessazione dell'esonero fiscale per scadenza del termine 31 dicembre 1953, previsto dalla legge speciale sulla ricostruzione delle ferrovie ».

PRESIDENTE. Il senatore Cornaggia Medici ha facoltà di parlare.

CORNAGGIA MEDICI. Signor Presidente, onorevoli senatori, per economia di tempo e per far cosa gradita agli onorevoli colleghi, rinuncio allo svolgimento dell'ordine del giorno del resto già chiaro per se stesso. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Angrisani, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che nella classe operaia, addetta alla costruzione delle ceste, dei limitrofi comuni di Nocera Inferiore e di Pagani in provincia di Salerno, esiste grave disagio economico;

che tale crisi è dovuta principalmente all'alto costo dei noli ferroviari;

invita il Governo a concedere la riduzione del 50 per cento sulle tariffe per il trasporto delle ceste, utilizzando le tradotte di carri vuoti in transito per Nocera e diretti in Sicilia; verrà così a risolversi il grave problema della crisi di disoccupazione che affligge la detta classe »;

« Il Senato, rilevato che il centro abitato di Nocera Inferiore è attraversato per tutta la sua lunghezza dalla linea ferroviaria sulla quale transitano quotidianamente 150 treni provenienti o diretti in Sicilia, Calabria, Lucania e Avellinese;

che, di conseguenza, il passaggio a livello sito nella più importante arteria cittadina risulta quasi costantemente chiuso con grave danno per il libero transito dei veicoli e dei pedoni;

invita il Governo ad esaminare con sollecitudine la necessità della costruzione di un cavalcavia o di un sottopassaggio nella strada Bosco Lucarelli di quella città ».

PRESIDENTE. Il senatore Angrisani ha facoltà di parlare.

ANGRISANI. Onorevole Ministro, il primo ordine del giorno riguarda una questione importante per i due comuni di Nocera inferiore e di Pagani, dove vi sono circa sei mila lavoratori cestai che per quasi tutto l'anno soffrono la fame. Si potrebbe risolvere questa situazione concedendo ciò che è possibile. Dato che sulle linee ferroviarie che passano da Pagani transitano ogni giorno tradotte di carri merci vuote, noi chiediamo, al fine di smaltire la produzione, di far caricare queste ceste con la riduzione del 50 per cento. È una calda preghiera che rivolgo al Ministro, il quale, ne sono certo, vorrà venire incontro a questi Comuni aiutando questa povera gente.

L'altro ordine del giorno riguarda un fatto penoso. Mi contento che ella, onorevole Ministro, lo accetti, sia pure come raccomandazione. Una cittadina di 40 mila abitanti, dove vi sono 40 fabbriche di conserve alimentari e 5 molini, è divisa in due parti dalla linea ferroviaria. Non si chiede che un sottopassaggio, che potrà costare 5 o 6 milioni al massimo e che varrà a risolvere questa situazione tragica. Basti pensare che transitando su quella linea ogni giorno 150 treni, ogni due o tre minuti il passaggio a livello deve venire abbassato.

Perchè non venire incontro a queste popolazioni, le quali tanto bene fanno alla Nazione esportando un forte quantitativo di conserve alimentari e facendo entrare in tal modo nelle casse dello Stato molta valuta pregiata? Diamo loro almeno questo sottopassaggio!

Io ringrazio fin d'ora l'onorevole Ministro. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Artiaco, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, considerando il grave danno che ha subìto la città di Pozzuoli con la soppressione dell'unica coppia di diretti che sulla linea Napoli-Mergellina-Roma fermava a Pozzuoli;

considerando che la soppressione della fermata di Villa Literno, che una volta veniva effettuata da quasi tutti i treni diretti e direttissimi della linea Napoli-Roma via Formia ha privato tutti i viaggiatori, in partenza da Villa Literno, Giugliano, Qualiano, Quarto Flegreo, Pozzuoli, Bagnoli, Campi Flegrei, di una comodità di cui da anni godevano;

considerando che attualmente sulla Napoli-Roma non passano per Pozzuoli che tre coppie di rapidi;

considerando che, data la vicinanza, Pozzuoli potrebbe bene essere valutata come prima stazione di Napoli, alla quale intimamente è connessa;

considerando che per la grande importanza archeologica, turistica, climatica, termobalneare e industriale Pozzuoli deve avere un più facile e diretto allacciamento con la capitale;

invita il Governo a provvedere a che i rapidi attualmente in transito per Pozzuoli facciano quivi una breve fermata e a che a Villa Literno fermino quei treni diretti e direttissimi, attualmente in transito per Villa, che potrebbero essere utilizzati in coincidenza con la metropolitana dai viaggiatori di Villa stessa, Giugliano, Qualiano, Quarto Flegreo, Pozzuoli, Campi Flegrei »;

« Il Senato, considerando la grande importanza che avrebbe per lo sviluppo della zona Flegrea l'ammodernamento della Cumana e il completamento della Circumflegrea;

invita il Governo a facilitare al massimo queste opere approvando sollecitamente i relativi progetti e provvedendo all'opportuno finanziamento a norma delle leggi in vigore ».

PRESIDENTE. Il senatore Artiaco ha facoltà di parlare.

ARTIACO. Mi sbrigherò rapidamente di questi due ordini del giorno.

Comincerò proprio dal secondo ordine del giorno, che riflette il completamento della Circumflegrea e l'ammodernamento della Cumana. È una preghiera che io rivolgo all'onorevole Ministro, in quanto cominciano a sorgere delle difficoltà. Quando una ferrovia, come tutte le cose umane, nasce sotto una cattiva stella, non riesce ad andare avanti; così è avvenuto che mentre le cose erano bene avviate, sono nate mille difficoltà. In questo caso è nata una difficoltà che prego l'onorevole Ministro di voler risolvere nel tempo più rapido possibile. E cioè il Ministero deve decidere quale tipo di corrente deve essere usato per la Cumana e la Circumflegrea, perchè evidentemente queste due ferrovie, intimamente connesse, devono usare un solo tipo di corrente.

Ora, questo fatto fa sì che, quel gruppo di opere presentato come seconda parte dello svolgimento della Circumflegrea, si trovi in difficoltà di esecuzione. Un altro impiccio la Circumflegrea lo trova nella faccenda della polveriera di Quarto: pare che le autorità militari siano consenzienti a trasportare questa polveriera altrove, ma per far ciò occorrono altri 50 milioni. Io prego, senza che insista ulteriormente, l'onorevole Ministro, data l'importanza delle opere, di far sì che si venga finalmente alla soluzione di questo annoso problema, che incide tanto sul completamento della Circumflagrea quanto sull'ammodernamento della Cumana, per la quale si ripetono gli stessi inconvenienti, di cui poco fa parlava il collega Angrisani, per il passaggio a livello che rimane sempre chiuso e che attraversa la cittadina di Nocera. Noi siamo attraversati interamente, nella nostra Pozzuoli, dalla ferrovia Cumana, e quindi, data la frequenza dei treni ed i passaggi a livello sempre chiusi, c'è un fortissimo ostacolo al procedere del traffico cittadino.

Dopo di ciò passo senz'altro al primo ordine del giorno, a quel famoso ordine del giorno che un'altra volta ho presentato sotto forma di interrogazione all'onorevole Ministro, per chiedere che a Pozzuoli si migliori il servizio della ferrovia. In questo caso le cose sono più semplici, poichè nel primo ordine del giorno si ha a che fare con il Tesoro ed allora si sa che le cose sono abbastanza difficili, ma in questo secondo caso ci vuole un po' di buona volontà. A me sembra che in effetti in questa faccenda non ci sia proprio questa buona volontà, perchè noi avevamo che a Villa Literno fermavano tutti i treni diretti ed i direttissimi mentre oggi a Villa Literno non ferma più nessun treno diretto e nessun treno direttissimo. Allora succede che tutti i viaggiatori della zona flegrea restano tagliati fuori da ogni traffico. Io ho chiesto che si prendessero dei provvedimenti per sanare la situazione. I provvedimenti da prendere sono due: primo, quello di ripristinare alcune fermate dei treni direttissimi o diretti che passano per Villa Literno e che potrebbero essere utilizzati dai viaggiatori della zona. Si tratta di 5 o 6 degli 11 treni diretti e direttissimi che potrebbero fermarsi, senza che ciò importi un gran danno, in quanto essi fanno molte altre fermate. Così si darebbe ai viaggiatori di tutta quella zona la possibilità di servirsi della ferrovia, tenendo presente che quella zona conta 200 mila abitanti. Invece attualmente gli interessati sono costretti ad andare a Napoli allungando molto il percorso con gravissimo disagio.

Non si tratta di impiegare dei capitali, si tratta semplicemente di buona volontà e cioè di fare studiare la questione da un direttore tecnico del Ministero. Noi poi da Pozzuoli non ci possiamo servire di alcun treno in quanto tutti i treni che passavano, diretti o direttissimi, sono stati deviati per la linea di Aversa. Ora passano solo i rapidi in numero di tre; e, se non tutti, almeno qualcuno di essi potrebbe fermare. E non si dica che fermando perderebbero il loro carattere di rapidi poichè il rapido R 53, che parte da Roma alle 8, ferma a Formia e con ciò non perde affatto la sua caratteristica di rapido.

Vorrei poi far considerare che Pozzuoli ha parte integrante di Napoli. Infatti la zona napoletana comincia da noi e quindi se un treno

fermasse a Pozzuoli, la fermata si potrebbe considerare come fatta a Napoli; si potrebbe considerare Napoli come avente tre stazioni e cioè Pozzuoli, Mergellina e Napoli centrale.

Da quanto ho esposto sopra sembra che ci sia proprio una ostinazione contro questa zona, per cui invece di regolarne i servizi si cerca in tutti i modi di farla tornare indietro in questo campo. Questo non è ammissibile ai tempi di oggi, quando vediamo che si cerca dappertutto di incrementare e di valorizzare le varie zone d'Italia, anche senza considerare il fatto che Pozzuoli rappresenta il retroterra dell'isola d'Ischia, che oggi sta diventando famosa per il suo valore turistico.

PRESIDENTE. Onorevole Artiaco la prego di concludere.

ARTIACO. Onorevole Presidente, ho finito. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Angelilli, il quale nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la deficienza di funzionamento della ferrovia Roma-Nord derivante soprattutto dalla scarsità di materiale rotabile ed il conseguente disagio delle popolazioni della zona Cassia-Flamina, disagio segnalato al Ministero dei trasporti dai sindaci dei comuni interessati;

invita il Governo a voler sollecitamente prendere in esame la situazione e a dare pratica attuazione alla legge 2 agosto 1952, numero 1221, che prevede i provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione;

a valutare le proposte presentate dalla società esercente la ferrovia Roma-Nord;

ad adottare gli accorgimenti atti a garantire il regolare andamento del servizio a condizioni meno onerose;

ad esaminare la possibilità di istituire servizi automobilistici tra alcuni comuni della zona Cassia-Flaminia e Roma, in modo da alleggerire il sempre crescente traffico della ferrovia »;

« Il Senato, considerato che il traffico del porto di Civitavecchia è in funzione delle necessità economiche in generale e industriali in particolare di una ampia parte dell'Italia centrale;

che una notevole massa di traffico comporta, pertanto, l'inoltro di merci verso la zona industriale di Terni ed altre dell'Italia centrale;

che la ferrovia Civitavecchia-Orte non può convogliare tale traffico perchè la trazione a vapore, attualmente in uso, non consente, a causa delle forti pendenze, il movimento di convogli pesanti;

rilevato che, per effetti di tale sistema di trazione, una notevole massa di merci per raggiungere Orte deve essere istradata per Roma, compiendo così un percorso doppio;

valutato il danno che da tali inadeguati mezzi di trasporto ferroviario deriva tanto al porto di Civitavecchia quanto alle zone servite;

invita il Governo, in base agli studi già effettuati, a voler realizzare sollecitamente la elettrificazione della ferrovia Civitavecchia-Orte, che, oltre ad essere un provvedimento di indiscussa necessità portuale, intensificherà anche i traffici civili e gli scambi lungo tutte le provincie attraversate ».

PRESIDENTE. Il senatore Angelilli ha facoltà di parlare.

ANGELILLI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i miei ordini del giorno spiegano le deficienze in cui si trovano vaste zone dell'Italia centrale servite dalla ferrovia Roma nord e dalla ferrovia Civitavecchia-Orte. La ferrovia Roma nord interessa tutta la popolazione della Cassia-Flaminia che in forte misura per necessità vitali di lavoro gravita necessariamente su Roma ed è quindi urgente provvedere al suo riordinamento funzionale, integrandone eventualmente l'esercizio con l'istituzione di servizi automobilistici.

Il problema della Civitavecchia-Orte è invece un problema di elettrificazione perchè

l'attuale trazione a vapore è assolutamente inidonea a sopportare il traffico pesante delle merci che giungono al porto di Civitavecchia e debbono essere avviate nelle zona industriale del Lazio e particolarmente a Terni. Accade così che le merci disertano il porto di Civitavecchia o che debbono venire convogliate attraverso Roma con un percorso pressocchè doppio e conseguente dispendio di tempo e di mezzi. Con i provvedimenti che chiedo non solo si agevola il traffico ma sarà inoltre sviluppato il turismo in queste zone e così si potrà portare un beneficio alla popolazione.

Chiedo pertanto al Governo e al Senato di voler accogliere questi ordini del giorno.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Messe. Ne ha facoltà.

MESSE. Desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro dei trasporti sul fatto che da qualche tempo a questa parte si sono intensificate le segnalazioni dei Consigli provinciali e delle Camere di commercio di Taranto, Brindisi e di Lecce verso i parlamentari che hanno l'onore di rappresentare quelle nobili popolazioni, perchè sia fatto ogni possibile sforzo onde ottenere che la soluzione dei problemi riflettenti l'ammodernamento e il potenziamento delle linee ferroviarie che particolarmente interessano quelle provincie, non sia considerata come una questione da rimandare perpetuamente ad un secondo tempo.

So perfettamente che ciò dicendo non ripeto cose nuove per l'onorevole Ministro dei trasporti, perchè ho qui alcune lettere che, sull'argomento, sono state scambiate recentemente tra l'onorevole Ministro stesso e la Camera di commercio di Taranto, a proposito del richiesto ammodernamento della linea Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto - Brindisi. Devo dire — e mi spiace — che le considerazioni e le spiegazioni date dall'onorevole Ministro dei trasporti non hanno soddisfatto l'aspettativa delle provincie di Taranto, di Brindisi e di Lecce.

Nel rendere pieno riconoscimento all'enorme lavoro di ricostruzione del nostro sistema ferroviario compiuto con appassionata opera da tutti i Governi che si sono succeduti dalla fine della seconda guerra mondiale in poi, devo però sottolineare che nei programmi di sviluppo, di ammodernamento e di potenziamento delle nostre linee ferroviarie, raramente sono state tenute presenti le pressanti esigenze delle tre provincie di cui mi sto occupando. Con ciò, bisogna riconoscerlo, non si fa che continuare un sistema diventato ormai tradizionale. Questa mia affermazione trova perfetto riscontro nei fatti che cercherò di riassumere sinteticamente. Il complesso delle comunicazioni ferroviarie longitudinali italiane fu concepito fin dalla sua origine di previsione costruttiva con vera larghezza di vedute, per entrambi le linee litoranee Tirrena e Adriatica. Esso si sviluppò invece con diversa organicità e potenzialità di trasporto, per modo che le comunicazioni che dal Nord Italia portano agli estremi lembi della nostra Penisola oggi sono, lungo le coste tirrenica e adriatica, sostanzialmente di diversa efficienza.

La linea ferroviaria del Tirreno da Genova a Battipaglia è già da molti anni a doppio binario per uno sviluppo di ben 700 chilometri. Essa è inoltre completamente elettrificata, e la elettrificazione si estende fino a Reggio Calabria per altri 400 chilometri.

La ferrovia che segue la costa adriatica invece non ha avuto lo stesso sviluppo, quantunque i traffici in essa svolti sono stati sempre crescenti. Le linee ferroviarie che dalla pianura padana convergono verso il nodo ferroviario di Bologna proseguono lungo l'Adriatico verso il sud con attrezzature tecniche e con comunicazioni sempre meno efficienti.

Ritengo superfluo ricordare qui come le deficienze della linea adriatica abbiano fatto sentire la loro grave influenza nel corso della seconda guerra mondiale durante le operazioni che si svolsero avendo come base l'Albania.

Va ricordato che, con visione veramente lungimirante, i vecchi costruttori ferroviari, fin dai primi loro studi, previdero che la linea ferroviaria da Bologna a Bari, per chilometri 650, dovesse rapidamente essere tutta a doppio binario, ed a questo scopo la rete adriatica espropriò il terreno in modo da avere fin dall'origine della costruzione la possibilità di raddoppiare l'intera strada ferrata. Invece, dopo oltre 80 anni dalla costruzione, il doppio binario da Bologna discende soltanto fino a Va-

rano, alle porte di Ancona, con poco più di 200 chilometri. In questa piccola stazione si arresta anche la elettrificazione.

Come è noto, il semplice binario prosegue da Varano fino a San Severo per oltre 290 chilometri. A San Severo riprende il doppio binario che giunge fino a Bari. Da Bari a Lecce vi è ancora il semplice binario che si spinge all'estremo lembo meridionale della Puglia.

Come ho già detto, l'elettrificazione si arresta alle porte di Ancona, sicchè il percorso dei treni a vapore lungo l'adriatica misura attualmente uno sviluppo di quasi 600 chilometri.

Va tenuto presente che durante la costruzione ferroviaria dell'immediato dopo guerra, il Ministero dei trasporti, in previsione dello sviluppo avvenire dei traffici della litoranea adriatica, provvide perchè molte opere d'arte distrutte dalla guerra (ponti, viadotti ed alcune gallerie) fossero già, in quella occasione, ricostruite per poter montare sulla linea il doppio binario. Perciò si può dire che la sede stradale è già da decenni espropriata e che anche molte opere d'arte sono pronte. Il doppio binario da costruire, dunque, è ugualmente necessario come la prevista elettrificazione.

Mi si può domandare: quali sono le previsioni del traffico ferroviario che possono oggi sollecitare i lavori per il raddoppio completo della litoranea adriatica e della sua altrettanto completa elettrificazione?

Il potenziamento dei traffici ferroviari che dovrà ottenersi fra il sud ed il nord dell'Italia, in conseguenza della valorizzazione economica del Mezzogiorno, non è una previsione soltanto ipotetica, ma una assoluta realtà. L'investimento di 1.200 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno in opere di miglioramento agricolo ed industriale dell'Italia meridionale è certamente uno stimolo di grande efficacia all'aumento dei traffici.

L'onorevole ministro Mattarella, nel suo discorso alla Camera dei deputati del 16 giugno scorso sul bilancio dei trasporti, ha ricordato che nel programma dei lavori ferroviari compresi nel piano generale di potenziamento dell'Italia meridionale da attuare in cinque esercizi finanziari per un complesso di spesa di 75 miliardi, è compreso anche l'ammodernamento della Bari-Taranto-Metaponto-Reggio Calabria, oltre ai lavori di raddoppio della Reggio-Battipaglia. Inoltre ha ricordato la elettrificazione della Bari-Foggia-Pescara.

Si collega dunque a trazione elettrica Roma con Bari, via Napoli-Foggia, ma noi avremmo desiderato sapere anche qualche cosa sui programmi per Brindisi e per Lecce.

Per quanto si riferisce all'ammodernamento della linea Brindisi-Metaponto-Potenza-Battipaglia, io mi limito, onorevole Ministro, a richiamare la sua attenzione su quanto l'Amministrazione provinciale di Taranto, in pieno accordo con quelle di Brindisi e di Lecce e delle rispettive Camere di commercio, le ha rappresentato con i fogli del 21 marzo 1954 e del 17 aprile stesso anno.

Nelle regioni attraversate dalla linea Brindisi-Metaponto-Potenza-Battipaglia, è sempre vivo il ricordo del disastro, veramente immane, che si verificò, come è noto, la notte tra il 2 ed il 3 marzo 1944 sotto la galleria detta « delle Armi » in cui oltre 500 viaggiatori perdettero la vita perchè asfissiati dal fumo. È anche in virtù del ricordo di quella tragedia che le pressioni per la elettrificazione di quella linea non sono mai venute meno.

Per concludere questo particolare argomento mi sia consentito di leggere le parole che la Camera di commercio di Brindisi ha recentemente indirizzato ai senatori e deputati della circoscrizione:

« Son ben note le deplorevolissime condizioni della linea ferroviaria Brindisi-Taranto-Potenza-Battipaglia, linea vetusta e così mal ridotta che i treni diretti impiegano oltre nove ore a percorrere i 313 chilometri realizzando, così, appena una media oraria di chilometri 35 circa.

« Il problema dell'ammodernamento di tale importantissima linea, che oltre ad essere l'unica trasversale che unisce i tre mari Tirreno, Jonio ed Adriatico è anche la spina dorsale delle comunicazioni tra la Campania, la Lucania ed il Salento, è stato sollevato molte volte dalle Camere di commercio, dalle Amministrazioni provinciali ed Amministrazioni comunali interessate ed in particolar modo da quelle di Taranto, Potenza, Matera e Brindisi. Con vari memoriali e voti sono stati illustrati non soltanto i gravi inconvenienti continuamente lamentati (scarsa velocità, limitazione al peso dei treni, così da rendere impossibile l'uso di

materiale rotabile moderno, pericolo rappresentato dalle lunghe gallerie anche in forte pendenza e dall'ammassarsi del fumo in esse ecc.) ma anche la grave ripercussione che grava sull'economia delle provincie interessate non consentendo la linea quell'intenso scambio di prodotti che si rende indispensabile anche in considerazione dello sviluppo assunto dalle colture in tutte quelle zone ove sta operando la riforma e la bonifica agraria come nel Metapontino ».

Pregherei inoltre l'onorevole ministro Mattarella di voler benevolmente riprendere in esame la richiesta avanzata nel febbraio del corrente anno, dall'Ente provinciale per il turismo di Brindisi, con l'appoggio della locale Giunta provinciale e della Camera di commercio per la concessione di vetture in servizio diretto Brindisi-Parigi, tenendo presente che la prevista istituzione di vetture in servizio diretto Lecce-Parigi non risolve il problema secondo le esigenze prospettate. Le principali ragioni sono le seguenti: 1) l'esigenza di relazioni dirette internazionali da e per Lecce è pressocchè inesistente; 2) l'esigenza invece è vivissima da e per Brindisi ove nel 1953 si è verificato un movimento di 36.758 passeggeri imbarcati e sbarcati, di cui 31.841 stranieri. Per il 1954 si prevede un incremento del traffico a seguito della istituzione di nuove linee elleniche di navigazione da e per la Grecia, e la Turchia, l'Egitto, Cipro e il Libano.

Infine, per quanto la questione dei passaggi a livello rivesta importanza di carattere nazionale, tuttavia mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul voto emesso il 16 giugno di quest'anno dalla Giunta municipale di Brindisi perchè il progettato sottopassaggio della stazione di quella città venga finalmente attuato, e ciò perchè l'attuale sistemazione espone continuamente i viaggiatori a pericoli di ogni genere.

So perfettamente che tutte queste cose sono ben note all'onorevole Ministro dei trasporti e che le ha anche attentamente esaminate, ma ciò nonostante io sento di poter fare egualmente appello alla sua sensibilità nella certezza che egli troverà la possibilità di avviare a soluzione tutti quei problemi, piccoli o grandi, che particolarmente interessano le provincie di Taranto, Brindisi e Lecce, fino ad ora un po' troppo trascurate oltre che in altri settori, anche in quello delle comunicazioni ferroviarie. (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Angelini Cesare, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato unitamente al senatore Braccesi. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a provvedere sollecitamente alla elettrificazione delle linee ferroviarie Pistoia-Lucca-Viareggio e Lucca-Pisa, già deliberata dalla Amministrazione ferroviaria prima dell'ultima guerra, onde sia possibile soddisfare le crescenti necessità del traffico merci e viaggiatori in una zona di così eccezionale importanza industriale, commerciale e turistica come è quella percorsa dalle predette linee ferroviarie;

invita altresì il Governo a migliorare le comunicazioni sulla linea Lucca-Piazza al Serchio ».

PRESIDENTE. Il senatore Angelini Cesare ha facoltà di parlare.

ANGELINI CESARE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, l'elettrificazione dei tronchi ferroviari Pistoia-Lucca-Viareggio e Lucca-Pisa fu disposta prima dell'ultima guerra mondiale. Parte del materiale necessario alla elettrificazione era già nei magazzini I.E.S. istituiti allo scopo presso la stazione ferroviaria di Lucca. Anzi la stazione di Nozzano del tronco Lucca-Viareggio era già stata fornita in quel tempo dei moderni e indispensabili apparati elettrici. Poi, venne la guerra, con le conseguenti distruzioni totali degli impianti e dell'armamento. Le truppe americane ripristinarono alla meglio le due linee le quali, salvo degli adattamenti e la costruzione di due ponti in cemento sul Serchio e sull'Ozeri, per ciò che si riferisce all'armamento, sono rimaste nelle identiche condizioni in cui le truppe americane le avevano lasciate. Si pensi, signor Ministro, al pericolo che presenta ancora oggi la mancata ricostruzione del viadotto di Pescia, ove transitano i treni su

un viadotto di fortuna creato appunto dalle truppe americane. Prova ne sia il fatto che un treno a trazione ordinaria a percorrere i 66-67 chilometri rispettivamente delle tratte Pistoia-Pisa e Pistoia-Viareggio impiega oltre due ore, più di quanto cioè vi impiegavano i treni del Granducato della Toscana. Se si tiene presente, signor Ministro, che nel raggio di 30 chilometri nella zona servita dai predetti tronchi ferroviari vi sono città industriali, commerciali, balneari, termali e turistiche come Lucca, Pisa, Pistoia, Montecatini, Pescia, Viareggio, Bagni di San Giuliano, Bagni di Lucca, non si comprende il perchè non si vogliono rendere efficienti gli impianti ferroviari, onde incrementare l'uso della ferrovia per il trasporto delle merci e dei viaggiatori. Elettrificando i tronchi in questione (dato che l'elettrificazione arriva da una parte fino a Pistoia e dall'altra parte fino a Pisa e a Viareggio) non solo si soddisferebbero le esigenze delle popolazioni di due provincie industriali, commerciali e turistiche come sono quelle di Lucca e Pistoia, ma si realizzerebbero non trascurabili economie con la soppressione degli esistenti depositi a trazione a vapore e per le automotrici istituiti a Pistoia, a Lucca e a Pisa, e con l'utilizzazione per la trazione elettrica dei locomotori e del personale in sosta a Pisa e a Pistoia. Benefica conseguenza di questa trasformazione sarebbe indubbiamente per l'Amministrazione ferroviaria anche quella di ricuperare il traffico delle merci e delle persone, che va tutto a beneficio dei servizi automobilistici sempre più numerosi e sempre più efficienti in tutta la zona.

Mi permetto inoltre, signor Ministro, di richiamare la sua attenzione sulla necessità di migliorare le comunicazioni sulla linea Lucca-Piazza al Serchio (linea Lucca-Aulla) con la istituzione di altre corse effettuate con automotrici. Voglio sperare che il Ministro accolga finalmente questa richiesta ripetuta in ogni esercizio e che oggi mi sono permesso di porre ancora alla sua considerazione nell'interesse, ripeto, non soltanto delle popolazioni che qui rappresento insieme al collega Braccesi, ma specialmente nell'interese dell'Amministrazione ferroviaria, per le economie che questa realizzerebbe.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Luca Angelo, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà i due ordini del giorno da lui presentati, il primo dei quali reca anche le firme dei senatori Tirabassi, Leone, Cermignani, Cerulli Irelli, Caporali e Paolucci di Valmaggiore. Si dia lettura dei due ordini del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo:

1) ad esaminare con tutta urgenza lo stato dell'armamento della linea Roma-Pescara allo scopo di apportarvi quelle modifiche e quei miglioramenti che permettano il percorso dei treni sulla linea stessa ad una velocità adeguata alle moderne esigenze dei traffici;

2) a predisporre col medesimo carattere d'urgenza il finanziamento dei lavori di elettrificazione del tratto Sulmona-Pescara tante volte sollecitata e che non può essere più oltre dilazionata in una linea trasversale dell'Italia centrale di evidente importanza »;

« Il Senato invita il Governo a predisporre il finanziamento per la ricostruzione del tronco ferroviario Ortona scalo-Ortona-città, allo scopo di ricollegare l'importante nodo portuale ferroviario di Ortona con il centro abitato e con la ricostruita ferrovia sangritana ».

PRESIDENTE. Il senatore De Luca Angelo ha facoltà di parlare.

DE LUCA ANGELO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, col primo ordine del giorno che ha la firma anche di tutti i colleghi senatori dell'Abruzzo, ossia degli onorevoli Cermignani, Leone, Cerulli Irelli, Caporali, Paolucci. Noi intendiamo richiamare l'attenzione del Governo sulle condizioni della linea Roma-Pescara che, a nostro modo di vedere, è certamente una delle linee trasversali più importanti della nostra penisola, collegando Roma con i centri situati nello stesso parallelo e il Tirreno all'Adriatico. Questa linea ha un solo binario con caratteristiche planimetriche influenzate grandemente da quello che è l'andamento molto accidentato del terreno. E su questo niente da ridire. Criteri di avvicinamento a molti centri abitati fanno sì che per alcuni tratti di questa linea si possa parlare più di linea locale che di linea di gran-

de comunicazione. Anche questa è una considerazione di ordine marginale.

Quello che vorrei chiedere all'onorevole Ministro è una particolare cura affinchè siano apportate modifiche e miglioramenti non alla sovrastruttura in sè e per sè, ma a quello che è l'armamento: sostituzione di rotaie, sostituzione di traverse, non certo in tutta la ferrovia, ma in determinati tratti, al fine di consentire ai treni il percorso della linea stessa ad una velocità adeguata, consona a quelle che sono le moderne e normali esigenze di traffico. Il signor Ministro sa che l'ultimo tratto di questa linea, quello che va da Sulmona a Pescara per circa 60 chilometri attende ancora la sua elettrificazione. Anche questo è un voto che io espongo in questa sede e mi attendo di sentire dall'onorevole Ministro una parola rassicurante per un prossimo inizio dei lavori stessi. Per quanto si riferisce al secondo ordine del giorno faccio presente che si tratta di una ferrovia in concessione distruttta dalla guerra, interessante molti centri della mia provincia: Ortona, Lanciano, Guardiagrele, Orsogna, San Vito e tanti altri paesi. Questa linea costituì in passato un elemento di sviluppo economico di quelle zone. Essa è stata in gran parte ricostruita ma si arresta alla città di Ortona e rimane non ricostruito il tratto Ortona città-Ortona scalo. Rimane ossia scoperta la parte più importante, quella che può costituire, secondo un principio economico noto, l'utilità marginale per la città di Ortona, in quanto si riferisce proprio al nodo ferroviario che dovrebbe essere collegato logicamento al resto della ferrovia ricostruita, ossia alla città ed al rimanente della ferrovia stessa. Anche per questa ferrovia io invoco l'attenzione particolare dell'onorevole Ministro affinchè i promessi lavori abbiano ad iniziarsi presto e a compiersi nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Petti. Le faccio presente che, secondo gli accordi intervenuti, del tempo riservato al suo Gruppo le restano esattamente otto minuti. Ha facoltà di parlare.

PETTI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, sarò brevissimo. Non ho presentato ordini del giorno per richiamare l'attenzione del Governo e del Senato su alcuni determinati problemi. Ricordo, però, di aver presentato nel luglio del 1953 una interrogazione rivolta al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro dei trasporti, con la quale richiamavo la loro attenzione su un inconveniente gravissimo che si verifica sopra una strada di grande traffico, specialmente turistico, agricolo ed industriale, e precisamente sulla statale n. 18, che allaccia Napoli con l'Italia del Mezzogiorno, con la Calabria.

Ora, vi sono due passaggi a livello: quello di Pagani, presso Nocera inferiore, e quello di Battipaglia, i quali hanno provocato sempre gravi inconvenienti. A Nocera inferiore, anzi, la prolungata chiusura del passaggio a livello ha provocato addirittura delle risse. Per il passaggio a livello di Battipaglia, poi, è da considerare che la stazione di Battipaglia è situata proprio in prossimità del passaggio a livello. Tutti sanno, ed io non debbo soffermarmi a ripeterlo, quale è l'importanza della stazione di Battipaglia e quanti treni viaggiatori e treni merci vi passino: credo ne passino circa 200 al giorno.

Orbene, quel passaggio a livello è costantemente chiuso: si formano, a distanza di pochi minuti, delle teorie immense, che non finiscono mai, di carri, di autoveicoli, i quali attendono che il passaggio si apra: le sbarre si sollevano per un momento e poi si riabbassano. È uno sconcio gravissimo, che deve essere assolutamente eliminato.

In quella interrogazione avevo fatto cenno anche al passaggio a livello nei pressi di Agropoli. Orbene, per quello è stato provveduto, ed era meno importante degli altri di cui ho parlato.

Un'altra segnalazione mi permetta di fare, onorevole Ministro, ed è questa: pochi giorni or sono le ho rivolto interrogazione con richiesta di risposta scritta: ella ha avuto la cortesia di rispondermi dopo pochi giorni. L'interrogazione si riferiva alla fermata di più treni rapidi alla stazione di Cava dei Tirreni.

Io ho avuto una risposta molto cortese da lei, con la quale mi informava che non è possibile provvedere perchè, per esempio, non si è provveduto nel modo richiesto neanche per Latina. Mi permetto di ricordare all'onorevole

Ministro, che è un meridionale e conosce l'importanza turistica, artistica, commerciale e industriale di Cava dei Tirreni, che Latina, è vero, è capoluogo di provincia; ma è un capoluogo, diciamo così, di importanza agricola, mentre Cava dei Tirreni, pur non essendo capoluogo di provincia, conta circa 50 mila abitanti e, come è risaputo, è dotata di una notevole attrezzatura alberghiera, è stazione turistica, mèta di italiani e di stranieri che vanno a soggiornarvi; è ricca inoltre di insigni monumenti, di commerci e di industrie.

Bisognerebbe quindi, se non nella misura che io richiedevo nella mia interrogazione, venire perlomeno con comprensione incontro alle giuste istanze della cittadinanza cavese.

Dovrei, ora, occuparmi di un argomento molto importante, ma purtroppo non posso svolgerlo nei limiti di tempo assegnatimi. Si tratta della costruzione del tronco ferroviario Eboli-Calistri che servirà ad allacciare il Mediterraneo al versante Adriatico. valorizzando i paesi dell'alta valle del Sele che sono completamente abbandonati.

Ne ho discorso col senatore Corbellini e col senatore Focaccia. Mi risposero che era meglio pensare alla costruzione di un'autostrada. Orbene, mi permetto di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi, di così chiara competenza in tali questioni, sul fatto che nel caso in esame un'autostrada non risolve la questione che ci interessa. Per dare di ciò ampia e documentata dimostrazione mi riservo di presentare un'interpellanza, in modo che possano essere esaurientemente chiarite le istanze che stanno a cuore alle popolazioni interessate. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Prestisimone. Ne ha facoltà.

PRESTISIMONE. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prendere la parola non è mia intenzione muovere critiche o appunti all'operato dell'onorevole Ministro o del suo Dicastero, ma di portare in questa discussione la voce accorata dei mei compagno d'arme — ufficiali e sottufficiali — del Carso, del Piave e dell'Isonzo che bene meritando della Patria portarono la bandiera italiana fino al Brennero. Di questi fedelissimi servitori della Patria ormai pochissimi sono rimasti in servizio poichè colpiti dai limiti di età, quasi tutti nei gradi più elevati della gerarchia, e si trovano ora in quella categoria che viene un po' considerata come quella dei « limoni spremuti » e cioè nella categoria dei pensionati. Ma anche fra i pensionati, i provenienti dalle forze armate sono quelli che forse soffrono il peggiore trattamento non fosse altro perchè sono costretti a lasciare il servizio in età ancora relativamente giovane. Basti a tale scopo pensare che un colonnello — e non tutti, anzi sono ben pochi coloro che riescono a raggiungere tale grado — lascia il servizio ben 10 anni prima di qualsiasi funzionario dello Stato, con quel danno e quella ripercussione morale ed economica che sono facilmente immaginabili.

Recentemente è stata creata la « posizione ausiliaria », che dura fino al compimento del 65° anno di età, la quale non deve essere considerata come un ripiego per concedere a questi ufficiali e sottufficiali una certa indennità, mettendoli così, in certo qual modo, alla pari con gli altri impiegati dello Stato che appunto lasciano il servizio a 65 anni. Ma questa posizione comporta dei particolari doveri ed obblighi ed è necessario avere particolari requisiti, tanto è vero che gli interessati vengono sottoposti ad una speciale visita da una Commissione medica ospedaliera, visita che non si risolve affatto in una mera formalità. Questi ufficiali insomma non sono nè in congedo, come gli ufficiali di complemento, nè nella riserva, come i loro colleghi, e tanto meno a riposo, ma si trovano in una particolare situazione che sotto certi aspetti può venire considerata come una specie di aspettativa, tanto più che rimangono sempre a disposizione del Ministero della difesa.

Data questa particolare situazione, io penso che sarebbe giusto che a costoro venisse concervato il libretto ferroviario, si intende fino al 65° anno di età, e precisamente fino all'epoca in cui la generalità degli altri impiegati statali gode di tale agevolazione. Solo chi proviene dal servizio attivo permanente può comprendere quale attaccamento abbiano gli ufficiali e i sottufficiali per questo libretto ferroviario, che li ha seguìti in tutta la loro carriera, li ha accompagnati nella loro non

certo tranquilla esistenza: sempre con loro, vicino al cuore, direi, anche nell'impeto dell'assalto, quasi a nascondere i battiti accelerati del cuore stesso per non tradire la loro missione. Quando un ufficiale cessa dal servizio attivo permanente, non ci si può immaginare cosa esso provi. È come se gli venisse strappato qualcosa di sè. Ho visto tanti visi abbronzati, aggrinziti dalla vita e dagli anni, volti di vecchi veterani solcati da lacrime silenziose: eppure si trattava di uomini che dinanzi al nemico non avevano dimostrato un attimo di smarrimento.

Il provvedimento da me invocato non penso che comporti una speciale copertura nè sia di aggravio o di danno all'amministrazione, perchè intanto molti di questi ufficiali, avendo compiuto i 50 anni di servizio, hanno già il libretto ferroviario permanente; poi tutti godono del 30 per cento, come gli ufficiali di complemento, ed hanno inoltre, come tutti gli altri pensionati, 10 scontrini all'anno col 50 per cento di riduzione. Sappiamo tutti bene che quello che conta non è il costo del biglietto ma le spese che si affrontano in viaggio, ma sappiamo altrettanto bene che i pensionati sono proprio quelli che hanno meno da spendere. In questo particolare momento, per la particolare situazione internazionale, è doveroso da parte di chiunque potenziare le Forze armate e ciò si ottiene non soltanto con il fornire loro armi e mezzi sempre più efficaci, ma anche e, oserei dire, soprattutto moralmente. Questo è un provvedimento di carattere morale; ecco perchè, onorevole Ministro, mi rivolgo a lei affinchè voglia contribuire a tale potenziamento delle Forze armate. La Patria e il Paese gliene saranno grati. (*Applausi dalla destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Carelli il quale, nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, rilevata l'urgenza della elettrificazione del tronco ferroviario Ancona-Pescara, invita il Governo a sollecitare l'inizio dei lavori progettati ».

PRESIDENTE. Il senatore Carelli ha facoltà di parlare.

CARELLI. Rinunzio a parlare.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mancino, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, mentre invita il Ministro dei trasporti a rilasciare subito le autorizzazioni per l'esercizio dei servizi di trasporto merci per conto terzi di portata superiore ai 25 quintali, già richieste in base all'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, impegna il Governo a presentare una legge modificativa della legge 20 giugno 1935, n. 1349, entro il 30 novembre 1954 ».

PRESIDENTE. Il senatore Mancino ha facoltà di parlare.

MANCINO. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno da me presentato è brevissimo ed è anche molto chiaro. Esso si riconnette ad una interrogazione che avevo presentato alcuni mesi fa e a cui rispose il Sottosegretario nello scorso maggio, relativa al rilascio di autorizzazioni per conto terzi per automezzi di portata superiore ai 25 quintali. Purtroppo le sue dichiarazioni non hanno portato ancora alla soluzione del problema nonostante egli avesse assicurato che erano state impartite direttive agli organi responsabili e consultivi di fare indagini. Ma le autorizzazioni non sono ancora state concesse nonostante tali organi abbiano trasmesse le loro relazioni.

Poichè avevo presentato una seconda interrogazione in proposito, si è concordato di trasformarla col presentare quest'ordine del giorno in sede di discussione di bilancio e mi auguro che il Ministro voglia provvedere subito al rilascio delle autorizzazioni. Questa la prima parte dell'ordine del giorno. Ho voluto approfittare di questo, per evitare un'apposita interpellanza per chiedere al signor Ministro e impegnare il Governo perchè voglia provvedere a far rivedere la legge 1349 del 20 giugno 1935 perchè divenuta anacronistica. Soprattutto è necessaria la modifica dell'articolo 2 e penso anche degli articoli 7, 9, 10. Penso che il signor Ministro non troverà difficoltà, esa-

minando o facendo esaminare quella legge, a provvedere in questo senso.

Un'ultima raccomandazione al signor Ministro è quella di provvedere affinchè i fari del rapido Napoli-Salerno-Potenza-Taranto che nelle gallerie di giorno, e di notte nell'aperta campagna, non illuminano neppure a due metri di distanza, siano sostituiti. Ciò è stato fatto presente più di una volta, ma non si è provveduto a sostituirli. Eppure sono accaduti casi in cui si sono evitati incidenti per puro miracolo, come alcuni mesi fa vicino a Campomaggiore, ed in queste ultime settimane prima dell'imbocco di una galleria in provincia di Potenza, dove frequente è la caduta di massi. Cosa ci si perde a mettere una coppia di fari o anche un solo faro centrale che abbia una potenza di illuminazione fino ad una certa distanza, in modo da evitare eventuali disastri?

Ciò è quanto volevo illustrare con il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Piechele, Benedetti e Spagnolli. Se ne dia lettura.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuto che la stazione ferroviaria di Trento, gravemente danneggiata dai bombardamenti, non ha ancora una razionale sistemazione degli impianti e del fabbricato centrale, quale si addice al capoluogo della Regione, rappresentando la stazione dal punto di vista turistico il biglietto da visita della Regione stessa;

fa voti che il Ministero provveda ad un maggiore stanziamento di fondi a disposizione della competente sezione lavori di Bolzano, tale da consentire detta sistemazione ».

PRESIDENTE. Il senatore Piechele ha facoltà di svolgerlo.

PIECHELE. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, l'ordine del giorno presentato dai colleghi Benedetti, Spagnolli e da me, non ha bisogno di particolare illustrazione. L'importanza della città di Trento dal punto di vista storico, artistico e turistico è conosciuta da tutti ed è necessario che a tale importanza corrisponda la stazione ferroviaria, che deve essere sistemata nei suoi impianti e specialmente per quanto riguarda il fabbricato centrale, perchè rappresenti veramente il biglietto da visita della Regione ed inviti i cittadini italiani e gli stranieri a visitare la città e la Regione, note in tutto il Paese per le loro bellezze artistiche e turistiche. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Monni, Lamberti ed Azara. Se ne dia lettura

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la precaria situazione ferroviaria della Sardegna e l'urgenza dell'attuazione dei rimedi da tanto promessi, invita il Governo:

1) a sollecitare l'inizio dei lavori di ammodernamento delle ferrove concesse in quei gruppi per i quali è stato approvato il programma con recente decreto ministeriale;

2) ad effettuare la progettazione e l'esecuzione delle opere per la stazione di Nuoro e di Cagliari, incluse o da includere nel programma di ammodernamento;

3) a disporre che, prima dell'inizio dello smantellamento delle linee Villacidro-Isili, Ales-Villamar e Gaira-Jerzu per le quali è opportuno presentare apposito disegno di legge al Parlamento che dovrà pronunciarsi su detta soppressione, sia dato inizio ai servizi di autolinee sostitutive, per viaggiatori e per merci:

4) a rafforzare adeguatamente l'ufficio tecnico dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione, per modo che possano essere bene diretti e assiduamente seguiti i lavori di ammodernamento concessi per legge alle stesse società concessionarie;

5) a sollecitare i lavori di manutenzione della linea centrale delle ferrovie statali, con la opportuna sostituzione delle rotaie logorate e delle traversine per lunghi tratti;

6) ad inviare in Sardegna un conveniente numero di automotrici perchè vengano istituite altre corse che integrino il programma attuale e che sono sollecitate dalle popolazioni e dagli enti sardi: in particolare una nuova corsa Olbia-Cagliari in coincidenza con l'arrivo della motonave, in modo che i viaggiatori pos-

sano arrivare in tempo ragionevole in quelle stazioni minori dove non passano nè il rapido nè il diretto;

7) a far studiare con urgenza il progetto per una nuova stazione ad Olbia per eliminare tra l'altro lo sconcio e il pericolo di un doppio passaggio a livello all'ingresso della città e della stazione attuale;

8) a far costruire il cavalcavia entro l'abitato di Macomer, da tempo promesso e sempre dimenticato ».

PRESIDENTE. Il senatore Monni ha facoltà di parlare.

MONNI. Signor Presidente, rinunzio a svolgere l'ordine del giorno perchè l'onorevole Ministro personalmente potè rendersi conto della precaria e pietosa situazione delle ferrovie in Sardegna e conseguentemente dei bisogni di quella Regione; quando egli era Sottosegretario a questo stesso Dicastero lo accompagnai a visitare alcuni tratti delle zone sarde. Egli potè allora sincerarsi sul posto dei nostri bisogni e rendersi conto delle ragioni delle nostre lamentele. Dire questo e soggiungere che le promesse fatte allora non sono state mantenute, non vuole essere un rimarco ma un invito e una sollecitazione ad attuare finalmente almeno quelle poche cose che la nostra non lodevole moderazione ha da tempo richiesto e ancora non ha ottenuto. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Russo Salvatore. Se ne dia lettura.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato impegna il Ministro dei trasporti a favorire nei rapporti col personale l'instaurazione di un costume democratico, alieno da discriminazioni, e il libero esercizio delle libertà sindacali e politiche, sollecitando la modifica dei faziosi e ormai superati regolamenti fascisti del 1925 ».

PRESIDENTE. Onorevole Russo, le do la parola nonostante che, come lei sa, il tempo concesso al suo gruppo sia già esaurito.

RUSSO SALVATORE. L'ordine del giorno che ho presentato è molto generico, ma si riferisce ad un fatto specifico, purtroppo non isolato. Il 13 di questo mese presentai una interrogazione con richiesta di risposta scritta del seguente tenore: « Al Ministro dei trasporti per sapere se è a conoscenza e come giudica il seguente verbale di comunicazioni a carico dell'alunno d'ordine Bova Salvatore di Regalbuto, firmato dal capo reparto del movimento di Catania: « Lei, pur non essendo stato autorizzato dal signor direttore generale a ricoprire la carica politica di segretario del Partito comunista di Regalbuto, nonchè quello di membro della federazione provinciale dello stesso Partito, continua a svolgere detta attività violando così quanto disposto dall'articolo 11 del regolamento del personale. Le comunico la mancanza per l'eventuale responsabilità che le fa carico e la invito a far pervenire entro 5 giorni la sua giustificazione, avvertendola che, trascorso tale termine, verrà considerato rinunziatario a giustificarsi ».

L'interessato appena ricevuta tale comunicazione scrisse una lettera al Presidente della Repubblica. Egli sapeva che la Costituzione consente a ciascun cittadino di svolgere l'attività politica fuori delle ore di lavoro. So che ci sono professori, postelegrafonici, iscritti a Partiti, che fanno i Segretari di Sezione...

ASARO. E solo i Segretari di Sezione?

RUSSO SALVATORE. So anche che dei ferrovieri sono segretari nel Partito democristiano senza che nessuno abbia mai detto nulla. Invece quando un povero diavolo come questo accetta una carica sindacale o una carica politica di opposizione subito viene perseguitato. Non è la prima lettera che arriva a questo ferroviere, perchè anche precedentemente egli è stato colpito. Io desidero che il Ministro dica se effettivamente i ferrovieri, così come gli altri impiegati dello Stato, possono, fuori servizio e purchè non ne abbia nocumento il servizio, svolgere attività politica ed accettare una carica come quella di Segretario di una piccola sezione di un piccolo paese.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappellini, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati. Si dia lettura degli ordini del giorno.

LEPORE, *Segretario*:

« Il Senato, invita il Governo a precisare se intende o no riattivare, e in quale periodo, la linea ferroviaria Fano-Urbino nel tratto Pergola-Fermignano, tuttora inattivo per i danni provocati dalla ultima guerra.

« Se il Governo dovesse decidere di non ripristinare il suddetto tratto ferroviario, è invitato a precisare che cosa intende fare per dotare la zona, che in tal modo verrebbe privata definitivamente di tale importante servizio pubblico, di adeguate comunicazioni stradali, onde andare incontro alle giuste esigenze delle popolazioni delle due provincie servite dalla ferrovia in parola »;

« Il Senato, impegna il Governo a completare i lavori di sistemazione della linea ferroviaria Fano-Fermignano-Urbino, nel tratto Fossombrone-Fermignano-Urbino, con gli stanziamenti di bilancio dell'esercizio finanziario 1954-55 ».

PRESIDENTE. Il senatore Cappellini ha facoltà di parlare.

CAPPELLINI. Nei passati sei esercizi finanziari ho riunito in un solo ordine del giorno i due problemi ora da me sollevati in due distinti ordini del giorno. Credo sia persino superfluo aggiungere che quegli ordini del giorno da me presentati negli esercizi finanziari di questo stesso Dicastero nel corso della prima e della seconda legislatura, furono sempre accettati come raccomandazione dagli onorevoli Ministri che si sono via via succeduti al Dicastero dei trasporti. Questo prova quale valore finiscono per avere gli ordini del giorno accettati dal Governo come raccomandazione. Questa volta ho creduto di formulare in modo diverso la richiesta ed ora resto in attesa di conoscere il preciso e impegnativo pensiero dell'onorevole Ministro. Vorrei anzi pregare l'onorevole Ministro di precisare al Senato che cosa si propone di fare il Governo, del quale egli fa parte, per risolvere il problema delle altre numerose linee ferroviarie distrutte o danneggiate dalla guerra, le quali si trovano nella stessa situazione della ferrovia Fabriano-Urbino, di cui al mio primo ordine del giorno di cui è stata data lettura.

PRESIDENTE. Restano ancora tre ordini del giorno i cui presentatori hanno fatto sapere di rinunziare a svolgerli. Se ne dia lettura.

LEPORE, *Segretario*:

Il Senato, preso atto del miglioramento apportato alla navigazione sul lago di Como dalla gestione governativa nei suoi primi sedici mesi di esercizio, che ha dato un aumento di oltre il 25 per cento dei natanti-km. e del 18 per cento dei viaggiatori-km., e la contrazione di circa il 40 per cento del *deficit* di esercizio;

considerando che il programma di miglioramento del servizio apporterà, con la sua realizzazione, notevoli benefici al turismo lariano ed alla popolazione rivierasca;

impegna il Governo a continuare negli sforzi iniziati per il rinnovamento della flotta del lago di Como con speciale riguardo alla costruzione di battelli-traghetto, perchè solo portando a termine tale rinnovamento si avrà la sicurezza di ridurre e annullare gradualmente il *deficit* di esercizio, fornendo inoltre un valido strumento all'industria turistica locale.

TERRAGNI, AMIGONI.

Il Senato invita il Governo a volere finalmente disporre il completamento dei lavori della ferrovia Faenza-Firenze alla quale sono legati tanti vitali interessi delle due regioni.

BRASCHI.

Il Senato raccomanda al Governo di volere intensificare ogni azione per il pronto ripristino, costantemente auspicato, della ferrovia Cuneo-Nizza, svolgendo in pari tempo apposito interessamento presso il Governo francese, affinchè voglia, per la parte che gli compete, contribuire alla pronta riattivazione di detta linea di grandissimo interesse per i due Paesi limitrofi.

PERRIER.

PRESIDENTE. Sono così esauriti gli oratori iscritti a parlare e gli ordini del giorno. Dichiaro, pertanto, chiusa la discussione ge-

nerale, riservando la parola al relatore e al Ministro.

Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LEPORE, *Segretario*:

Ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i motivi che hanno determinato le agitazioni dei mezzadri del comune di Larciano e del comune di Lamporecchio (Pistoia) e per saper se e quale opera è stata svolta dalle autorità locali per indurre le parti, proprietari e coloni, ad una pacifica soluzione di eventuali controversie sì da evitare gli incresciosi incidenti di questi giorni (397).

BRACCESI.

Al Ministro dell'interno, per sapere perchè non vengono indette le elezioni nei comuni di Fabbrica di Roma e di Soriano nel Cimino (Viterbo), le cui amministrazioni sono scadute da oltre un anno, e ciò malgrado le richieste delle popolazioni interessate, e che il comune di Soriano nel Cimino, essendosi dimesso in segno di protesta il Consiglio comunale, sia da molti mesi amministrato da un commissario prefettizio (398-*Urgenza*).

MINIO.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno e al Ministro delle finanze, per sapere se è a loro notizia l'occupazione, mediante l'intervento della forza pubblica, della Casa del popolo di Marzabotto e se è a loro conoscenza che tale occupazione è avvenuta con l'uso della più indiscriminata violenza tanto che sono stati brutalmente bastonati parenti di Caduti vittime della bestiale rappresaglia nazi-fascista, mutilati e feriti di guerra, donne e vecchi.

Se tutto ciò è avvenuto su direttive del Governo e dei Ministri competenti i quali erano stati informati che in quella Casa del popolo avevano sede oltre ai partiti politici di sinistra anche le associazioni dei reduci e combattenti, dei mutilati ed invalidi di guerra, dei partigiani, delle madri e vedove di Caduti ed altri organismi a carattere assistenziale patriottico fra cui l'unico ambulatorio medico del paese; e se infine il Governo ed i Ministri competenti assumono la responsabilità morale e politica di quanto è accaduto, che suona atroce offesa ad una popolazione che ha avuto 1.800 Caduti vittime della ferocia nazista, ad una città martire, decorata della medaglia d'oro al valore partigiano e che fra l'altro fra pochi giorni sarà sede di un convegno delle città decorate di medaglie d'oro; e se e come intendano riparare a questa grave offesa che colpisce il senso morale e patriottico e lo spirito della Resistenza della grande maggioranza del popolo italiano (399-*Urgenza*).

MANCINELLI, FORTUNATI.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dell'interno, per conoscere le cause che hanno portato al fallimento del Consiglio obbligatorio vitivinicolo di Pantelleria, Consorzio che era stato costituito in contrasto con la volontà di quasi tutti i viticultori dell'Isola i quali dimostravano e sostenevano al Prefetto di Trapani e ad altre Autorità, sospetti fondati che il funzionamento di tale Ente in mano alle persone che l'avevano promosso, sarebbe stato dannoso per i viticultori con la facile previsione della fine che poi ha fatto.

I Ministri interessati vorranno altresì fare conoscere i provvedimenti che intendono prendere nei confronti di tutti i responsabili, comprese le autorità che, pur essendo state ripetutamente avvertite che i sollecitatori della costituzione del Consorzio perseguivano propositi illeciti, hanno ostinatamente voluto decretarne la costituzione e successivamente si sono rifiutati di accogliere le richieste per scioglierlo, quando già l'organismo economico in parola si era rivelato strumento vessatorio e di scandalose speculazioni (400-*Urgenza*).

ASARO.

Al Ministro dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere quali misure intendono adottare onde impedire che, com'è avvenuto a seguito della caduta mortale del soldato ame-

ricano dal campanile di Sant'Anna a Napoli, abbia nuovamente a manifestarsi la carenza della Polizia e della Magistratura italiana che hanno in questa circostanza abdicato alle loro prerogative a vantaggio dell'autorità militare straniera; e per sapere se il Governo è in condizioni oggi di fare conoscere al Paese le vere cause della morte del « marine » deceduto in strane circostanze (401).

VALENZI.

Interrogazione con richiesta di risposta scritta

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e del commercio con l'estero, per sapere dal primo se, in considerazione della grave crisi che colpisce la zona ortofrutticola di Metaurilia (Fano) in conseguenza della malattia che colpisce le piante di pomodoro e ne falcidia il prodotto in misura pressochè totale, non ritenga necessario: 1) l'intervento di una Commissione tecnica per esaminare sul luogo le conseguenze che possono derivare alla produzione futura dal permanere del prodotto malato nei campi; 2) la realizzazione di campi sperimentali (come per il grano) da parte dell'Ispettorato dell'agricoltura per i prodotti ortofrutticoli; 3) la costituzione a Fano, da parte del Ministero dell'agricoltura, di un ufficio per lo studio scientifico delle malattie delle piante, rinnovo dei semi con qualità precoci adatte alle necessità del commercio con l'estero; 4) un contributo da parte del Ministero dell'agricoltura, a tutti i produttori colpiti dalla malattia alle piante di pomodoro. Per sapere dal secondo se non ritenga opportuno un prolungamento del calendario di esportazione dal 2 al 15 agosto (616).

MOLINELLI.

PRESIDENTE. Domani, venerdì 30 luglio, due sedute pubbliche, alle ore 9,30 e alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Proroga al 31 ottobre 1954 del termine stabilito con la legge 26 giugno 1954, n. 341, per l'esercizio provvisorio del bilancio relativo all'anno finanziario 1954-55 (685) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 (601) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione di spesa per la prosecuzione delle opere previste dalla legge 31 gennaio 1953, n. 68, concernenti la sistemazione dei fiumi e torrenti con riferimento al Piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184 (505-*Urgenza*).

2. Proroga del termine previsto dall'articolo 2 della legge 2 marzo 1953, n. 429, concernente la delega al Governo per l'emanazione di un testo unico sulla riorganizzazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale (654) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953 (656) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

IV. Discussione dei disegni di legge:

1. CARELLI ed ELIA. — Apporto di nuovi fondi alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (481).

2. STURZO. — Provvedimenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (499).

3. Modifiche all'articolo 1279 del Codice della navigazione (229).

4. STURZO. — Modifica agli articoli 2 e 3 della legge 11 marzo 1953, n. 87, riguardo le nomine elettive a giudici della Corte costituzionale (82).

5. Norme per la ricerca e la coltivazione dei giacimenti minerari di vapori e gas utilizzabili per la produzione di energia elettrica (375).

La seduta è tolta alle ore 21,15.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA CLXXVI SEDUTA (29 luglio 1954)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

AGOSTINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali provvedimenti intenda prendere, affinchè la Società elettrica delle Calabrie faccia giungere anche a Monasterace Marina (Reggio Calabria) l'energia elettrica, atta ad alimentare le piccole industrie di quel centro abitato, tanto più che la linea ad alta tensione, impiantata da detta Società, corre a qualche centinaio di metri dal centro medesimo. È da rilevare che la Società elettrica delle Calabrie, mentre ha provveduto a rifornire di energia tutti i centri abitati che vanno da Roccella Jonica a Soverato, a mezzo della linea di recente impianto, ha trascurato solo Monasterace Marina, con notevole danno di quella popolazione (507).

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale 7 novembre 1951, n. 4081/Ma, registrato alla Corte dei conti addì 21 dicembre 1951, reg. 35, foglio n. 277, venne approvato, per l'importo di lire 15.971.900 il progetto in data 14 giugno 1950 presentato dal comune di Monasterace per l'esecuzione dei lavori di costruzione della linea elettrica a 20.000 volt e delle relative reti di distribuzione dell'energia nel capoluogo e nella frazione Marina.

Con lo stesso decreto fu concesso al predetto Comune un contributo costante annuo, per 35 anni, del 4,50 per cento sulla suddetta spesa di lire 15.971.900.

Successivamente, essendo stata predisposta da parte della Società elettrica delle Calabrie, la costruzione con il concorso dello Stato di un elettrodotto a 20.000 volt, passante in prossimità della frazione Marina, si è manifestata l'opportunità e la convenienza economica di derivare l'energia elettrica per l'alimentazione dei due abitati di Monasterace e della frazione Marina, dal costruendo elettrodotto, eliminandosi, in conseguenza, la spesa del primo tronco di alta tensione di km. 7.000 circa.

Pertanto il Comune ha presentato una perizia di variante redatta in data 20 settembre 1952, dalla quale si rileva che in conseguenza della succitata modifica di tracciato e dell'aggiornamento dei prezzi applicati, l'importo totale di spesa ammonta al lire 12.255.000.

Nel contempo, a seguito di accordi intervenuti tra il comune di Monasterace e la Società elettrica delle Calabrie, il Comune stesso ha stabilito di affidare alla Società in questione l'esecuzione dei succitati lavori, previo versamento alla Società di cui sopra della somma di lire 9.500.000 quale compenso a fondo perduto per l'installazione dei summenzionati impianti di energia elettrica, impianti i quali entreranno così a far parte delle reti di distribuzione di proprietà della Società elettrica delle Calabrie.

A seguito di ciò con decreto in corso si approva la suddetta perizia di variante dell'importo di lire 12.255.000 e si concede al comune di Monasterace il contributo statale di cui alla citata legge n. 589 sulla somma di lire 9.500.000 in sostituzione di quello già concesso sulla somma di lire 15.971.900 con il precedente decreto ministeriale 7 novembre 1951, numero 4081/Ma.

Non appena gli Organi di controllo avranno provveduto agli adempimenti di competenza, copia del succitato decreto ministeriale sarà trasmessa al Comune interessato.

Il Ministro
ROMITA.

ALBERTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere le ragioni che vietano ai « naturali del luogo piccoli possidenti di bestiame » l'esercizio dei loro diritti di pascolo a partire dal 15 maggio, nel bosco Monte Panese in territorio di Vetralla (Viterbo) e per conoscere altresì se sia possibile dopo nove anni dal taglio degli alberi lasciare libere determinate zone all'accesso del bestiame (446).

RISPOSTA. — Nel bosco « Montepanese », 2ª Sezione, appartenente al comune di Vetralla, gli agricoltori locali hanno libertà di pascolo, per i bovini, gli ovini ed i suini, nel periodo 15 ottobre-15 maggio di ogni anno, fino a nuova utilizzazione, ed il carico di bestiame concesso per il pascolo è il massimo possibile in relazione al quantitativo di foraggio che cresce nel bosco.

Per quanto si riferisce alla cessazione della libertà di pascolo con il giorno 15 maggio, si fa presente che la sospensione del pascolo nei boschi, nel periodo estivo, è norma comune in tutto il territorio della Provincia. Il periodo di sospensione varia naturalmente da località a località: è più lungo nei territori della maremma e premaremma, ove le precipitazioni estive sono nulle e scarsissime; è più breve negli altri territori ove, anche durante il periodo estivo, si hanno sufficienti precipitazioni.

La sospensione del pascolo, durante l'estate, è imposta dal fatto che la mancanza e la scarsità di precipitazioni dissecca l'erba esistente nei boschi, per cui i bovini al pascolo, di razza esclusivamente maremmana, sono costretti, per nutrirsi, a mangiare le fronde degli alberi.

Pertanto, l'Ispettorato ripartimentale delle Foreste di Viterbo è stato indotto ad esprimere parer contrario al pascolo bovino nel periodo estivo, nel bosco « Montepanese, 2ª Sezione ».

Per quanto concerne la possibilità di consentire l'accesso del bestiame nei boschi cedui dopo 9 anni dal taglio degli alberi, si comunica che tale possibilità è sempre subordinata alla specie degli animali che si vogliono immettere al pascolo ed allo sviluppo raggiunto dai polloni, che deve essere tale da sfuggire al morso del bestiame.

Il Ministro
MEDICI.

ALBERTI. — *All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — Per sapere se e quando sia stato avviato a radicale soluzione il problema della difesa delle abitazioni viciniori e dei complessi ospitalieri adiacenti dalle esalazioni provenienti dalla raffineria della Permolio, sita nei pressi della stazione di Trastevere in Roma (525).

RISPOSTA. — Questo alto Commissariato si è mantenuto costantemente in rapporto con l'Assessorato all'igiene del Comune di Roma allo scopo di affrettare l'esecuzione dei lavori disposti dalla stessa Società Permolio per eliminare i lamentati inconvenienti.

Risulta, infatti, che da pochi giorni i lavori di cui trattasi sono stati portati a termine dalla Direzione della Permolio e che l'Ufficio di igiene comunale ha già iniziato i necessari controlli.

Trattasi, peraltro, di accertamenti che, per la loro complessità e delicatezza, richiedono del tempo, e pertanto, al momento attuale, non è possibile conoscere i risultati definitivi.

L'Alto Commissario
TESSITORI.

ARCUDI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non creda opportuno di porre un termine allo stato di grave disagio in cui versa la Pretura di Agrigento per il limitato numero di magistrati di carriera presenti rispetto all'organico, il quale — seppure insufficiente in rapporto al lavoro giudiziario ed alla popolazione distrettuale (quasi centomila abitanti) — contempla un primo Pretore ed un uditore vice Pretore.

In atto invece vi è solo un uditore con funzioni di giudice, sul quale grava l'espletamento dell'enorme numero di affari civili e penali e delle altre incombenze dell'Ufficio di pretura (568).

RISPOSTA. — Riguardo alla sua interrogazione, mi pregio comunicarle che per quanto concerne il posto vacante di Pretore dirigente nella Pretura di Agrigento potrà presentarsi la possibilità — in mancanza di aspiranti a detta sede — di provvedere in occasione delle prossime promozioni in Corte d'appello.

Circa il posto di uditore vice Pretore, faccio presente che, in considerazione della nota deficienza di magistrati, sarà possibile coprire il posto stesso quando si conferiranno le funzioni giurisdizionali agli uditori nominati nel dicembre 1953.

Ad ogni modo si sta esaminando se si abbia modo di applicare, nel frattempo, un magistrato di altro Ufficio del distretto all'anzidetta Pretura di Agrigento.

Il Ministro
DE PIETRO.

ARCUDI (ZAGAMI). — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se, in considerazione della realtà gravosa del mercato dei fitti, ritenga finalmente di aumentare in misura adeguata ai militari appartenenti all'Arma benemerita dei carabinieri, che per ragioni familiari sono costretti ad alloggiare fuori caserma, l'indennità mensile di alloggio che viene tuttora mantenuta ad una cifra irrisoria (532).

RISPOSTA. — Si risponde in sostituzione del Ministero della difesa: l'esigenza di un adeguamento della indennità speciale di arma e dell'indennità di alloggio a favore degli ufficiali e sottufficiali dei carabinieri sta formando oggetto di particolare esame per l'adozione di provvedimenti che siano compatibili con le difficoltà di bilancio.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

ASARO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quali risultati sono emersi dalla inchiesta condotta recentemente dall'ispettore Fontana presso l'Ufficio postale di Partanna (Trapani) ed in particolare se risponde a verità che detta ispezione abbia accertato casi di sottrazione di corrispondenza in arrivo e in partenza da e per l'America.

Il Ministro interrogato vorrà altresì fare conoscere quali eventuali provvedimenti penali e amministrativi abbia adottato nei confronti di coloro che fossero risultati responsabili (503).

RISPOSTA. — Al riguardo la informo che effettivamente, dalle indagini esperite da un funzionario inquirente di questo Ministero, sono emersi casi di sottrazione di corrispondenze provenienti dall'Estero; pertanto della questione è stata investita l'Autorità giudiziaria, cui è stata sporta regolare denunzia dei fatti.

Ogni pronunzia in merito spetta, pertanto, ovviamente, alla predetta Autorità giudiziaria.

Comunque, per motivi precauzionali, si è disposto il trasferimento in altre sedi del personale dell'Ufficio in parola.

Il Ministro
CASSIANI.

BARBARO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non creda di consentire che il beneficio, di cui all'articolo 12 della legge n. 49 del 9 febbraio 1952, concernente l'esenzione per i mutilati e invalidi di guerra dal pagamento della tassa di circolazione per i velocipedi a motore, i motocicli leggeri e le motocarrozzette, destinati a sostituire o a integrare la loro possibilità di deambulazione, e oggi limitato ai soli mutilati anatomici degli arti inferiori, venga esteso anche agli invalidi di guerra, i quali, per espresso parere dell'autorità sanitaria competente, siano bisognevoli di un mezzo meccanico al fine di integrare la loro deambulazione resa difficoltosa dalla entità e dalla natura della minorazione fisica per la quale sono pensionati (484).

RISPOSTA. — L'onorevole interrogante chiede se non si ritenga opportuno consentire che l'esonero dal pagamento della tassa di circolazione per i velocipedi a motore, i motocicli leggeri e le motocarrozzette leggere, previsto dall'articolo 17, lettera *h*) del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche 5 febbraio 1953, n. 39 (articolo 12 della legge 9 febbraio 1952, n. 49), attualmente limitato ai soli invalidi e mutilati aventi una menomazione fisica agli arti inferiori, venga esteso anche agli invalidi di guerra, i quali, per espresso parere dell'autorità sanitaria competente, siano bisognevoli di un mezzo meccanico al fine di integrare la loro deambulazione resa difficile dalla

entità e dalla natura della minorazione fisica, per la quale godono la pensione.

Si osserva al riguardo che il legislatore, con la norma suaccennata, ha inteso favorire, per evidenti motivi di umanità, unicamente i minorati aventi una menomazione fisica agli arti inferiori — per mutilazione od invalidità — costretti a servirsi di un mezzo meccanico (velocipede con motore ausiliario, motociclo leggero o motocarrozzetta leggera) per supplire alla deficiente od altrimenti impossibile deambulazione.

Pertanto l'invocata estensione non può essere consentita in quanto amplierebbe notevolmente la portata del privilegio, sia perchè l'estensione stessa, per ovvi motivi di equità, non potrebbe essere limitata ai soli invalidi di guerra, ma dovrebbe comprendere gli invalidi per qualsiasi causa, anche indiretta, di difficoltà nella deambulazione, il che, oltre ad essere in contrasto con il criterio restrittivo seguìto in materia dal legislatore, come dianzi accennato, potrebbe dar luogo ad abusi difficilmente controllabili.

Per le considerazioni esposte questo Ministero non ritiene attuabile la proposta oggetto della presente interrogazione.

Il Ministro
TREMELLONI.

BARBARO. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere se non creda di intervenire perchè la miniera di grafite sita nel comune di Monterosso Calabro in provincia di Catanzaro, giusta deliberazione di quei Comune del 27 aprile 1954 sia riaperta; e ciò in considerazione del fatto che tale miniera, oltre a rappresentare un beneficio per la popolazione del luogo ha un'importanza di carattere nazionale per l'alto rendimento attribuito al minerale relativo (511).

RISPOSTA. — Con riferimento alla sopra trascritta interrogazione, si comunica alla S. V. Onorevole quanto segue:

Nel 1941 venne accordato alla Società Talco e Grafite di Val Chisone un permesso di ricerca per il giacimento di grafite, sito nell'agro del comune di Monterosso Calabro.

Dopo avere eseguito un notevole complesso di lavori di esplorazione, nel 1948 la predetta Società venne però nella determinazione di sospendere ogni attività, avendo potuto constatare che le sfavorevoli caratteristiche del minerale non consentivano una economica coltivazione del giacimento.

Gli accertamenti allora eseguiti dal competente Ufficio distrettuale del Corpo delle miniere confermarono la fondatezza dei motivi per i quali la Società Talco e Grafite aveva rinunciato al permesso di ricerca in questione.

Ciò fu reso noto alle autorità locali, che anche allora si erano interessate perchè fossero riprese le lavorazioni.

Peraltro la zona in cui ricade il giacimento è attualmente libera da vincoli minerari, e, poichè nella delibera del comune di Monterosso Calabro risulta affermato che, in questi ultimi tempi, diversi gruppi industriali si sarebbero interessati al giacimento medesimo, questa Amministrazione assicura la S. V. Onorevole che non mancherà di agevolare, nei limiti di competenza, ogni concreta iniziativa diretta alla ripresa dei lavori.

Il Ministro
VILLABRUNA.

BARBARO. — *Ai Ministri del tesoro e dell'industria e del commercio.* — Per sapere se non credano di intervenire, perchè i finanziamenti ai sensi della legge 25 luglio 1952, n. 949, alle medie e piccole industrie da parte dell'Istituto immobiliare italiano siamo accordati anche alle aziende interessate della provincia di Reggio Calabria, dove sono pure giacenti da tempo numerose domande di piccole e medie aziende, che ancora attendono le determinazioni dell'I.M.I., per la realizzazione dei loro programmi industriali (512).

RISPOSTA. — Con la legge 29 luglio 1952, n. 949 (Capo V) si è costituito l'« Istituto centrale per il credito a medio termine a favore delle medie e piccole industrie » (Medio credito) allo scopo di integrare, mediante risconto di effetti cambiari o finanziamenti contro cessione di crediti, le disponibilità finan-

ziarie di determinati istituti di credito autorizzati ad operare con esso, destinate al rinnovo, all'ampliamento o alla costruzione di impianti industriali.

Da quanto detto, si comprende come la citata legge n. 949 prevede soltanto operazioni dirette a fornire credito d'impianto, restandone escluso il credito di esercizio, e come il « Mediocredito » non ha alcun rapporto diretto con le aziende richiedenti il finanziamento.

Gli Istituti di credito attualmente autorizzati ad operare con il « Mediocredito », tra i quali l'I.M.I., sono i seguenti: Istituto di Credito per le imprese di pubblica utilità, Roma; Banca di credito finanziario (Mediobanca), Milano; Banca centrale di credito mobiliare (Centrobanca), Milano; Ente finanziamenti industriali, Roma; Sezione speciale per il credito alle medie e piccole industrie, presso la Banca nazionale del lavoro, Roma; Istituto per lo sviluppo economico dell'Italia meridionale (I.SV.E.I.MER), Napoli; nonchè gli Istituti di credito regionali di cui alla legge 22 giugno 1950, n. 445.

Tali Istituti provvedono ad esaminare le domande di finanziamenti tenendo conto sia della corrispondenza delle domande medesime ai fini voluti dalla legge, sia delle possibilità economiche dell'azienda interessata, stante che il rischio delle operazioni grava direttamente su di essi.

La relativa istruttoria richiede, quindi, un ragionevole periodo di tempo, che varia anche in relazione alla complessità della valutazione da effettuare.

Per quanto riguarda in particolare l'attività svolta dall'I.M.I. nella provincia di Reggio Calabria, si comunica che allo stesso Istituto, tramite la Banca d'Italia, sono state presentate, ai sensi della legge 25 luglio 1952, n. 949, 10 domande di finanziamento per l'importo di lire 229 milioni.

Di dette domande tre sono state poste in istruttoria e di esse una è stata favorevolmente accolta ed è in via di stipulazione, una è stata respinta dopo gli accertamenti necessari ed una è ancora in corso.

Circa le altre sette domande, l'I.M.I. non ha ritenuto di ammetterle in istruttoria definitiva, poichè in sede di istruttoria preliminare non ha riconosciuto in esse l'esistenza di quei requisiti richiesti di norma per il suo intervento.

Tutte le aziende sono state informate dall'I.M.I., tramite la sede di Reggio Calabria della Banca d'Italia, dell'esito della loro domanda di finanziamento e, pertanto, a tutto oggi non esistono pratiche in sospeso.

Con l'occasione, si fa presente che la legge 16 aprile 1954, n. 315 (articolo 4), nell'intento di sviluppare l'attività creditizia nel campo industriale, ha ammesso ad operare con il « Mediocredito », secondo le norme della legge 25 luglio 1952, n. 949, Capo V, le sezioni di credito industriale del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, nonchè il Credito industriale sardo, e li ha autorizzati, per il periodo di un quinquennio, a partire dal 5 maggio 1954, a concedere alle medie e piccole industrie operanti nel Mezzogiorno e nelle Isole prestiti di durata non inferiore ad un anno per la formazione di scorte di materie prime e prodotti finiti che si rendano necessarie in relazione alle caratteristiche del ciclo di lavorazione delle imprese richiedenti.

Il Sottosegretario di Stato
ARCAINI.

BOLOGNESI (RAVAGNAN). — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza che le schede personali relative alla domanda di ammissione all'insegnamento nelle scuole elementari vengono stampate a cura del sindacato C.I.S.L. e distribuite nella sede di questo agli interessati. Ciò è avvenuto, per esempio, nella giurisdizione del Provveditorato agli studi di Rovigo.

Per conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda prendere verso i responsabili di tale abuso e perchè dia assicurazione che operazioni del genere vanno devolute agli organi dell'Amministrazione statale e non ad organismi privati (567).

RISPOSTA. — Fin dall'anno scolastico 1950-1951, il Ministero ritenne utile di far accludere alla domanda per incarichi e supplenze nelle scuole elementari una scheda, da riempirsi a cura dell'interessato, indicante i punteggi che, per ogni titolo o servizio, il maestro ritiene

possano spettargli. La scheda fu adottata anche per le domande di trasferimento dei maestri di ruolo, essendosene constatata la evidente utilità, sia nell'interesse dell'insegnante che in quello dell'Amministrazione.

Infatti la scheda stessa — predisposta in duplice esemplare a madre e figlia — consente all'interessato di rappresentare quali, a suo parere, sarebbero i titoli e servizi valutabili ed in quale misura, secondo le norme della ordinanza ministeriale, ed all'Amministrazione di svolgere il lavoro di esame e valutazione dei documenti con maggiore esattezza.

Quando si rilevino degli errori nella scheda compilata dal maestro il Provveditore agli studi restituisce all'interessato un dei due esemplari, affinchè egli possa prendere cognizione dei rilievi e fare eventualmente delle controdeduzioni.

In tutte le ordinanze diramate annualmente da quando il provvedimento venne adottato, sia per gli incarichi e supplenze che per i trasferimenti, il Ministero si è limitato ad indicare il modello della scheda, lasciando piena libertà a chiunque voglia, Ente o privato, di provvedere alla stampa degli esemplari, che gli aspiranti debbono compilare; questi ultimi sono anzi liberi di preparare, volendo, la scheda per proprio conto a mano o dattilografata, anzichè acquistare i modelli che vengono posti in vendita stampati.

Nessuna limitazione è stata posta ad alcuno per la stampa delle schede stesse e, pertanto, qualsiasi altro Ente, comprese le Organizzazioni sindacali, o qualsiasi privato poteva e può assumere l'iniziativa che si dice adottata dalla C.I.S.L.

Posto quanto sopra, ne consegue che il Ministero non può ravvisare nell'iniziativa della C.I.S.L. il lamentato abuso, nè ritiene vi sia alcun responsabile.

Circa la proposta di avocare all'Amministrazione la stampa e la distribuzione delle schede, essa non sembra opportuna, non volendosi creare una esclusività che potrebbe facilmente essere soggetta a rilievi, data anche la necessità del rimborso da parte degli interessati delle spese tipografiche, senza contare l'aggravio che da un tale servizio, considerate le molte decine di migliaia di richiedenti, ne verrebbe agli Uffici dei Provveditorati agli studi.

Il Ministro
MARTINO.

BRASCHI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per chiedere se non ritenga opportuno estendere le norme del concorso nazionale della produttività alle aziende agricole degli ospedali, Opere Pie, Enti locali e via via.

Non si comprende perchè non debba estendersi a tali amministrazioni l'azione di sollecitazione e di stimolo disposta dal Ministero, ad aziende che per la loro finalità, anzi, è bene siano sempre incoraggiate e sospinte a diventare e a mantenersi in posizione di preminenza e di prestigio anche nel campo produttivo (490).

RISPOSTA. — Il termine di partecipazione al concorso nazionale della produttività è da tempo scaduto; pertanto non riesce possibile venire incontro al desiderio manifestato dalla S.V. onorevole.

Si soggiunge peraltro che in occasione dell'analogo concorso da bandirsi per il prossimo anno, sarà ben tenuta presente la richiesta di V.S. in modo che vengano ammesse al concorso stesso anche le aziende agricole delle Opere Pie, degli Enti locali, ecc.

Il Ministro
MEDICI.

BRASCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno ed urgente rivedere e modificare il calendario scolastico agli effetti di ridurre al minimo e di meglio distribuire e graduare i giorni di vacanza pei quali l'Italia tiene un doloroso primato. Richiamo altresì l'attenzione del Ministro sugli effetti deleteri del calendario « feriale », che, anticipando la chiusura e l'apertura delle scuole, impone ai « rimandati » di dedicare allo studio e alla preparazione agli esami il mese più caldo e disagevole di solito riservato alle cure estive e al ricupero delle forze e della salute dei giovani (504).

RISPOSTA. — Informo l'onorevole interrogante che il Ministero ha già posto allo studio il problema relativo alla modificazione del calendario scolastico, al fine di ridurre il numero delle giornate di vacanza che, specie nelle scuole secondarie, appare effettivamente eccessivo.

Il problema va anche affrontato in connessione col diario degli esami di ammissione, idoneità e promozione e con quello degli esami di Stato.

Il Ministro
MARTINO.

BRASCHI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se e come si intenda procedere alle opere di rassodamento e imbrigliamento della zone collinare (Colle Iovis) del paese di Sant'Arcangelo di Romagna che minaccia di cedere e rovinare con pericolo delle case che fiancheggiano il colle o sono ad esso sottostanti (505).

RISPOSTA. — A seguito del movimento franoso verificatosi nel gennaio 1953 nella zona alta dell'abitato di Sant'Arcangelo di Romagna venne eseguito un immediato sopraluogo dal quale risultò che un vecchio muro di sostegno di una strada secondaria nell'interno dell'abitato presentava notevole strapiombo e lesioni tali da prevederne un crollo imminente.

Come primo provvedimento venne ordinato lo sgombero immediato di due case site in fregio al muro stesso, e nel contempo, al fine di conoscere la natura geologica del colle su cui sorge l'abitato e conseguentemente l'esistenza o meno della possibilità di eventuali movimenti franosi, si ritenne opportuno richiedere il parere del professor Ugo Buli, docente di geologia all'Università di Bologna.

Dalla relazione del predetto geologo si è rilevato che il timore di uno scorrimento dell'intera massa sedimentaria e con essa dell'abitato di Sant'Arcangelo verso il piano era da ritenere fuori di ogni probabilità, mentre si prospettava la necessità di provvedere al disciplinamento delle acque di superficie onde evitare che le infiltrazioni avessero a diminuire la resistenza degli strati di terreno sottostanti, già compromessi da numerose gallerie ivi praticate fin da tempi immemorabili.

In seguito a ciò fu disposto un primo intervento in base al quale l'Ufficio del Genio civile di Forlì eseguì la ricostruzione del muro di sostegno crollato e di altri tratti di muri pericolanti, la revisione di alcune fognature e la sistemazione della relativa pavimentazione stradale.

Detti lavori vennero ultimati alla data del 5 dicembre 1953 e da allora, malgrado le ben note eccezionali precipitazioni atmosferiche, non si verificarono ulteriori inconvenienti.

Comunque questo Ministero non mancherà di seguire la situazione generale della zona per i possibili ulteriori interventi che si rendessero necessari sia per completare le opere già iniziate relative al disciplinamento delle acque di superficie, sia per sistemare quelle zone che presentano maggiore aclività e quindi possibilità di scorrimenti.

Il Ministro
ROMITA.

BUGLIONE. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere quali siano i motivi che rallentano la prosecuzione dei lavori per lo sfruttamento di estesissime vene petrolifere nella zona di Nusco (Avellino) e comuni limitrofi, la cui concessione fu affidata alla S.A.F.F.A. che, dopo più di un semestre, non ha nulla realizzato, pare per dissidi con l'A.G.I.P., mentre da autorevoli scienziati ed esperti nazionali ed internazionali è stata garantita una quantità enorme e di ottima qualità di petrolio in dette zone (572).

RISPOSTA. — Con riferimento alla sopra trascritta interrogazione, si comunica alla S.V. onorevole, quanto segue:

Incoraggianti manifestazioni petrolifere — verificatesi attraverso un pozzo perforato nella località Masseria Contino del territorio di Nusco (Avellino) dalla Società Az. Fondedile (S.A.F.) per conto dell' Ente autonomo Acquedotto Pugliese — hanno condotto al conferimento alla stessa Società di un permesso di ricerca per idrocarburi liquidi e gassosi, accordato con decreto ministeriale 23 dicem-

bre 1953 per la durata di anni tre, relativamente alla località denominata « Nusco ».

Il pozzo è stato sottoposto a prove sistematiche di produzione, mantenendo il pompaggio per circa un mese. Purtroppo si è rilevata una netta tendenza al declino nei quantitativi prodotti, fino a giungere a produzioni giornaliere di appena 200 litri di petrolio accompagnato da 100 litri di acqua.

Data la modesta resa ottenuta, il pompaggio è stato sospeso nel maggio scorso, ed è stata esclusa la possibilità — un primo tempo apparsa realizzabile — di passare subito ad una prima fase di sfruttamento attraverso il pozzo già perforato.

È stato posto, quindi, il problema di affrontare la ricerca secondo i dettami della moderna tecnica, pur tenendo debito conto degli elementi acquisiti con la prima perforazione.

A tale scopo la Società esercente ha iniziato, nel campo del permesso, le prospezioni geologiche ed ha deciso di effettuare rilevamenti geofisici, servendosi della Compagnie Générale de Geophysique di Parigi, specialista in materia. Con tale Società la S.A.F. ha concluso regolare contratto ed ha anche comunicato che i rilievi hanno avuto inizio.

Poichè le prospezioni superficiali geologiche e geofisiche rappresentano la necessaria premessa alla ubicazione dei pozzi di ricerca per l'accertamento dell'estensione del giacimento e delle sue caratteristiche, è evidente che occorrerà attendere un congruo lasso di tempo prima di giungere alla perforazione di pozzi successivi al primo e quindi alla auspicabile valorizzazione industriale del petrolio di Nusco.

Il Ministro
VILLABRUNA.

BUSONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere in base a quali disposizioni o criteri la televisione anzichè spettacolo è considerata... comunicazione in quanto un Comitato centrale per le radiotrasmissioni sarebbe stato nominato dal Ministro delle poste e telecomunicazioni allo scopo anche di « regolare i programmi televisivi in modo che si adattino alle esigenze morali e psicologiche di un pubblico il quale non ha facoltà di scegliere lo spettacolo ma è costretto ad accettarlo » e sapere anche se tale Commissione ha piena e libera facoltà in merito o deve uniformarsi a direttive o norme ed eventualmente quali esse siano e da chi elaborate e decise nonchè come tale Commissione è stata scelta e da chi attualmente composta (447).

RISPOSTA. — In proposito, e rispondendole anche a nome dell'onorevole Presidente del Consiglio, le premetto che la distinzione, da lei prospettata, va fatta tra il complesso di mezzi tecnici che permettono l'espletamento del servizio di televisione, servizio cui presiede per competenza funzionale il Ministero delle poste e telecomunicazioni, ed i programmi diffusi attraverso tali mezzi, che sono disciplinati da separate, particolari disposizioni.

Il Comitato « nominato dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni » al quale la S.V. onorevole si riferisce, è denominato « Comitato centrale di vigilanza sulle radiodiffusioni » e trae origine, composizione, compiti e criteri di funzionamento, nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 aprile 1947, n. 428 (articoli 8, 9 e 10).

In base a tali norme di legge, il detto Comitato ha lo scopo di determinare le direttive di massima culturali, artistiche, educative., ecc. dei programmi di radio-diffusione e di vigilare sulla loro attuazione.

Essendo compito del Comitato determinare le citate direttive, è evidente che esso non si uniforma a direttive ricevute da altri, ma impronta la sua attività a criteri di serena obiettività.

La composizione nominativa del Comitato, in relazione all'articolo 9 del citato decreto-legge 428, risulta, per il biennio 1954-55, dal decreto del Presidente del Consiglio 23 dicembre 1953, e dal decreto ministeriale 25 gennaio 1954, pubblicati entrambi nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 3 marzo 1954.

Il Ministro
CASSIANI.

BUSONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere, in relazione alla risposta avuta alla interrogazione n. 380, oltre alle ulteriori comunicazioni promesse in merito ai precedenti ed alla situazione attuale del « Lascito Piccolomini » all'Accademia d' arte drammatica per una Casa di riposo per artisti drammatici, le spese di amministrazione, legali e di giustizia che il lascito ha dovuto sopportare fin' oggi e la sua attuale consistenza (474).

RISPOSTA. — Sciogliendo la riserva contenuta nella precedente nota del 30 aprile u. s. relativamente al « Lascito Piccolomini » ed effettuati gli ulteriori accertamenti presso gli altri Dicasteri interessati alla vicenda, si è in grado di informare la S.V. onorevole di quanto appresso.

Il Conte Nicolò Piccolomini, con testamento olografo del 2 settembre 1939, lasciò gran parte del suo patrimonio alla Accademia di arte drammatica a titolo di legato per la istituzione di una Casa di riposo per artisti drammatici da intestare al nome della sua defunta madre Anna Piccolomini.

La Fondazione eretta in ente morale nel 1943 non potè iniziare la sua attività perchè sorsero divergenze soprattutto tra la Fondazione stessa e l'Accademia di arte drammatica di Roma circa la interpretazione da darsi alle parole del testatore: « Poichè la stima attuale del lascito è di milioni 21, lascio arbitro il Presidente dell'Accademia (di Arte drammatica in Roma legataria) di devolvere le eventuali capitalizzazioni che superassero tale somma per i bisogni straordinari che l'Accademia potesse avere ». Di qui le difficili trattative per la ripartizione del patrimonio del testatore tra la istituenda Casa di riposo e l'Accademia d'arte drammatica, trattative che sono state causa di ritardo per ogni iniziativa intesa a dare concreta attuazione ai fini istituzionali della Fondazione. Oggi tali difficoltà possono ritenersi superate in seguito alla transazione conclusa tra gli Enti stessi sul regolamento delle spettanze di reciproca competenza.

Circa gli ulteriori elementi richiesti dalla S.V. s'informa che le spese di amministrazione della Fondazione Piccolomini sono state rispettivamente di lire 391.707 per l'anno 1951, di lire 236.574 per l'anno 1952 e di lire 248.149 per l'anno 1953. Le spese legali sono state invece di lire 290.000 per l'anno 1952 e di lire 28.464 per l'anno 1953.

La situazione patrimoniale all' 11 giugno 1954 era la seguente:

Beni immobili.

Villa « Casa del Sole » sulla via Aurelia Antica, estensione circa ettari 4;
Fornace « San Bruno » e cava annessa in via delle Cave, estensione circa ettari 5;
Fondi rustici « San Bruno » in via del Gelsosomino, estensione circa ettari 9.

Beni mobili.

Buoni del Tesoro novennali 1962 lire 5.000.000;
Buoni del Tesoro novennali 1963 lire 2.930.000.

Somma in giacenza presso il Tesoriere " Cassa di risparmio di Roma " in attesa di impiego

lire 5.275.853.

È da tener presente che la Fondazione dovrà corrispondere all'Accademia di arte drammatica, ed a tacitazione di ogni sua pretesa in base alla raggiunta transazione, la somma di lire cento milioni all'atto della alienazione totale o parziale del patrimonio.

Circa il pensiero manifestato dalla S.V. onorevole che la Casa di riposo esistente in Bologna potrebbe e dovrebbe beneficiare del lascito Piccolomini divenendone amministratrice ed erede si osserva che non si vede in qual modo ciò possa verificarsi dato che non si riscontra relazione tra la Fondazione N. Piccolomini eretta in Ente morale con regio decreto 15 marzo 1942 e la Casa di riposo per gli artisti drammatici di Bologna, attesa la precisa e chiara volontà del benefattore quale risulta dalle tavole istituzionali dell'ente: da dar vita in Roma ad una specifica ed autonoma istituzione benefica destinata a ricordare il nome della mamma.

Il Sottosegretario di Stato
ERMINI.

BUSONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non sia possibile includere nel prossimo piano di finanziamenti quello richiesto fin dal 1950 dal comune di Cerreto Guidi (Firenze) per la costruzione del nuovo acquedotto, dato che il vecchio — sia per il progressivo esaurimento delle sorgenti che per il logoramento delle condutture — è pressochè esaurito e gli abitanti del Comune fruiscono di una media giornaliera di acqua inferiore ai dieci litri a persona nella stagione invernale mentre in quella estiva l'approvvigionamento, con sensibili spese, deve essere eseguito con autobotte dai Comuni vicini (515).

RISPOSTA. — Con provvedimento in corso viene promesso il contributo di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589, sulla spesa di lire 32.100.000 occorrente per la costruzione di un nuovo acquedotto nel comune di Cerreto Guidi (Firenze).

Dopo che l'ente interessato avrà fatto pervenire i relativi atti progettuali, corredati dai prescritti pareri favorevoli, verranno, senz'altro, adottati i conseguenti provvedimenti per la sollecita definizione della pratica.

Il Ministro
ROMITA.

BUSONI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Allo scopo di conoscere per quale motivo è stata sospesa la concessione dell'onorificenza di cavaliere del lavoro al dottor Remigio Paone, onorificenza che era notorio, in base a quanto pubblicato dalla stampa, come fosse già stata vagliata per la convalida della concessione. Si ritiene superfluo ricordare come il dottor Paone, durante la venticinquennale attività nel campo dello spettacolo, oltre ad aver procurato lavoro ad una molteplicità di artisti e ad una notevole massa di personale, si sia costantemente curato delle fortune del nostro teatro e della nostra arte, sovente all'interesse del teatro e dell'arte subordinando i suoi interessi personali, e riuscendo a procurare notevoli affermazioni di artisti italiani all'estero, affermazioni che hanno valorizzato la nostra arte e l'Italia tutta. Remigio Paone è stato recentemente definito da uno dei principali critici teatrali francesi, Robert Kemp, su « Le Monde », servitore del teatro, ed a questo servitore del teatro — che gli stranieri ci riconoscono e mostrano di invidiarci — è deplorevole che, suscitando anche pubbliche proteste nel mondo del teatro, sia mancato il meritato e modesto riconoscimento onorifico che gli era stato preparato e che, ad onore del Paese, oltre che ad onore suo, è augurabile, riparando al mal fatto, non si tardi più oltre a concedergli (587).

RISPOSTA. — Con riferimento alla sopra trascritta interrogazione, si comunica alla S.V. onorevole quanto segue:

In base alle disposizioni della legge 15 novembre 1952, n. 1793 (*Gazzetta Ufficiale* 5 dicembre 1952) non possono essere conferite in ciascun anno più di venticinque decorazioni dell'Ordine al merito del lavoro.

Sulle relative proposte di conferimento il Consiglio dell'Ordine esprime parere a maggioranza dei due terzi dei suoi componenti.

Nel corrente anno i segnalati per l'onorificenza di Cavaliere al merito del lavoro ammontavano a 445 e fra questi vi era il dottor Remigio Paone, il quale, peraltro, non ha raggiunto la prescritta maggioranza dei due terzi.

Il Ministro
VILLABRUNA.

CARBONI. — *Ai Ministri dell'industria e commercio e del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti intende prendere il Governo per risolvere i diversi e gravi problemi che riguardano la vita e l'attività delle miniere di carbone del Sulcis e più particolarmente per sapere se il Governo ha allo studio un piano idoneo a permettere che le miniere del Sulcis possano svolgere un'attività che sia soddisfacente e dal punto di vista sociale e dal punto di vista economico (535).

RISPOSTA. — Com'è noto, il Governo, al fine di risolvere definitivamente il problema di Carbonia, nel novembre del 1953 ha ritenuto necessaria la nomina di un Commissario straordinario con l'incarico specifico di riesaminare la situazione e di formulare precise proposte.

Sulla scorta degli elementi segnalati dal Commissario si è ora elaborato un programma di risanamento basato sui seguenti punti.

Per la parte amministrativa e finanziaria: 1) messa in liquidazione dell'A.Ca.I. e sistemazione autonoma della società carbonifera sarda (a tal fine le anticipazioni accordate dallo Stato all'A.Ca.I. ed alla Carbosarda a tutto il 1953, con i precedenti provvedimenti legislativi, si considerano corrisposte a titolo di sovvenzione); 2) formazione del nuovo capitale sociale con l'assegnazione alla Società carbonifera sarda di 8 miliardi, da erogarsi dal Ministero del tesoro in quattro esercizi, in modo che la nuova azienda sia in condizione di iniziare una gestione risanata.

Sotto l'aspetto tecnico: 1) completamento degli investimenti già effettuati in gran parte, con la sistemazione dei macchinari ultimamente arrivati o in corso di arrivo; 2) determinazione del piano tecnico di sfruttamento delle miniere migliori per una produzione base di 1.000.000-1.200.000 tonnellate annue, suscettibili di essere prodotte, a riorganizzazione tecnica ultimata, a costi di mercato.

Per la parte finanziaria la Carbonifera sarda godrà, inoltre, fino al marzo 1955 del contributo di perequazione della Comunità del carbone e dell'acciaio (già riscossi 1,5 miliardi sul totale di 3,8 miliardi), alla quale si affiancherà eguale contributo da parte del bilancio italiano. Non è infine escluso che da parte della C.E.C.A. possa aversi anche un apporto finanziario per gli investimenti in corso di ultimazione.

Sulla base di tale programma questa Amministrazione ha predisposto un disegno di legge, che sarà quanto prima presentato al Parlamento.

Si fa, pertanto, riserva di più complete informazioni al riguardo appena possibile.

Il Ministro
VILLABRUNA.

CARON. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda prendere perchè vengano svolte con la maggiore possibile sollecitudine le pratiche di pensione e riliquidazione di pensioni agli aventi diritto (331).

RISPOSTA. — La situazione del servizio pensioni si era presentata in questi ultimi anni molto pesante sia per l'enorme numero di pratiche da liquidare, sia per l'accavallarsi delle riliquidazioni delle pensioni disposte dalle leggi 29 aprile 1949, n. 221, e 8 aprile 1952, n. 212.

Si soggiunge che il lavoro di riliquidazione è risultato molto più laborioso presso l'Amministrazione militare che non presso le altre Amministrazioni dello Stato, oltre che per il cennato grande numero delle pratiche, per la diversità delle posizioni del personale militare, per il quale è stato necessario provvedere alla compilazione di apposita voluminosa pubblicazione con prontuari più complessi, che prevedono aliquote di liquidazione variabili a seconda dei gradi e delle armi e dei servizi di appartenenza.

Per quanto riguarda le pratiche di pensione privilegiata ordinaria il ritardo che si è verificato nella trattazione delle pratiche stesse è dovuto in molti casi alla circostanza che tali pratiche sono rimaste interrotte per eventi bellici, per cui deve provvedersi, superando notevoli difficoltà, alla ricostruzione della documentazione andata perduta.

A prescindere, tuttavia, da tali casi, la cui entità numerica decresce rapidamente, deve riconoscersi che anche in via normale la trattazione delle pratiche in parola non può svolgersi con la desiderata sollecitudine, a causa soprattutto della complessità delle varie fasi procedurali previste dalle leggi vigenti.

Nonostante tali difficoltà la situazione del servizio è andata progressivamente migliorando e ciò in dipendenza di quanto è stato fatto in questo campo specialmente negli ultimi sei mesi.

Per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro si è provveduto a dare un migliore assetto all'ordinamento interno dei competenti uffici del Ministero, presso i quali sono stati recentemente destinati funzionari anche di alto grado e di elevate capacità.

Si è provveduto quindi ad una migliore distribuzione del personale esecutivo addetto al particolare servizio, riuscendo così ad ottenere un maggiore rendimento.

Dimostrazione tangibile della efficacia dei provvedimenti adottati è data dall'incremento del numero dei decreti concessivi o negativi predisposti.

Infatti mentre nel mese di dicembre 1953 i decreti concessivi di pensione privilegiata or-

dinaria furono 154 ed 85 i decreti negativi, questi sono saliti rispettivamente a 227 e 105 nel mese di gennaio, a 279 e 129 nel mese di febbraio, a 355 e 138 nel mese di marzo, a 396 e 148 nel mese di aprile, a 450 e 46 nel mese di maggio, a 472 e 45 nel mese di giugno.

Mentre quindi per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro si è provveduto e si sta provvedendo con la maggiore energia allo scopo di utilizzare al massimo il personale, è stato, come è noto, approvato di recente dal Consiglio dei ministri uno schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente l'ordinamento e le attribuzioni del Comitato per le pensioni privilegiate ordinarie; tale provvedimento non mancherà di eliminare gli inconvenienti derivanti dal ritardo nell'esame delle pratiche da parte del Comitato stesso.

Il Sottosegretario di Stato
BOSCO.

CIANCA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere a quali risultati siano pervenute le indagini delle Autorità di polizia per la identificazione dei responsabili della odiosa provocazione compiuta, nel giorno anniversario dell'assassinio di Giacomo Matteotti, da elementi fascisti che imbrattarono di catrame, in un quartiere di Roma, una lapide dedicata al professore Pilo Albertelli, eroico martire antifascista (526).

RISPOSTA. — L'interrogazione si riferisce all'episodio avvenuto la notte sul 10 corrente, durante la quale in via Sambucuccio d'Alando, n. 19/7, la lapide commemorativa del professore Pilo Albertelli, medaglia d'oro, fucilato alle Fosse Ardeatine, fu imbrattata di vernice nera e sotto di essa vi fu tracciata la scritta « Viva Gentile ».

Nella stessa notte, peraltro, gli ignoti deturpatori della lapide si resero responsabili di altre scritte abusive eseguite a vernice sui muri delle strade adiacenti, inneggianti al fascismo e alla repubblica sociale italiana.

La forza pubblica in servizio di vigilanza notturna nel quartiere, appena constatato lo sconcio, provvide con propri mezzi alla sommaria ripulitura della lapide e delle altre scritte, che poi nelle prime ore della mattina furono definitivamente ripulite e cancellate dal personale della nettezza urbana.

Gli stessi agenti effettuarono, seduta stante, larghe ispezioni nella zona, dando corso alle indagini per l'identificazione dei responsabili.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

CIASCA. — *Al Ministro senza portafoglio per la Cassa del Mezzogiorno.* — Premesso che molte aziende industriali del Mezzogiorno, fruenti sovvenzioni E.R.P. per acquisto di macchinari, attraversano dura crisi, anche perchè costrette a restituire in quattro anni con rate semestrali le somme anticipate, chiedo di conoscere quali provvedimenti intende prendere perchè gli attuali piani di ammortamento, insostenibili sotto il profilo economico, siano sostituiti da una disciplina più aderente alla realtà economica e sociale e meglio rispondente all'intento di favorire una industria nascente, fra numerose difficoltà, come quella del Mezzogiorno (569).

RISPOSTA. — I finanziamenti a cui si riferisce l'onorevole interrogante sono regolati, in via generica, da apposite leggi (n. 1425 del 3 dicembre 1948, n. 258, del 18 aprile 1950, n. 723, del 20 luglio 1950).

Sono intervenute, poi, convenzioni fra l'I.M.I. e l'A.R.A.R.-S.P.E.I., che hanno stabilita la durata massima dell'ammortamento in cinque anni. Ogni finanziamento deve, peraltro, essere approvato dal Ministero del tesoro con decreto da registrarsi dalla Corte dei conti.

Il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno e, conseguentemente, la Cassa per il Mezzogiorno non hanno avuto, nè hanno ingerenza di sorta al riguardo. Ne sono, tuttavia, interessati per il fatto che i rientri delle operazioni di che trattasi fanno parte delle entrate della Cassa per il Mezzogiorno previste dall'articolo 11 della legge 10 agosto 1950, n. 646.

Pertanto un eventuale provvedimento che prorogasse il periodo di ammortamento, da promuoversi dal Ministero del tesoro, non potrebbe riportare l'assenso dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno se non dopo l'ac-

certamento delle eventuali conseguenze relativamente ai rientri spettanti alla « Cassa » in base al citato articolo 11 della legge n. 646 del 10 agosto 1950.

In merito alla situazione debitoria delle imprese industriali, che hanno fruito dei detti finanziamenti, da dati statistici aggiornati alla data del 14 aprile 1954 si rileva che qualche lieve difficoltà si riscontrerebbe soltanto in alcuni settori per i finanziamenti in lire di macchinari nazionali, in particolare per quelli riguardanti macchinari di uso agricolo o attinenti ad industrie per generi alimentari, per i quali si verificherebbero sofferenze dell'ordine del 3 per cento.

In generale la tenuità del fenomeno di cui trattasi è comprovata dai seguenti dati complessivi aggiornati alla detta data del 14 aprile 1954:

a) *Finanziamenti in dollari per macchinario U.S.A.*

Valore delle rate maturate	L.	1.037.484.500
Valore delle rate insolute	»	13.575.000

b) *Finanziamenti in lire per macchinari nazionali.*

Valore delle rate maturate	L.	1.176.426.330
Valore delle rate insolute	»	54.780.919

(dovute in gran parte alla rata del 31 marzo per la quale le operazioni di riscossione erano da considerarsi ancora in corso all'atto della rilevazione del dati).

c) *Finanziamenti per acquisto di macchinari (E.R.P.)-(lire).*

Valore delle rate maturate .	L.	5.816.505
Valore delle rate insolute .	»	—

Per quanto precede si ritiene che di disagio vero e proprio possa parlarsi soltanto per qualche caso sporadico e che, comunque, l'entità del fenomeno non giustifichi l'adozione di particolari provvedimenti di proroga o altre agevolazioni, la cui adozione costituirebbe un pericoloso principio verso certi particolari debitori dello Stato.

Il Ministro
CAMPILLI.

FLECCHIA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare per venire incontro ai piccoli proprietari agricoli coltivatori diretti dei comuni di Vigliano, Montegrosso, Monguardino e di Isola — frazione Repergo — della provincia di Asti testè danneggiati da una flagellante grandinata che ha distrutto i raccolti arborei dell'annata in corso e per alcune colture come la vite, con ripercussioni, in misura totale o parziale, nelle annate successive.

In particolare l'interrogante chiede se il Ministro non ritenga opportuno concedere ad essi sgravi fiscali in misura del danno subìto e mutui a tasso di favore, senza vincoli ipotecari (542).

RISPOSTA. — In base all'articolo 47 del regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1572, che approva il testo unico delle leggi sul nuovo Catasto dei terreni, nei casi in cui per parziali infortuni non contemplati nella formazione dell'estimo vengano a mancare i due terzi, almeno, del prodotto ordinario del fondo, l'Amministrazione può concedere una moderazione dell'imposta sui terreni, nonchè di quella sui redditi agrari, in seguito a presentazione, da parte dei possessori danneggiati, di apposita domanda alla competente Intendenza di finanza.

È da tenere presente, però, che i danni provenienti da infortuni atmosferici, come la grandine, la siccità, le gelate e simili, vengono considerati, di regola, nella formazione delle tariffe d'estimo e, perciò, non possono dar luogo alla moderazione d'imposta di cui all'articolo 47 del predetto testo unico, anche se siasi verificata la perdita totale del prodotto, in quanto che, giusta l'articolo 112 del regolamento approvato col regio decreto 12 ottobre 1933, n. 1539, nella formazione delle tariffe in parola, gli infortuni atmosferici sono considerati infortuni ordinari in senso qualitativo, prescindendo, cioè, dalla maggiore o minore intensità dei loro effetti.

Tuttavia, qualora i danni rivestano, in qualche caso, carattere duraturo ed abbiano, quindi, determinato una diminuzione della potenzialità produttiva del fondo o un cambiamento di coltura che importi un minor reddito imponibile, i possessori potranno, eventualmente, ottenere la revisione dell'estimo catastale, in

diminuzione, a norma dell'articolo 43 del già citato testo unico 8 ottobre 1931, n. 1572, modificato dall'articolo 22 del regio decreto-legge 4 aprile 1939, n. 589.

Per quanto riguarda l'imposta di ricchezza mobile sulle affittanze agrarie, gli interessati potranno tenere conto dei danni subìti nel corrente anno in sede di dichiarazione dei redditi per il 1955.

Si assicura, ad ogni buon fine, che è stata interessata l'Intendenza di finanza di Asti, affinchè riferisca sollecitamente circa l'entità e la natura dei danni di cui trattasi, per un completo esame della questione.

Il Ministro
TREMELLONI.

GAVINA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

a) le ragioni che hanno impedito alla Autorità prefettizia della provincia di Pavia di dar corso nei termini legali alla pratica di approvazione della delibera consiliare del 29 ottobre 1953 con la quale si provvedeva per la cessione di metri quadrati 2.500 di terreno occorrenti per lo sviluppo dell'attività aziendale di produzione meccanica quale è la società « Motobici » per la costruzione di micromotori in attività e crescente sviluppo produttivo iniziatosi dal 1947;

b) per sapere ancora se la detta Autorità si sia resa conto del danno materiale e morale che, dalla mancata esecuzione di detta delibera consiliare, deriva alla città di Stradella compromettendone il migliore sviluppo industriale ed economico che con la detta delibera si intendeva ed intende invece facilitare;

c) per sapere da ultimo se il Ministero non intendeva intervenire per rimuovere l'atteggiamento manifestamente ostruzionistico dell'Autorità periferica con una azione negativa, che dura ormai da sette mesi, malgrado le ripetute sollecitazioni rinnovate dalla Amministrazione comunale di Stradella (524).

RISPOSTA. — La pratica concernente la vendita, previa sdemanializzazione, di parte dell'area pubblica denominata Campo Fiera, sita in comune di Stradella, alla locale società « Motobici », ha richiesto necessariamente un adeguato periodo di tempo per l'osservanza della prescritta procedura e per l'accertamento di sicuri elementi circa l'opportunità e la convenienza della vendita stessa.

I relativi provvedimenti, adottati dal Comune di Stradella in data 29 ottobre 1953 e 13 maggio 1954, sono già stati approvati dalla Giunta provinciale amministrativa in seduta dell'11 giugno 1954 e restituiti al Comune predetto il giorno 15 successivo.

Ciò premesso, non si hanno interventi da svolgere al riguardo.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

GRAMMATICO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza che, in occasione delle elezioni amministrative nel nuovo comune di San Vito Lo Capo (Trapani), il commissario di pubblica sicurezza Mannino, per l'occasione dislocato in quel luogo, ebbe a sciogliere, senza alcun giustificato motivo, il comizio dell'8 giugno — tenuto dal dottor Sebastiano Bologna —, commettendo inoltre una forte quantità di sopraffazioni e di intimidazioni.

Per sapere, inoltre, quali provvedimenti intenda adottare nei confronti dell'anzidetto funzionario, il quale, con palese abuso di poteri, ha operato in aperto contrasto con le disposizioni contenute nella Costituzione (543).

RISPOSTA. — Durante il comizio di propaganda per le elezioni amministrative, tenuto l'8 giugno ultimo scorso a San Vito Lo Capo dall'assessore del comune di Erice, Sebastiano Bologna, l'oratore, accennando allo scandalo Montesi, faceva apprezzamenti lesivi del prestigio e della dignità di alcuni organi dello Stato.

Il funzionario di Pubblica sicurezza, dirigente il servizio d'ordine pubblico, ritenne perciò indispensabile invitare il Bologna a cambiare argomento o quanto meno a moderare le sue espressioni. E poichè anche un successivo avvertimento rimase privo di effetto, procedette allo scioglimento del comizio senza che si verificassero incidenti.

L'oratore è stato denunciato all'Autorità giudiziaria per vilipendio delle istituzioni.

Nessun rilievo è da muovere al funzionario.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

JANNUZZI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se nelle norme circa la residenza dei magistrati non ritenga di dover tenere conto della distanza e della facilità dei mezzi di trasporto fra il Comune di residenza e la sede giudiziaria e di considerare il caso della residenza in un Comune posto entro un limitato raggio e raggiungibile in un tempo limitato come residenza nello stesso Comune della sede giudiziaria, promuovendo, ove occorra, i provvedimenti legislativi del caso. E ciò perchè il Ministro di grazia e giustizia non può astrarre dall'attuale situazione edilizia generale, dalla nota scarsezza delle costruzioni destinabili ai pubblici dipendenti e dal progresso sempre crescente nel campo dei mezzi di trasporto e di comunicazione (560).

RISPOSTA. — In relazione alla sua interrogazione, mi pregio comunicare che l'osservanza dell'obbligo della residenza, oltre che rispondere ad espressi precetti legislativi, ai quali non possono essere sottratti i magistrati, è richiesta particolarmente dalle esigenze del regolare funzionamento della giustizia. Occorre invero evitare che i magistrati e particolarmente quelli incaricati di funzioni direttive siano turbati nell'esercizio delle loro attribuzioni dal pensiero di dovere lasciare l'ufficio per raggiungere — con un orario spesso inderogabile — la loro residenza in luogo diverso da quello della sede giudiziaria.

Non sembra quindi opportuno un intervento legislativo, diretto a consentire ai magistrati — sia pure limitatamente a quelli che si trovano in determinate condizioni — di risiedere fuori della propria sede giudiziaria poichè analoghe disposizioni dovrebbero essere anche adottate non solo per i funzionari di cancelleria e per gli altri organi ausiliari dell'Amministrazione della giustizia, ma altresì per tutti gli impiegati dello Stato. È chiaro che sotto questo aspetto il problema trascende la competenza del Ministero di grazia e giustizia.

Il Ministro
DE PIETRO.

LAMBERTI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Alcune Amministrazioni dello Stato rifiutano la concessione di quote complementari di carovita per la prole minorenne del personale femminile, il cui coniuge sia disoccupato, adducendo come motivo che la mancata emanazione del regolamento previsto dagli ultimi due comma dell'articolo 8 della legge 8 aprile 1952, n. 212, rende inapplicabile la disposizione su ricordata.

L'interrogante chiede di conoscere: 1) se sia esatta l'affermazione che il regolamento relativo alla legge su citata non è stato ancora emanato; 2) se, in caso affermativo, sia intendimento del Governo provvedere al più presto a rimuovere l'ostacolo che, in questa parte, rende inoperante la legge (518).

RISPOSTA. — Si risponde per il Presidente del Consiglio dei Ministri.

Lo schema di regolamento per la corresponsione delle quote complementari dell'indennità di carovita per la prole minorenne al personale femminile in caso di disoccupazione del marito, regolamento previsto dall'articolo 8 della legge 8 aprile 1952, n. 212, venne a suo tempo elaborato da questo Ministero d'intesa con quello del lavoro e della previdenza sociale.

Il Consiglio dei Ministri, però, esaminato lo schema deliberò di rinviarne l'esame affinchè fosse opportunamente rielaborato soprattutto per quanto concerne le garanzie.

Lo schema in parola è stato pertanto modificato e, appena le altre Amministrazioni interessate si saranno pronunciate in merito verrà nuovamente sottoposto al Consiglio dei Ministri.

Il Sottosegretario di Stato
ARCAINI.

LAMBERTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se e quando saranno emanate le

norme di attuazione del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 940 (519).

RISPOSTA. — Il decreto del Presidente della Repubblica concernente norme di attuazione del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 940, è stato inviato il 15 maggio u. s. al Ministro Guardasigilli, per la registrazione da parte della Corte dei conti e successiva pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Il Sottosegretario di Stato
BOSCO.

LOCATELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere perchè è stato negato il passaporto alla nota attrice Paola Borboni (521).

RISPOSTA. — Dagli atti non risulta che la Borboni abbia chiesto nei modi di legge il passaporto e tanto meno che questo le sia stato negato.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

LOCATELLI. — *Ai Ministri delle finanze e dell'interno.* — Per sapere su quali elementi la Giunta provinciale amministrativa di Milano « presieduta dal vice prefetto Biondi », giudicando sulla tassa di famiglia applicata dal Comune di Binasco a Catevani Angelo nella misura di lire 75.000, e già precedentemente fissata a lire 55.890 (somma che il Catevani era disposto a pagare), l'ha ridotta a lire 36.000. Il Catevani è comproprietario, col fratello e la sorella, di stabili a Binasco (40 vani) e a Venate, a Rozzano, Casorate I, non ha carichi di famiglia ed è uno dei più ricchi del paese. Con il criterio ingiustamente adottato dalla Giunta provinciale amministrativa gli impiegati e gli operai non dovrebbero pagare nessuna tassa di famiglia e la Giunta provinciale amministrativa dovrebbe decidere la loro esenzione (522).

RISPOSTA. Si risponde anche a nome del Ministro dell'interno.

A termini delle vigenti disposizioni di cui all'articolo 282 del testo unico per la finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, sostituito dall'articolo 50 della legge 2 luglio 1952, n. 703, compete alla Giunta provinciale amministrativa, in sezione speciale per i tributi locali, la cognizione in grado di appello dei ricorsi prodotti dal Comune e dai contribuenti avverso le decisioni delle Commissioni comunali per i tributi locali: per l'effetto la detta Sezione speciale, quale organo collegiale del contenzioso tributario, risulta investita di funzioni di giurisdizione amministrativa sulle quali è ammesso il sindacato della Commissione centrale delle imposte dirette per soli motivi di legittimità, giusta l'articolo 284-*bis* del citato testo unico.

Esaurito il procedimento innanzi agli organi ora accennati, ogni ulteriore questione, che non si riferisca ad estimazione di redditi e ad accertamenti di fatto relativi alla materia imponibile, può essere proposta unicamente davanti all'autorità giudiziaria, come prescrive il successivo articolo 285.

Secondo la legislazione vigente le controversie della specie sfuggono quindi all'apprezzamento di questo Ministero, il quale pertanto non può sindacare l'operato della Giunta provinciale amministrativa di Milano in ordine alla decisione segnalata dall'onorevole interrogante.

Il Ministro dell'interno, peraltro, ha fatto presente che, in seguito a suggerimento della competente Prefettura, il Sindaco di Binasco ha già inoltrato alla Giunta provinciale amministrativa — Sezione speciale tributi locali — domanda di revocazione contro la decisione colla quale detto organo definiva il ricorso in sede di appello prodotto dal contribuente contro l'applicazione nei suoi confronti dell'imposta di famiglia per il 1954.

Tale domanda verrà presa in esame dalla Giunta provinciale amministrativa in una delle prossime sedute per le decisioni di sua competenza.

Il Ministro
TREMELLONI.

LOCATELLI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere perchè la R.A.I. nel trasmettere il « Canto dell'amore » di Car-

ducci ha omesso le ultime quartine. (Quel « canto », come si sa, è un gioiello, e le ultime quartine inneggiano alla distensione e ad un ideale sereno di pace fraterna) (533).

RISPOSTA. — Al riguardo, le faccio presente che la trasmissione, alla quale la S. V. onorevole intende riferirsi, è stata effettuata nel corso di una programmazione a carattere popolare, dal titolo « Casa Serena ».

In tale trasmissione esiste una rubrica, generalmente di durata dai tre ai quattro minuti, dal titolo « Quaderno di poesia » nella quale vengono lette, quasi sempre su richiesta degli ascoltatori, alcune brevi composizioni poetiche, o parti di esse quando la loro lunghezza eccede tale periodo.

Infatti, il particolare pubblico, al quale è rivolta la popolare trasmissione, non seguirebbe con diletto una lettura di maggiore durata.

Inoltre, non viene eseguita una semplice lettura della composizione poetica, ma questa è preceduta da una prefazione illustrativa del componimento, delle circostanze di tempo e di luogo in cui la creazione poetica avvenne, e quando ne è il caso di riferimenti storico-letterari, od anche aneddotici; di modo che la lettura della poesia è un saggio che completa la trasmissione.

Questo è accaduto anche per il « Canto dell'amore » di cui fu trasmessa la parte centrale costituita da diciotto quartine sulle trenta complessive che compongono il canto.

In sostanza, anche nel caso in esame, la trasmissione di cui trattasi ha obbedito ad un criterio antologico, adatto alle ascoltatrici di « Casa Serena ».

Il Ministro
CASSIANI.

LOCATELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere perchè è stato rifiutato il passaporto a Rolando Guerzoni (di Milano) « incensurato » (557).

RISPOSTA. — Il nominato Guerzoni Rolando di Egidio ha subìto due volte condanne per contrabbando di tabacco.

Attualmente a suo carico pende presso la Pretura di Milano procedimento penale per lesioni.

In dipendenza di quanto sopra, la Questura gli ha rifiutato il rinnovo del passaporto.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

MONTAGNANI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere:

1) quale è stata la produzione di energia elettrica da parte della Società « Larderello » negli anni dal 1948 al 1953 incluso;

2) quanta di tale energia elettrica è stata fornita alle Ferrovie dello Stato e quanta a private Società distributrici;

3) a quale prezzo è stata venduta la energia fornita alle Società distributrici private (547).

RISPOSTA. — Con riferimento alla sopra trascritta interrogazione si comunica alla S. V. onorevole che i quantitativi di energia elettrica prodotti dalla società « Larderello » negli anni dal 1948 al 1953, sono stati pubblicati nelle statistiche ufficiali del settore industriale cui si riferiscono.

Sulla base delle cennate statistiche, i valori ad anno risultano come appresso:

1948	migliaia di	kWh.	876.857
1949	»	»	1.051.059
1950	»	»	1.278.168
1951	»	»	1.585.075
1952	»	»	1.838.769
1953	»	»	1.880.479

Circa, poi, la parte di essa energia ceduta a terzi dalla « Larderello » ed i relativi prezzi di vendita, non si può che confermare quanto questa Amministrazione ha avuto modo di scrivere rispondendo (con nota del 22 giugno u. s. n. 1679/5-73) ad analoga interrogazione 497, presentata al Senato dalla S. V. Onorevole nella seduta del 3 giugno, resoconto sommario 126); e cioè, che l'interrogazione sopra trascritta tende a conoscere dati ed elementi sulla fornitura ed i prezzi di cessione dell'energia

elettrica, considerati in contratti tra private Aziende, e che in base alle vigenti disposizioni non potrebbero rendersi di pubblica ragione senza ferire il principio della riservatezza cui si ispira il nostro ordinamento giuridico nel governare i rapporti commerciali fra i privati.

Il Ministro
VILLABRUNA.

NACUCCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Lo stato in cui si trova lo stabile della stazione ferroviaria di Lecce è deplorevole.

Ciò viene rilevato da più tempo da tutti i cittadini, dalla stampa, dai parlamentari di tutti i partiti, dalle autorità amministrative comunali e provinciali e ripetutamente dalla Camera di commercio industria e agricoltura di Lecce, la quale ultimamente in data 3 giugno ha indirizzato una istanza a codesto Ministero invocante che almeno sia portata a termine una misera costruzione, iniziata da oltre un anno e ideata — con discutibile criterio di opportunità — allo scopo di ingrandire un edificio che poteva ritenersi sufficiente solo all'epoca in cui fu costruita la ferrovia adriatica, quando la stazione di Lecce regolava il traffico di una sola linea — e non più proseguita inspiegabilmente da parecchi mesi.

Ora io chiedo di sapere: 1) se il Ministero dei trasporti — sezione lavori — sia finalmente disposto ad assestare in un breve termine il fabbricato della stazione di Lecce; 2) se il Ministero dei trasporti di concerto con quello dei lavori pubblici, sia disposto a considerare la impellente necessità dello spostamento della stazione ferroviaria di Lecce, secondo un progetto preparato da moltissimi anni; quanto meno se sia disposto a prendere in seria considerazione la necessità di costruire nell'ambito dell'attuale stazione il sottopassaggio e le altre opere che io indicai all'Amministrazione ferroviaria nel 1947, quando ero sindaco di Lecce, in una dettagliata relazione.

Detti lavori in prosieguo di tempo e più volte sono stati sollecitati da tutte le autorità amministrative, dalla Camera di commercio industria e agricoltura, dall'Ente del turismo e da altri enti di Lecce (536).

RISPOSTA. — I già intrapresi lavori di sistemazione, ampliamento e miglioramento degli impianti della stazione di Lecce, comprendenti la costruzione di un avancorpo (lato città) del fabbricato viaggiatori allo scopo di ampliare la biglietteria e gli atri partenze ed arrivi, la costruzione di una pensilina addossata al fabbricato viaggiatori e la sistemazione del piazzale di stazione previo allargamento dei marciapiedi, per un importo di circa lire 62 milioni, hanno subìto un certo rallentamento in relazione alla necessità di progettare un nuovo complesso di lavori di miglioria riguardanti essenzialmente la costruzione di un sottopassaggio viaggiatori e l'allungamento di altri due assi del fabbricato stesso al fine di ampliare le sale di attesa ed il ristoratore.

Tali lavori comporteranno presumibilmente una ulteriore spesa di circa lire 50 milioni.

Il rallentamento suddetto si è reso necessario per evitare che opere previste nella prima fase dei lavori dovessero poi essere demolite per l'attuazione della seconda e ciò particolarmente per quanto riguarda gli accessi del sottopassaggio che fanno capo all'atrio partenze e a quello arrivi.

Il progetto della seconda fase dei lavori è stato ormai allestito e si presume che nel nuovo esercizio finanziario si possa dare esecuzione a tali maggiori opere.

Il Ministro
MATTARELLA.

PALERMO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi che hanno ostacolato il rimborso dovuto ai pensionati statali delle ritenute erariali erroneamente trattenute dal 1° luglio 1952, mentre al personale statale in servizio detto rimborso è stato effettuato da oltre otto mesi e se non ritenga indispensabile, allo scopo di tranquillizzare i pensionati statali, impartire subito ai vari uffici provinciali del Tesoro le disposizioni esecutive di rimborso in applicazione del decreto presidenziale 11 luglio 1952, n. 767 » (501).

RISPOSTA. — Il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1952, n. 767, non prevede alcun rimborso di ritenute erariali, nè a fa-

vore del personale statale in attività di servizio, nè a favore dei pensionati. Il predetto decreto stabilisce, invece, la maggiorazione degli importi lordi dei trattamenti di attività e di quiescenza in relazione al ripristino delle ritenute erariali (ricchezza mobile, complementare e addizionale) disposte, con gli articoli 27 e seguenti della legge 8 aprile 1952, n. 212.

Mentre per gli stipendi si è provveduto alla maggiorazione in parola mediante la sostituzione delle tabelle allegate alla legge n. 212 sopracitata con nuove tabelle annesse al decreto n. 767, per le pensioni è stato, invece, applicato il prontuario n. 15, appositamente elaborato, maggiorando il loro importo annuo in maniera tale che, dopo la detrazione delle predette ritenute erariali, risultassero importanti importi netti mensili corrispondenti a quelli spettanti anteriormente al 1° gennaio 1952 (data di ripristino delle ritenute in parola).

È bensì vero che nei confronti del personale in attività di servizio è stato effettuato un conguaglio (non un rimborso di ritenute) in applicazione del citato decreto n. 767, ma detto conguaglio è derivato dal sistema che si è dovuto adottare, per motivi tecnici, nella costruzione delle tabelle di stipendi annesse al ripetuto decreto n. 767. Tale conguaglio peraltro in nessun caso ha raggiunto importi di una certa entità e non ha avuto luogo per tutti i gradi della gerarchia statale.

Nessun conguaglio deve, invece, effettuarsi in applicazione del menzionato decreto n. 767 nei confronti dei pensionati, in quanto, ripetesi, mediante l'adozione del suddetto prontuario n. 15 sono stati determinati i nuovi importi lordi dei trattamenti di quiescenza per i quali, dopo l'applicazione delle ritenute per imposta di ricchezza mobile, imposta complementare e addizionale, risultano importi netti mensili corrispondenti a quelli spettanti prima della suddetta data del 1° gennaio 1952.

Nei confronti dei pensionati dovrà peraltro procedersi alla nuova ratizzazione netta mensile in applicazione delle disposizioni in materia di imposta complementare contenute nella legge 21 maggio 1952, n. 477 e della legge 26 novembre 1593, n. 876, nonchè in seguito alla cessazione del periodo di applicazione della legge 2 gennaio 1952, n. 1, con la quale venne aumentata, per l'anno 1952, l'addizionale sui tributi erariali dal 5 per cento al 10 per cento. A tale scopo sono stati già compilati i due prontuari (n. 16 e n. 17) riferentisi ai periodi 1° luglio-31 dicembre 1952 e 1° gennaio-30 novembre 1953.

Il primo dei suddetti prontuari è già stato stampato e verrà diramato, assieme al secondo, non appena sarà ultimata la stampa, attualmente in corso, anche di quest'ultimo, essendo opportuno effettuare un unico conguaglio in applicazione delle cennate disposizioni.

Inoltre è in corso di elaborazione un terzo prontuario per la ratizzazione netta mensile delle pensioni con l'applicazione della ritenuta dell'1 per cento per il contributo a carico dei pensionati, a partire dal 1° dicembre 1953, previsto dall'articolo 2 della legge 30 ottobre 1953, n. 841, concernente l'assistenza sanitaria a favore del personale in quiescenza.

La compilazione di quest'ultimo prontuario non si è potuta iniziare subito dopo l'entrata in vigore della citata legge n. 841, essendosi dovuta ultimare prima la compilazione dei due sopramenzionati prontuari.

Il Ministro
ARCAINI.

PALLASTRELLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Perchè provveda urgentemente a soddisfare ai bisogni della provincia di Piacenza in tema di cantieri di lavoro e di rimboschimento, secondo l'elenco che l'Ufficio provinciale del lavoro di Piacenza proporrebbe, in base alle ben controllate richieste pervenute dai singoli Comuni interessati e rispondenti ai bisogni indilazionabili. Perchè il Ministro voglia tener presente che, di fronte ai necessari 81 cantieri di lavoro e ai 27 di rimboschimento richiesti, l'assegnazione di 54.970 giornate di lavoro è irrisoria anche se si potesse opporre che questa assegnazione si basa su dati relativi alla disoccupazione perchè praticamente non servono a soddisfare alle esigenze economiche e sociali della provincia di Piacenza (573).

RISPOSTA. — Torna gradito assicurare, al riguardo, che si confida di poter integralmente

approvare il piano elaborato dai competenti Organi provinciali di Piacenza, subordinatamente al parere della Commissione centrale per il collocamento.

Si fa, tuttavia, rilevare che la quota di giornate assegnata alla provincia di cui trattasi è il risultato di un calcolo statistico condotto secondo il criterio che è uguale per tutte le provincie e, poichè i fondi a disposizione sono stati tutti ripartiti, non è possibile concedere alla provincia di Piacenza un numero di giornate-operaio maggiore di quello già comunicato da questo Ministero.

Il Ministro
VIGORELLI.

PAOLUCCI DI VALMAGGIORE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere: 1) se non ritenga necessario ed urgente riorganizzare come già diligentemente si praticava fino ad alcuni mesi addietro, il funzionamento del servizio informazioni e parlamentare presso gli uffici delle pensioni dirette e indirette di guerra; 2) se risulta all'onorevole Ministro che da tre mesi i parlamentari o loro incaricati, si recano inutilmente presso gli Uffici di Via Lanciani n. 11, dato che i funzionari ed impiegati addetti al citato servizio informazioni non sono in grado di controllare, per intervenute forse nuove disposizioni, i fascicoli in trattazione; 3) se risponda a verità la voce che per avere notizie sullo sviluppo delle pratiche si debba scrivere esclusivamente all'onorevole Sottosegretario per le pensioni (530).

RISPOSTA. — Con riferimento alla interrogazione sopra descritta, si comunica che le disposizioni riguardanti il funzionamento degli Uffici collegamento parlamentari, esistenti presso i vari Servizi di questo Sottosegretariato non sono state modificate.

Soltanto presso il Servizio Dirette nuova guerra di Via Lanciani, per ragioni d'indole organizzativa degli archivi e degli uffici, non si è potuto fornire, con la dovuta regolarità, per breve periodo, le notizie richieste dagli onorevoli parlamentari e dai loro segretari. Superato ormai il periodo di assestamento, l'Ufficio informazioni ha ripreso la sua normale attività.

Attualmente si verifica infatti che la disposizione di fornire dieci notizie mensili ai parlamentari è osservata, che anzi molto frequentemente, presso tutti i Servizi, tale limite viene sensibilmente superato.

Si ritiene opportuno far presente che questo Sottosegretariato, al fine di venire incontro alle aspettative dei cittadini che attendono la definizione delle loro pratiche di pensione, ha adottato il sistema di comunicare, direttamente, agli invalidi ed ai congiunti dei Caduti, mediante apposite cartoline, i provvedimenti che vengono disposti in ordine alle loro domande; provvedimenti che riguardano sia la fase istruttoria che la risoluzione delle pratiche e, peraltro, anche l'emissione dei decreti concessivi e negativi e l'invio dei ruoli agli Uffici provinciali del Tesoro.

Per quanto riguarda il terzo punto dell'interrogazione si comunica che, per non turbare l'andamento dell'ingente lavoro che ancora grava sui dipendenti Servizi, si è ravvisata la necessità di disciplinare la trattazione delle lettere commendatizie, le quali anche se dirette ai Direttori dei Servizi, affluiscono alla Segreteria di questo Sottosegretariato alla quale è stato dato l'incarico di provvedere all'espletamento.

Con tale procedura si è consentito ai Servizi, in ispecie quelli della nuova guerra, di dar corso con maggiore sollecitudine a tutte quelle pratiche di vecchio impianto mai sollecitate, i cui titolari, fiduciosi nell'opera dell'Amministrazione, non hanno mai voluto o potuto rivolgere premure per il disbrigo delle loro domande.

Il Sottosegretario di Stato
PRETI.

PELIZZO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i motivi per i quali a tutt'oggi, nonostante ripetute sollecitazioni anche da parte dei parlamentari della zona, non si sia provveduto ad autorizzare la ditta Rosina Pietro (unica concessionaria della linea appresso indicata e che ha sempre corrisposto encomiabilmente alle svariate esigenze dell'interes-

se pubblico) ad intensificare il servizio di autocorriera da Udine a San Pietro al Natisone; servizio necessario per soddisfare le esigenze di questo ultimo centro — dove esistono collegi e scuole pubbliche — come da richiesta fatta dal Prefetto, dai Sindaci e dalle altre autorità locali (534).

RISPOSTA. — La domanda dell'impresa Rosina, alla quale si riferisce l'onorevole interrogante, ha formato oggetto di esame unitamente alle domande presentate da altre imprese concessionarie ferroviarie ed automobilistiche per l'istituzione di autoservizi aventi la finalità di collegare con San Pietro al Natisone i numerosi centri della provincia di Udine che gravitano verso quella località per esigenze scolastiche connesse ai vari importanti istituti che vi hanno sede.

Già nel 1952 era stato assentito in via sperimentale alla citata impresa Rosina, che ne aveva fatto domanda, un autoservizio per San Pietro al Natisone in partenza da Cividale, ivi in coincidenza con le linee affluenti della zona circostante.

Visto il risultato sfavorevole di tale esperimento (nel maggio 1953 l'impresa Rosina aveva chiesto di sospendere l'esercizio della linea) venne indetta presso l'Ispettorato compartimentale M.C.T.C. per il Friuli e la Venezia Giulia una riunione alla quale vennero invitate le autorità locali per conoscere le reali esigenze di traffico da soddisfare e i desiderata delle popolazioni, dopodichè furono invitate le imprese esercenti della zona a formulare all'uopo concrete proposte sulle quali l'Ispettorato compartimentale M.C.T.C. per il Friuli e la Venezia Giulia ha riferito comparativamente.

In base ai risultati di detto esame comparativo si è provveduto ad assentire alla Società veneta ferrovie l'autolinea Udine-Cividale-San Pietro al Natisone sul percorso più diretto per collegare i centri siti lungo la statale n 13 e ad autorizzare l'impresa Ferrari a prolungare da Cividale a San Pietro il percorso dell'autolinea di cui è concessionaria tra Udine, Buttrio e Cividale, per collegare i centri siti tra la statale n. 13 e la statale n. 56 (Udine-Gorizia).

Con tale sistemazione, di imminente pratica attuazione, si ritiene di avere soddisfatto in modo adeguato alle esigenze di traffico scolastico fatte presenti dalle autorità locali.

Il Ministro
MATTARELLA.

PETTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non creda di doversi ormai provvedere con particolare urgenza a rendere operante il disposto dell'articolo 161 della legge 18 ottobre 1951, n. 1128, relativamente alla facoltà concessa agli aiutanti ufficiali giudiziari di riscattare ai fini della pensione gli anni di servizio prestati anteriormente alla nomina di aiutanti.

Se creda, altresì, conforme a giustizia che alle ripetute istanze degli interessati si risponda che occorre attendere le « norme di attuazione » e ciò dopo che sono trascorsi circa tre anni dalla promulgazione della legge e mentre nel frattempo molti degli aiutanti anziani sono deceduti (492).

RISPOSTA. — L'articolo 161, comma terzo, della legge 18 ottobre 1951, n. 1128, concede agli aiutanti ufficiali giudiziari la facoltà di riscattare, ai fini della pensione, gli anni di servizio prestati anteriormente alla nomina di aiutante.

A suo tempo il Ministero del tesoro nominò una Commissione per la modifica degli ordinamenti degli Istituti di previdenza e per la riforma del trattamento di quiescenza spettante agli iscritti alle Casse dipendenti dagli Istituti stessi.

Tale Commissione ha predisposto uno schema di provvedimento, nel quale, all'articolo 18, sono anche regolate le condizioni e modalità del riscatto, di cui al citato articolo 161.

L'anzidetto Ministero ha ora richiesto il parere sullo schema suindicato alle Amministrazioni interessate, tra le quali questo Dicastero.

Rientra, quindi, nella competenza del Ministero del tesoro l'ulteriore corso del provvedimento anzidetto.

Il Sottosegretario di Stato
ROCCHETTI.

PETTI. — *All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — Per sapere se è a sua conoscenza che il Prefetto di Salerno ha recentemente autorizzato — dopo aver tenuto in sospeso la pratica per circa tre anni — l'apertura di una casa di cura per tubercolotici in prossimità dell'abitato delle ridenti frazioni Annunziata e San Pietro di Cava dei Tirreni, e ciò malgrado il giustificato allarme e la unanime protesta della cittadinanza e del voto contrario della civica amministrazione; e se crede disporre, o comunque intervenire, per la revoca della illegittima autorizzazione, in quanto il progettato tubercolosario, mentre rappresenta una grave minaccia alla pubblica incolumità, nel contempo danneggia in modo grave ed irreparabile la economia di quelle popolazioni che si vedono private dell'afflusso dei numerosi villeggianti, che affollavano dette frazioni allorchè non vi era in vista alcun pericolo per la loro salute (497).

RISPOSTA. — Premesso che il funzionamento di una casa di cura per tubercolotici non è causa di danno sanitario quando siano scrupolosamente osservate le norme indicate dalla tecnica ospedaliera, per quanto in particolare si riferisce all'apertura di una casa di cura per tubercolotici in Cava dei Tirreni, sono in corso gli opportuni accertamenti per determinare quali interventi l'Alto Commissariato possa adottare nella propria competenza.

L'Alto Commissario
TESSITORI.

PUCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia che in località Tagliole in provincia di Modena la Società Terni abbia in corso lavori inerenti al progetto di « derivazione dei corsi d'acqua dell'Appennino tosco-emiliano » detto « dell'Abetone » che prevede a scopo di impianto idroelettrico la utilizzazione delle acque dell'Alta Valle del Panaro nell'appennino modenese, convogliandole, dopo raccolte, nel versante toscano, progetto ammesso all'istruttoria del Consiglio superiore dei lavori pubblici e tuttora all'esame del Ministero; tutto ciò in contrasto con la norma prevista dalla legge sulla concessione delle acque che stabilisce non doversi autorizzare lavori prima della conclusione della fase istruttoria; per sapere inoltre, ove la notizia risultasse rispondente a verità, quale ufficio del Ministero abbia concesso tale autorizzazione di lavori in deroga alla norma della legge citata (454).

RISPOSTA. La Società Terni in data 15 febbraio 1950 presentò a questo Ministero domanda per derivazioni d'acqua a scopo di produzione di energia elettrica da vari fiumi dell'Appennino tosco-emiliano con diversione delle acque dal versante adriatico a quello tirrenico.

Avverso tale domanda, e prima ancora di ogni inizio della prescritta istruttoria, venivano presentati numerosi ricorsi ed opposizioni da parte di Società che svolgono attività idroelettriche nella zona interessata dai progettati impianti della Terni, da parte di vari Consorzi irrigui della Regione emiliana e dai vari Enti dell'Emilia e della Toscana.

In linea principale, i ricorrenti si sono opposti all'accoglimento della domanda Terni e sotto questo aspetto le opposizioni avrebbero potuto essere esaminate solo in sede di istruttoria; ma dato che con esse si era chiesta anche l'applicazione del settimo comma dell'articolo 7 del testo unico sulle acque, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, che stabilisce potersi respingere in limite una domanda di derivazione d'acqua, sentito il parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ove essa sia ritenuta senz'altro inammissibile perchè inattuale o contraria al buon regime delle acque o ad altri interessi generali, fu promosso il parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Detto Consesso, a Sezioni III e IV riunite, nella seduta del 4 aprile 1952, riconobbe che il progetto Terni, sia dal lato tecnico che economico, è attuabile; che la diversione delle acque dal versante adriatico a quello tirrenico non può portare turbamento al regime dei corsi d'acqua interessati; che l'eventualità che la diversione possa influenzare o depauperare le acque sotterranee della pianura emiliana o modenese non è, dal punto di vista tecnico, sufficientemente provata, anzi da taluni tecnici è addirittura asclusa; che non risulta ac-

certato e provato che la diversione delle acque possa portare un turbamento degli interessi generali tali da controbilanciare il tangibile aumento della produzione di energia elettrica; e che gli interessi dell'agricoltura, importanti indubbiamente quanto quelli dell'industria elettrica, devono e dovranno essere tutelati, ma che l'eventualità dei loro danni e la loro entità devono essere accertati dall'Amministrazione nella sede prevista dalla legge sulle acque e cioè in sede della regolare istruttoria.

Per cui, con voto n. 759, il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, manifestò il parere che non sussistono, nei confronti della precitata domanda Terni, gli specifici motivi previsti dal predetto articolo 7 per far luogo senz'altro alla sua reiezione;

che detta domanda, tenuto conto delle finalità, del complesso e dell'entità delle utilizzazioni che prevede, presenta i caratteri per essere presa in considerazione ai fini della sua ammissione ad istruttoria;

che, sussistendo però incompatibilità fra la domanda Terni ed alcune vecchie domande sulle quali si è da tempo pronunciato definitivamente il Consiglio superiore e nei confronti delle quali non è stato sinora adottato alcun provvedimento di concessione, l'ammissione ad istruttoria della domanda Terni non avrebbe potuto aver luogo fino a quando non fossero stati emanati i suindicati provvedimenti di concessione.

In relazione a tale parere sono stati interessati gli Uffici del Genio civile di Modena, di Bologna, di Reggio Emilia, di Lucca e di Pistoia, ciascuno per i corsi d'acqua interessati dalla domanda Terni che ricadono nella propria circoscrizione, perchè affrettino le incombenze di propria competenza per quelle domande di concessioni sulle quali sia intervenuto il parere definitivo del Consiglio superiore.

Si tratta di numerose domande in situazioni giuridiche complesse, le cui pratiche sono in trattazione e che verranno portate a termine nel minor tempo possibile, per poter dopo esaminare e decidere, sentito nuovamente il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, su quali delle varie nuove domande presentate per la utilizzazione dei fiumi dell'Appennino toscoemiliano, sia da svolgere contemporanea istruttoria.

Per la parte dell'interrogazione che riguarda lavori che la Terni starebbe eseguendo per la realizzazione del suo impianto, si fa presente che la Società sta in realtà effettuando dei semplici saggi in località Taglione, allo scopo di studiare la natura del terreno nella località ove è stata progettata dalla Terni una diga di ritenuta, e non si tratta quindi di lavori per la realizzazione dell'impianto.

La complessa questione, viene comunque attentamente seguìta da questo Ministero e si assicura che ogni eventuale decisione in merito sarà presa con la più scrupolosa obiettività, tenendo conto delle superiori esigenze della produzione e quindi della stessa economia delle Regioni interessate.

Il Ministro
ROMITA.

RAVAGNAN (PELLEGRINI). — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere per tutelare i vitali interessi degli agricoltori proprietari dei terreni che saranno attraversati dal nuovo tracciato della ferrovia elettrica a scartamento ridotto Trento-Malè.

Questi interessi sono gravemente compromessi dalla procedura eseguita dalla Società concessionaria della linea e dal Commissariato del Governo di Trento. Infatti a tutt'oggi è ignoto, ai Comuni e agli agricoltori interessati il tracciato della nuova linea. Nessun manifesto è stato pubblicato e affisso, nè alcun decreto di esproprio è stato emesso; tutte le occupazioni finora eseguite sono state in forza di decreti di occupazione temporanea, malgrado che questi non possono a norma di legge costituire i decreti di esproprio. Questa procedura mette gli espropriati in evidente situazione di inferiorità nella difesa dei loro legittimi interessi (544).

RISPOSTA. — Il progetto esecutivo riguardante la ricostruzione in sede propria della ferrovia Trento-Malè venne approvato con decreto interministeriale (Tesoro e Trasporti) n. 5611 dell'11 dicembre 1952, dopo che erano state attentamente esaminate e sottoposte al

parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici le diverse possibili soluzioni di sistemazione delle comunicazioni in quella zona.

Con successivo decreto di questo Ministero n. 1952 (31) A.8 del 2 maggio 1953 i lavori di ricostruzione vennero dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'articolo 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865 n. 2359, modificata con legge 18 dicembre 1879, n. 5188 e con regio decreto-legge 11 marzo 1923 n. 691.

In base all'articolo 58 del testo unico, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 alle espropriazioni occorrenti per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata, sovvenzionate dallo Stato, come la ferrovia Trento-Malè, si applicano le norme di cui agli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 per il risanamento della città di Napoli.

Risulta che per le espropriazioni riguardanti la ferrovia in questione, il Commissariato del Governo per quella Regione si attiene alle vigenti disposizioni, nei casi in cui la Società concessionaria della ferrovia non riesce a raggiungere amichevoli accordi con i proprietari dei terreni attraversati.

Il Ministro
MATTARELLA.

RUSSO LUIGI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Se non crede di procedere con sollecitudine alla statizzazione della scuola media di Polignano a Mare (Bari), che negli anni del suo funzionamento e del suo sviluppo, si è dimostrata rispondente ad una reale necessità di quella operosa cittadina (531).

RISPOSTA. — La domanda del comune di Polignano a Mare (Bari) intesa ad ottenere la istituzione di una scuola media è pervenuta al Ministero ed è corredata dai prescritti documenti.

Si è però spiacente di comunicare che la domanda stessa, almeno per ora, non può essere accolta, in quanto, con i limitati fondi stanziati in bilancio, il Ministero deve anzitutto provvedere alla creazione di nuovi corsi e di nuove classi resasi indispensabile a seguito dell'incremento della popolazione scolastica in molti centri, nonchè alla trasformazione in scuole a sè stanti delle sezioni staccate d'istituti d'istruzione media, classica, scientifica e magistrale tuttora esistenti.

Il Ministro
MARTINO.

RUSSO SALVATORE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere l'ammontare dei contributi ordinari e straordinari assegnati dal fondo E.C.A. ai vari Comuni della provincia di Palermo nel corrente anno finanziario e con quali criteri tali contributi sono stati concessi (508).

RISPOSTA. — La competenza amministrativa in materia di pubblica beneficenza e di opere pie spetta, in Sicilia, alla Amministrazione regionale, a' termini del combinato disposto degli articoli 14, lettera *m*) e 20 dello Statuto speciale.

Il Sottosegretario di Stato
BISORI.

RUSSO SALVATORE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è informato che nella provincia di Enna circa tremila braccianti agricoli non hanno percepito gli assegni familiari del 1953, mentre in altre provincie sono stati corrisposti già gli assegni familiari del 1° semestre 1954 (540).

RISPOSTA. — Si chiarisce, al riguardo, che l'apposita Commissione provinciale di Enna adottò, in data 26 ottobre 1953, una determinazione provvisoria di assegnazione di giornate di assegni familiari per l'anno 1953. La sede dell'I.N.P.S. di Enna ha provveduto a pagare il saldo sulla base dei dati in questione.

In data 12 aprile u.s. la detta Commissione ha, peraltro, adottato la determinazione definitiva delle giornate di assegni per il 1953, per cui l'Istituto ha in corso la liquidazione del conguaglio definitivo.

L'Istituto è stato, comunque, invitato a completare, con la massima sollecitudine, la liquidazione.

Il Ministro
VIGORELLI.

SIBILLE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che i lavoratori della Società Talco e Grafite Val Chisone sono in sciopero dal 13 maggio 1954 contro la decurtazione del premio di produzione e il declassamento delle qualifiche; che l'abbandono del lavoro ha già provocato il crollo delle gallerie di alcune miniere; che il conflitto danneggia notevolmente l'economia di una vasta zona, la Val Germanasca e la Val Chisone, lungo le quali sono sparsi gli stabilimenti e le miniere di talco e di grafite, con la perdita di grosse quantità di produzione e di decine e decine di milioni di salari, mentre il clima sociale viene esasperato anche dal fatto che la ditta ha licenziato in tronco membri di Commissione interna aderenti alla C.I.S.L., U.I.L., C.G.I.L.; chiede se l'onorevole Ministro del lavoro, considerando anche il notevole interesse dello Stato ad una azienda gestita in dipendenza di una concessione, non ritenga di dover convocare con sollecita urgenza, avanti a sè, le parti per la composizione della vertenza (537).

RISPOSTA. — Si assicura la S.V. onorevole che la trattazione della vertenza insorta fra la Società Talco e Grafite Val Chisone ed il dipendente personale, in ordine alla quale già ha svolto gli interventi del caso l'Ufficio provinciale del Lavoro di Torino, è stata avocata presso questo Ministero, con apposita riunione delle parti, fissata per il 9 corrente.

Il Ministro
VIGORELLI.

SPALLICCI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Vista la circolare della Direzione generale dell'Istituto nazionale della previdenza sociale n. 502200 SC. e V/ del 18 marzo 1953 (D.P.R. 19 dicembre 1953, n. 922, concernente provvedimenti di clemenza) ispirata al precedente del 15 dicembre 1953, relativo a concessione di amnistia, e per l'applicazione di amnistia e indulto per infrazioni alle norme previdenziali accertate con contravvenzioni portate al giudizio penale o in via amministrativa, applicabili su richiesta degli interessati che ne facciano domanda nel primo caso (amnistia), mentre, per quello che riguarda le inadempienze in sede amministrativa, a tutto il 25 febbraio 1954, esse possono essere regolarizzate col versamento, nel termine massimo fissato dall'invito rivolto a ciascun interessato, oltre che dell'importo dei contributi non versati, di una somma pari a quella cui ammonterebbero gli interessi calcolati al 7 per cento, poichè vi sono in corso liti avanti ai Tribunali civili per pretese evasioni o inadempienze impugnate in maniera da rendere ancora incerto l'importo dovuto; chiedo di conoscere: se i contributi non versati possono determinarsi a capriccio — particolarmente quando trattasi di arretrati di vecchia data, come, ad esempio, nei casi del comune di Monteleone di Fermo (Ascoli Piceno) di nessuna importanza, dove la gestione dal 1942 al 1946 è stata fatta (avvalendosi della facoltà dell'articolo 301 del regolamento 30 aprile 1936, n. 1138) dal segretario e dalla guardia comunale per l'impresa S.A.G.I.C.A. di Bologna, alla quale sono stati accollati i contributi per sette impiegati alternati mentre gli effettivi che hanno assolto il servizio (Ezio Alessandrini e De Angeli) perchè dipendenti dal Comune erano esclusi dall'obbligo dell'inscrizione a dipendenti da privati — o vanno riportati alle risultanze dei registri e delle prestazioni soddisfatte dall'Istituto non ai numeri di persone inesistenti, ma riferibili a persone fisiche alle quali l'Istituto ha corrisposto (o avrebbe dovuto corrispondere) prestazioni di natalità, nuzialità, tubercolosi, pensioni dirette e di reversibilità nei casi di invalidità e vecchiaia, corresponsione di un capitale alle famiglie nei casi di morte del lavoratore, perchè mancando tali contropartite le pretese dei contributi sarebbero inconcepibili; e, nei casi ancora *sub judice* per gli accertamenti a carico, cioè di debito, debbano concorrere tutti gli elementi e le indicazioni regolamentari e dei moduli IC. 3, IC. 2-*bis*, gli ordinari prospetti di contestazione, seguendo il piano di controllo degli Ispettori del lavoro che sempre debbono concorrere negli accordi delle parti per garantire gli obblighi e le prestazioni; infine se, nei casi di giudizi pendenti in sedi di Tribunali civili, Corti d'appello e Corti di cassazione, l'amnistia porti come conseguenza che ciascuna parte debba sostenere le proprie spese incontrate

per la lite, e come sempre verificatosi rispetto ad analoghi provvedimenti che hanno annullato anche gli obblighi del pagamento spese anticipate dallo Stato (437).

RISPOSTA. — Sciogliendo la riserva di cui al foglio n. 484 in data 19 maggio ultimo scorso, si ha il pregio di partecipare alla S.V. onorevole l'esito degli accertamenti disposti da questo Ministero, in ordine a quanto rappresentato nella interrogazione sopra trascritta.

Oltre ai due casi di inadempienza contributiva, verificatisi nel comune di Monteleone Fermo e alla S.A.G.I.C.A. di Bologna, la S.V. onorevole chiede in sostanza di conoscere:

a) quali siano i criteri e le modalità di applicazione delle disposizioni impartite dall'I.N.P.S. con la circolare n. 50200 C e V del 18 marzo 1954, con la quale sono stati stabiliti provvedimenti di particolare benevolenza, ispirati al D.P.R. 19 dicembre 1953, n. 922, per la concessione di amnistia e indulto, nei confronti dei datori di lavoro che abbiano commesso inadempienze contributive accertate con contravvenzioni o in via amministrativa;

b) se i contributi non versati possono determinarsi a capriccio, e cioè indipendentemente da quelle che sono le risultanze dei documenti contabili dei datori di lavoro inadempienti, e dalle disposizioni legislative che regolano la materia;

c) se, nei casi di inadempienza contributiva, ancora in corso di accertamento, l'Istituto suddetto tenga conto delle indagini svolte dall'Ispettorato del lavoro;

d) se, nei casi di giudizi ancora non definiti, l'applicazione dell'amnistia nei confronti dei datori di lavoro, per i quali esista verbale di contravvenzione, comporti la compensazione delle spese sostenute dalle parti per il giudizio stesso.

In relazione a quanto precede, si precisa:

a) con la citata circolare n. 50200 l'I.N.P.S. ha dato applicazione ad un provvedimento del Comitato esecutivo, con il quale il Comitato stesso ha voluto dare ai datori di lavoro inadempienti — sia che l'omissione contributiva riguardi verbale di contravvenzione, sia che concerna un semplice accertamento in via amministrativa — la possibilità di eliminare la loro esposizione contributiva con il minor sacrificio possibile e, come si è detto, nello spirito della legge concernente la concessione di amnistia e indulto.

Al riguardo, si chiarisce che l'applicazione del provvedimento di amnistia avrebbe riguardato soltanto le contravvenzioni elevate dall'Ispettorato del lavoro e non le inadempienze contributive accertate in via amministrativa, e che, per le contravvenzioni, il beneficio che avrebbero potuto realizzare i datori di lavoro sarebbe stato limitato al semplice annullamento dell'ammenda.

Di conseguenza, il datore di lavoro sarebbe stato tenuto, in ogni caso, al pagamento dei contributi assicurativi omessi e delle relative sanzioni civili, le quali, come è noto, ai sensi di legge sono determinate in misura pari ai contributi stessi.

Il Comitato esecutivo, invece, ha stabilito che le aliquote di sanzione civile, da applicare ai contributi per le inadempienze accertate con verbale di contravvenzione, siano stabilite non già nella misura pari al 100 per cento dei contributi omessi, ma in una quota pari al 50 per cento di quello che sarebbe stato l'importo della sanzione stessa, nella ipotesi in cui l'inadempienza fosse stata composta in via amministrativa.

Tali aliquote sono:

5 per cento dei contributi omessi, quando la durata dell'inadempienza non sia superiore a tre mesi;

7,50 per cento dei contributi omessi, quando la durata dell'inadempienza è superiore a tre mesi e inferiore a sei;

10 per cento dei contributi omessi, quando la durata dell'inadempienza è superiore a sei mesi e inferiore a 12;

15 per cento dei contributi omessi, quando la durata dell'inadempienza è superiore a dodici mesi e inferiore a ventiquattro;

20 per cento dei contributi omessi, quando la durata dell'inadempienza è superiore ai ventiquattro mesi.

Qualora le sanzioni civili, come sopra stabilite, risultino inferiori a quello che sarebbe l'importo degli interessi al tasso del 7 per

cento, esse saranno però richieste in una misura pari a tali interessi.

Per quanto riguarda le inadempienze accertate in via amministrativa e per le quali nessun provvedimento di clemenza era stato previsto dal decreto concernente l'amnistia e l'indulto, in quanto tale decreto non poteva riguardare, ovviamente, che i reati già accertati in via penale e ancora pendenti avanti alla Magistratura, il Comitato esecutivo dell'I.N.P.S. ha disposto che i datori di lavoro inadempienti possano normalizzare i loro rapporti contributivi con l'Istituto, versando, entro un termine di sessanta giorni dalla data dell'invito, i contributi omessi maggiorati dei soli interessi dovuti per il periodo del ritardato pagamento e conteggiati al tasso compensativo del 7 per cento.

Pertanto, per queste inadempienze, la sanzione civile, che sarebbe stata pari al 100 per cento dei contributi stessi, è stata totalmente abbuonata e sostituita con i soli interessi compensativi.

b) La determinazione dell'importo dei contributi delle assicurazioni sociali obbligatorie, dovuti dai datori di lavoro nei confronti del personale soggetto all'obbligo delle assicurazioni predette, in quanto presta la sua opera alle dipendenze di terzi con retribuzione (articolo 3 del regio decreto-legge 14 aprile 1939, n. 636), viene fatta applicando fedelmente le disposizioni della vigente legislazione previdenziale.

Per i contributi base delle singole assicurazioni, l'importo si calcola, rilevato l'ammontare della retribuzione, con la semplice lettera delle tabelle allegate alle leggi assicurative, che stabiliscono classi di contributi fissi determinate in relazione a classi di retribuzione delimitate da un importo minimo e da un importo massimo.

I contributi dovuti al Fondo adeguamento pensioni vengono ugualmente calcolati sull'importo delle retribuzioni quale è dato dai registri e dalle documentazioni contabili del datore di lavoro, applicando ad esse le percentuali che al riguardo stabiliscono le leggi, entro gli eventuali limiti dei « minimali » o dei « massimali » pure indicati dalle leggi.

c) Per quanto riguarda gli accertamenti condotti dagli Organi di vigilanza dell'I.N.P.S. per la determinazione delle inadempienze contributive, è opportuno precisare che le indagini svolte dagli organi in parola si basano su quella che è l'effettiva situazione contributiva dell'azienda in relazione all'accertamento condotto *in loco* dagli Ispettorati del lavoro.

Si chiarisce che nei casi *sub judice* per gli accertamenti a carico, cioè di debito dell'azienda, gli accertamenti stessi, per quanto concerne l'assicurazione del personale delle gestioni delle imposte di consumo, soggetto alla iscrizione allo speciale Fondo di previdenza approvato col regio decreto 20 ottobre 1939, n. 1863, vengono fatti non già in base ai moduli IC. 3 e IC. 2-*bis* (elenchi annuali di ripartizione che vengono compilati dall'azienda), bensì in base alla retribuzione che risulta effettivamente corrisposta.

Da ciò si rileva che, molte volte, i risultati delle indagini possono essere sostanzialmente difformi da quelle che sono le risultanze contabili-amministrative cui è pervenuta l'azienda nelle proprie scritturazioni, in quanto, ove si ritenessero senz'altro per esatte le scritturazioni stesse, molte volte si determinerebbero dannose omissioni, tanto più che l'esperienza ha provato che non sempre le aziende riportano fedelmente nella propria contabilità la situazione di fatto dell'impresa.

È quindi, di grande utilità l'opera svolta dagli Ispettorati del lavoro e dagli Organi di vigilanza dell'I.N.P.S., i quali nella lettera e nello spirito delle leggi cercano, con tutti i mezzi, di accertare la verità nell'interesse dei lavoratori.

Da quanto precede, appare evidente che, nel caso, le indagini vengono condotte, oltre che dagli Ispettorati del lavoro, anche dagli Organi di vigilanza dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, conseguendosi così dei risultati che non possono non essere identici ad accertamenti ultimati.

d) Nella ipotesi in cui vi siano delle contravvenzioni soggette ad amnistia, la declaratoria, di amnistia stessa non può determinare compensazione di spese, in quanto, in tali casi, non esistono spese legali così per quanto riguarda il datore di lavoro contravvenzionato,

come per quanto concerne l'Istituto assicuratore.

I due casi di omissioni contributive citati dalla S.V. onorevole — e cioè l'indempienza del comune di Monteleone di Fermo (Ascoli Piceno) e della S.A.G.I.C.A. di Bologna — debbono essere esaminati e valutati al lume dei chiarimenti che precedono non essendo, gli elementi addotti nel testo della interrogazione, sufficienti a consentire un particolare ed esauriente giudizio.

Il Ministro
VIGORELLI.

SPALLINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti intende prendere per venire in aiuto degli agricoltori dei paesi di Turate, Rovello, Lomazzo (Como) che da una violentissima grandinata si sono visti distruggere radicalmente, nella nottata tra il 1° e il 2 giugno, le piantagioni di frumento, patate e granoturco, con un danno di oltre un centinaio di milioni.

Trattasi di paesi che vivono esclusivamente dei prodotti dell'agricoltura, ed è urgente ed indispensabile l'intervento del Governo per lenire in parte la miseria di quelle popolazioni (506).

RISPOSTA. — Questa Amministrazione era già a conoscenza dei danni causati alle colture dalla recente grandinata verificatasi nel territorio dei comuni di Turate, Rovello e Lomazzo, in provincia di Como, ma non può adottare alcun intervento a favore degli agricoltori danneggiati, in quanto mancano disposizioni di legge, e quindi fondi in bilancio, che consentano la concessione di sussidi o contributi alle aziende agricole che abbiano subìto danni in conseguenza di avversità meteorologiche.

Il Ministro
MEDICI.

STAGNO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che l'articolo 53 della legge 9 maggio 1940, n. 369 sullo stato degli ufficiali dell'Esercito sancisce fra gli altri l'obbligo, per gli ufficiali di complemento, di prestare in tempo di pace il servizio di prima nomina di durata tale che, aggiunto al tempo passato alle armi, non superi di massima la ferma di leva con un minimo di tre mesi — se non ritiene opportuno abrogare la circolare 12075 del 6 dicembre 1946, con la quale si eleva da tre a sei mesi il servizio di prima nomina, indipendentemente dal periodo di tempo comunque passato alle armi dagli interessati precedentemente.

E tanto in favore dei militari delle classi 1921 e precedenti, i quali durante la guerra hanno prestato successivamente al 1943 il servizio di prima nomina per almeno tre mesi. E ciò anche in vista delle dannose conseguenze che ognuno ne riceve per un richiamo alle armi a distanza di undici anni dalla nomina ad ufficiale (400).

RISPOSTA. — Con la circolare di cui l'onorevole interrogante chiede l'abrogazione si è provveduto a regolarizzare la posizione degli ufficiali di complemento che, ultimati i corsi indetti per l'anno 1943, non poterono prestare il regolare servizio di prima nomina della durata allora (ed attualmente) prescritta di mesi sei, a causa degli avvenimenti intervenuti l'8 settembre 1943.

In detta circolare è stata ammessa la facoltà di rinunciare alla nomina a sottotenente di complemento, mentre, per i non rinunciatari, la nomina stessa è stata subordinata alla prestazione del servizio di prima nomina di durata non inferiore a quella che avrebbero effettuata se non fossero intervenuti i predetti avvenimenti, con le sole eccezioni riguardanti gli internati in Germania, i prigionieri ed i partigiani, nonchè coloro che avessero esercitato le funzioni corrispondenti al grado di sottotenente per un periodo non inferiore a tre mesi in un reparto dell'Esercito dopo l'8 settembre 1943.

Sembra quindi che la situazione particolare dei giovani delle classi 1921 e precedenti che durante la guerra abbiano prestato servizio « di prima nomina » per almeno tre mesi sia stata già risolta nel senso auspicato e che pertanto non vi sarebbero motivi per abro-

gare, a otto anni di distanza dalla sua emanazione, una circolare la cui efficacia deve ritenersi ormai esaurita.

Il Sottosegretario di Stato
SULLO.

STAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non ritiene opportuno intervenire a sollecitare il Provveditorato alle opere pubbliche di Palermo perchè ai sensi delle leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 184, definisca finalmente la pratica per quanto di sua competenza circa l'esecuzione dei lavori di sistemazione e costruzione di strade interne per l'importo di lire 176.890.000 in Barcellona Pozzo di Gotto (Messina).

Sicchè, a sua volta, l'onorevole Ministro possa finanziare tali lavori per i quali, tramite la Direzione generale della viabilità, con nota 22 gennaio 1953, Divisione VI, protocollo n. 110, diretta al Genio civile di Messina e al comune di Barcellona Pozzo di Gotto chiedeva i dovuti adempimenti ai quali, come sopra detto, il Provveditorato di Palermo non ha ancor dato corso con grave pregiudizio dei cittadini barcellonesi che vivono in uno stato deplorevole di viabilità (445).

RISPOSTA. — In data 22 gennaio 1953, questo Ministero aveva interessato il comune di Barcellona Pozzo di Gotto a presentare domanda di contributo ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589 per la sistemazione delle strade interne del capoluogo.

Essendo successivamente intervenuta la legge 15 febbraio 1953, n. 184, tutte le domande presentate dagli Enti locali per ottenere i benefici di cui alla citata legge n. 589, sono state restituite ai competenti Uffici del Genio civile perchè, formulata una graduatoria in rapporto alla natura e all'urgenza dei lavori cui le domande si riferiscono, le ritrasmettano a questo Ministero per i possibili adempimenti di competenza.

Non appena quindi l'Ufficio del Genio civile di Messina avrà provveduto a quanto sopra, questo Ministero non mancherà di esaminare con particolare attenzione la richiesta del comune di Barcellona Pozzo di Gotto.

Il Ministro
ROMITA.

STAGNO. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso che presso l'Agenzia di Barcellona Pozzo di Gotto sin dal 1880, ed anche prima e fin dai tempi della Regìa cointeressata, si son sempre coltivati tabacchi da fumo (Spadone, Kentuchy curato a fuoco e fusteria, Brasile, Beneventano, Solento, Erzegovina gigantea, Maryland e Burley) nei Comuni che vanno da quello di Patti a quello di Giardini e per tutto il territorio di tale comprensorio; premesso che nel 1949 l'Amministrazione dei Monopoli soppresse la coltivazione del tabacco di varietà Kentuchy e nel 1951 quella dei tabacchi Maryland e Burley adducendo lo specioso motivo della loro incombustibilità; premesso che non si spiega come tali tabacchi coltivati (e combustibili) da oltre settant'anni nella circoscrizione della predetta Agenzia siano divenuti tanto incombustibili da sopprimerne la cultura; premesso che dopo il 1951 è stato solo concesso di coltivare tabacchi della sola varietà Brasile selvaggio, in primo tempo con cura al sole e posteriormente a concalda, provocando gravi proteste dei coltivatori che vedevano ammalarsi intere famiglie per le forti velenose esalazioni durante tale cura; ragion per cui, praticamente, la superficie di terreno coltivato che superava i cento ettari circa, oggi è ridotta a quasi zero; considerato che, se motivo della soppressione delle varietà più avanti catalogate è stata la poca combustibilità del prodotto va tenuto presente che anche in Toscana, in Piemonte, nel Veneto ed in altre Regioni si permette la coltivazione di tabacchi da fumo meno ma molto meno combustibili di quello della circoscrizione della più volte ripetuta Agenzia di Barcellona Pozzo di Gotto; ritenuto, invece, che se vero motivo è stato la superproduzione, si sarebbe equamente dovuto ridurre non solo nella zona della predetta Agenzia, ma, proporzionalmente in tutte le Regioni d'Italia; considerato ancora che gli agricoltori della zona pagano, e forse e senza

forse, molto ma molto di più di quello che non si paghi altrove al fisco, perchè ove erano agrumeti, oggi vi è seminario da poter adibire alla coltura di tanto tabacco da lenire il danno del malsecco, la insostenibile pressione fiscale e la disoccupazione in agricoltura; tutto ciò premesso e ritenuto, e tenuto anche presente che si è creato a Barcellona un imponente complesso di immobili, sia per il mantenimento dell'Agenzia, che per la produzione del solfato di nicotina, si interroga il Ministro delle finanze — Direzione generale Monopoli di Stato — per sapere se non ritiene opportuno intervenire per ripristinare in Barcellona la coltivazione dei tabacchi e da fumo e da fiuto onde lenire la grave crisi in cui si dibattono gli agricoltori, nonchè i molti operai specializzati che non possono avere un'altra occupazione (472).

RISPOSTA. — Nel territorio dell'Agenzia di Barcellona sono state sperimentate diverse varietà di coltura di tabacchi al fine di scegliere quelle più adatte a quel tipo di terreni.

Dagli atti dell'Amministrazione autonoma dei Monopoli risulta che nel « Manifesto » del triennio 1920-1922, oltre alle colture del Kentuchy e del Salento per trinciati, erano autorizzate, in via di prova, anche il Maryland ed affini per trinciati e l'Erzegovina; nel Manifesto del triennio 1923-1925, oltre alle predette varietà fu autorizzato l'esperimento — sempre in via di prova — con le varietà Erzegovina Gigantea, Xanti Yakà, Porsucian e Samsun.

Come si rileva dai « Manifesti » dei trienni successivi, in relazione ai risultati negativi conseguiti dalle colture delle varità suddette, il campo si restrinse sempre più, sicchè restarono soltanto autorizzate due sole varietà: il Kentucky ed il Maryland per trinciati; varietà che furono coltivate non perchè le loro caratteristiche merceologiche fossero apprezzabili, ma soltanto per non abolire del tutto la coltivazione del tabacco in quelle località.

Poichè nel 1946 il gusto dei fumatori si era notevolmente modificato, alcuni tipi di tabacco non trovarono più utilizzazione nei lavorati del Monopolio per cui le colture dovettero indirizzarsi in conformità alle nuove esigenze. Il Maryland per trinciati restò fra i tipi non utilizzabili e la sua coltura dovette essere abolita.

Si tentò allora l'introduzione di due varietà che venivano richieste dalle Manifatture e dall'esportazione e cioè il Maryland Benincasa ed il Burley.

Purtroppo, come per le altre varietà precedentemente sperimentate, neppure queste due dettero nel territorio dell'Agenzia risultati positivi e durante il triennio 1946-1948 le loro caratteristiche furono giudicate assai scadenti.

Comunque, nel 1949 per sostituire il Kentuchy a fusteria, non più utilizzabile, furono introdotti, allo scopo di migliorarlo, prodotti Kentuchy curati a fuoco, provenienti da località che dànno notoriamente tabacchi di migliori caratteristiche.

Nel 1950, constatato definitivamente che i prodotti da fumo, coltivati nel territorio della predetta Agenzia non avevano le caratteristiche necessarie per un utile impiego nei manufatti del Monopolio, l'Amministrazione, ancora una volta — e sempre per non abolire la coltura del tabacco in quel territorio — ritenne opportuno dare un nuovo indirizzo alla coltivazione stessa e quindi, avvalendosi della facoltà concessale dall'articolo 2 del decreto ministeriale 01/4372 del 20 luglio 1948, sostituì con le Nicotiane Rustiche (Brasile Selvaggio) le varietà di tabacco non confacenti al fabbisogno.

A tal punto, giova porre in evidenza che risulta nuova la circostanza di intere famiglie ammalatesi in seguito alla cura in concalda del Brasile Selvaggio, in quanto segnalazioni del genere non sono mai pervenute all'Amministrazione dei Monopoli dalle zone dipendenti dall'Agenzia di Palermo, ove da molte decine di anni si coltiva detta varietà, curata con la stessa concalda oggi praticata in agro di Barcellona.

Va aggiunto, infine, che nei riflessi dell'economia della zona il provvedimento ha apportato un vantaggio, in quanto il prezzo medio pagato per il Brasile Selvaggio era ed è sensibilmente superiore a quello che veniva corrisposto per i tabacchi da fumo, date le scadenti caratteristiche merceologiche di questi ultimi prodotti.

Neppure nei riguardi dell'impiego della manodopera dell'Agenzia può esservi alcuna preoccupazione, perchè il Monopolio, al fine di occupare in pieno la vecchia maestranza, ha istituito a Barcellona una sezione di Manifattura.

Il Ministro
TREMELLONI.

STAGNO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se: 1) stanti le esigenze degli Uffici giudiziari che difettano di personale di cancelleria e segreteria in rapporto alle tabelle organiche pubblicate nel bollettino ufficiale n. 207 del 10 settembre 1951); 2) stante l'economia che potrebbero trarne le casse dello Stato nonchè i privati; 3) stante il pregiudizio che deriva per il buon funzionamento degli uffici e per l'ordine sociale, col sistema di mettere a concorso un numero limitato di posti che non trova rispondenza con le necessità dell'Amministrazione — tanto che si è sentito il bisogno di bandire altro concorso per volontari di cancelleria (decreto ministeriale 19 febbraio 1954) mentre è ancora in corso di espletamento quello bandito con decreto ministeriale 5 gennaio 1953 (bollettino ufficiale 24 gennaio 1953 supplemento al n. 1); non ravvisi la opportunità, per le suddette ragioni, di chiedere la prescritta autorizzazione per l'assunzione di tutti i candidati al concorso per volontari di cancelleria e segreteria giudiziaria bandito con decreto ministeriale 5 gennaio 1953 pubblicato sul Bollettino Ufficiale 24 gennaio 1953 supplemento al n. 1 che risulteranno idonei, come è stato praticato più volte in casi analoghi (vedi concorsi espletati nel 1941 e 1942) (549).

RISPOSTA. — Riguardo alla sua interrogazione mi pregio comunicarle che soltanto con un apposito provvedimento legislativo potrebbe disporsi l'assunzione in servizio dei candidati risultati idonei nel concorso a 200 posti di volontario nelle cancellerie e nelle segreterie giudiziarie, bandito con decreto ministeriale 5 gennaio 1953, ma non compresi nella graduatoria dei vincitori.

Desidero però aggiungere che un provvedimento del genere verrebbe a far perdere al concorso la sua specifica finalità, che è quella di limitare l'assunzione in servizio dei migliori candidati fra quelli dichiarati idonei nei limiti dei posti per cui il concorso è bandito. È soltanto consentito l'aumento fisso di un decimo di tali posti, nei soli casi in cui la Pubblica Amministrazione nel suo potere discrezionale lo stimi rispondente alle sue esigenze. La esiguità di questo aumento è diretto ad evitare che l'esame di concorso si trasformi in un esame di mera idoneità.

Il Ministro
DE PIETRO.

TADDEI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se ritenga legittime l'interpretazione e l'applicazione dell'articolo 4 del decreto-legge n. 137 del 4 marzo 1948, come date dalla circolare 0/321/3 sc. di Prot. del 4 luglio 1951 del Ministero difesa - Direzione generale personale ufficiali - 3ª Divisione; e cioè doversi negare ai combattenti prigionieri in mano alleata prima dell'8 settembre 1943, e per questo solo fatto, il riconoscimento delle campagne di guerra per il periodo di tempo trascorso in cattività e se segnatamente a seguito dei criteri di perequazione, fra combattenti, che hanno dettato la legge n. 93 del 23 febbraio 1952, come degli orientamenti di pacificazione che da tempo si assume di voler realizzare, non intende dirimere il grave torto che viene fatto alla massa dei combattenti divenuti prigionieri delle Forze alleate in confronto con quelli caduti dopo l'armistizio in mani tedesche o giapponesi, sia provocando una interpretazione autentica della norma contrastata o dando vita ad una diversa ed equa norma legislativa (891).

RISPOSTA. — Giova in primo luogo chiarire che il decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 317, e la legge 23 febbraio 1952, n. 993, riguardano il riconoscimento di benefici diversi dalle campagne di guerra (aumento dei limiti di età per la partecipazione ai pubblici concorsi e diritto ai posti riservati ai combattenti, scatti di stipendio, promozioni anticipate, ecc.), mentre la materia delle campagne di guerra (che comportano principalmente benefici ai fini pensionistici) è regolata dalla legge 4 aprile 1950, n. 390.

È poi, da ricordare che, in occasione delle passate guerre, non sono mai state riconosciute campagne oltre quella relativa all'anno in cui avvenne la cattura.

Ciò premesso, si fa presente che la citata legge 4 aprile 1950, n. 390, così dispone:

a) nei riguardi dei personali catturati dalle Forze armate alleate lo stato di prigioniero, in conformità del principio valido per le altre guerre, costituisce titolo per la campagna di guerra limitatamente all'anno in cui si verificò il fatto (cattura) che interruppe la partecipazione al ciclo operativo (articolo 4, comma secondo);

b) in deroga al cennato principio, nei riguardi dei personali catturati «dai tedeschi o dai giapponesi e trattenuti in Germania o in Giappone oppure in territori controllati dalle Forze armate di dette Nazioni... i periodi di prigionia sono riconosciuti utili per il computo delle campagne di guerra» (articolo 5, secondo comma).

La norma di cui al secondo comma dell'articolo 5 venne inserita nella legge ad iniziativa del Parlamento, che considerò la sostanziale, profonda differenza che ha caratterizzato, nel corso dell'ultima guerra, le due posizioni dei prigionieri e degli internati, ritenendo di poter considerare questi ultimi alla stregua di veri e propri combattenti.

In sostanza, mentre non si volle abbandonare il principio seguìto per le altre guerre nei confronti dei prigionieri, considerando che le campagne di guerra non vengono concesse come un premio alla sofferenza, si ritenne di poter fare un'eccezione per gli internati, che avevano volontariamente affrontato le note conseguenze della captività per tener fede al giuramento prestato.

Tali i motivi che indussero le Camere a dare una diversa disciplina ai due casi e per i quali non si ritiene di poter adottare iniziative di modifiche della legge n. 390 sullo specifico argomento.

Da quanto precede risulta, infine, che nessuna questione può sussistere circa la legittimità della circolare numero 0321/3 SC.

Il Sottosegretario di Stato
SULLO.

TADDEI. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso che: colle circolari 925 G.M. 1939 e 708 G.M. 40 il Ministro della difesa, con riferimento alle facoltà concessegli dalla legge 370 articolo 32 del 1940, precisa che il servizio comunque prestato presso Comandi od enti di oltremare era da considerarsi valido agli effetti della promozione dei Generali di divisione al grado di Generale di Corpo di armata nel S.P.E.; colla legge 299 del 7 aprile 1941 sull'avanzamento degli ufficiali nella riserva le facoltà di cui sopra non risultano concesse, motivo per cui sono stati — di fatto — esclusi dalla promozione Generali di divisione nella riserva, reduci dell'ultima guerra, malgrado in possesso degli stessi requisiti prescritti per quelli in S.P.E.; si chiede di far conoscere se e come intenda eliminare tale incomprensibile differenza di trattamento, tenuto, fra l'altro, conto che i requisiti attualmente prescritti per la promozione a Generale di Corpo d'armata nella riserva vengono a risultare superiori a quelli necessari per la promozione al grado stesso nel S.P.E. (468).

RISPOSTA. — I generali di divisione che hanno prestato servizio equipollente, agli effetti dell'avanzamento a generali di Corpo d'armata in S.P., al Comando di divisione, hanno titolo allo scrutinio per l'avanzamento a Generale di Corpo d'armata nella posizione di riserva.

Pertanto, non si verifica l'inconveniente cui accenna l'onorevole interrogante secondo il quale i Generali di divisione valutabili per l'avanzamento a Generale di Corpo d'armata in S.P. non avrebbero titolo allo scrutinio per l'avanzamento nella posizione di riserva.

Ovviamente, lo scrutinio nelle suddette posizioni di riserva non può essere effettuato fino a quando esistano procedure d'avanzamento da rinnovare o da definire, riferite alla posizione del S.P.

Il Sottosegretario di Stato
SULLO.

TADDEI. — *Al Ministri della difesa e dell'interno.* — Per conoscere se sia vera la notizia secondo la quale una quarantina circa di nostri fedelissimi eritrei, libici ed jemeniti —

a suo tempo congedati a Roma ed a Napoli — dovrebbero essere rimpatriati d'autorità entro il mese venturo nei rispettivi luoghi d'origine; e cioè malgrado abbiano servito sotto la bandiera italiana, in pace e in guerra, per lunghissimo tempo; siano in non piccola parte mutilati od invalidi o decorati al valore; sia, da oltre un anno, a coloro che regolarmente la percepivano, stata sospesa la pensione privilegiata di guerra; abbiano in corso d'istruzione, a datare perfino dal 1951, regolari domande per ottenere la cittadinanza italiana; siano in genere compromessi nei loro Paesi d'origine per la propaganda svolta a favore del nostro Paese; abbiano in parte contratto matrimonio con cittadine italiane, convertendosi al cattolicesimo, e procreato figli legittimi e taluni abbiano trovato in Italia, da tempo, stabile occupazione; sia l'Italia, in conclusione, per tutti la loro Patria adottiva.

Per conoscere, altresì, se analogo provvedimento debba colpire anche quei pochi sottufficiali o militari di truppa tuttora in servizio nelle Forze armate, con particolare riguardo a quelli in forza all'Arma dei carabinieri che sono i più compromessi nei paesi d'origine, con conseguenze assai gravi, nei loro riguardi, d'ordine economico e morale.

Per conoscere, infine, se — nel caso che la notizia rappresentata sia vera — non si intenda, ed in qual modo, provvedere con un doveroso atto di generosità alla migliore tutela della sorte di questi sventurati, sospendendo, frattanto, per tutti — almeno — i provvedimenti lamentati (491).

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministero della difesa:

Non sussiste che sia in corso il rimpatrio coattivo di ex militari indigeni dell'Eritrea, Somalia e Libia, nè che sia stata di recente tenuta al riguardo una riunione interministeriale.

Questo Ministero provvede, tuttora, all'assistenza in Italia dei nativi delle ex colonie italiane a norma dell'articolo 2 della legge 29 aprile 1953, n. 430, sulla soppressione del Ministero dell'Africa italiana.

Per quanto concerne la seconda parte dell'interrogazione, il Ministero della difesa ha fatto conoscere che non si prevede allo stato attuale, il congedamento di tale personale tuttora in servizio presso le Forze armate.

Il Sottosegretario di Stato
RUSSO.

TARTUFOLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non ritiene necessario e opportuno procedere alla emanazione di norme per le quali le sementi da prato « trifoglio ladino » ed « erba medica » di produzione estera, siano ammesse alla importazione solo una volta che la loro colorazione artificiale apposita ne abbia consentito la individuazione rispetto alle produzioni nazionali della stessa qualità.

Infatti è noto quale profonda differenza produttiva abbiano le sementi nazionali, di tal genere, rispetto a quelle estere, tanto che, ad esempio, per il trifoglio ladino, le qualità nazionali hanno un costo superiore a lire 1.500 il chilogrammo di fronte ad un prezzo delle produzioni estere di appena lire 600, e ciò in relazione strettissima alla diversità di produzione qualitativa e quantitativa dei foraggi derivantene.

Ogni mancanza di accorgimenti al riguardo facilita i miscugli delle sementi in vendita, e le produzioni offerte agli agricoltori sotto la denominazione di « nazionale », consentono, solo a raccolto ottenuto, di poter valutare l'imbroglio subito, quando esso non possa — sia pure sul piano di difesa commerciale — essere attribuito a difficoltà stagionali e simili.

La colorazione che si chiede è un segno di identificazione e il riconoscimento della « identità » che si applica perfino al genere umano, non dovrebbe far paura a nessuno che operi secondo correttezza e coscienza (213).

RISPOSTA. — Un progetto di provvedimento legislativo che prescriva l'obbligo di colorare artificialmente le sementi di trifoglio ladino (trifolium repens) e di erba medica (medicago sativa) di provenienza estera è allo studio da parte degli organi tecnici di questo Ministero.

La Stazione sperimentale di praticoltura di Lodi è stata incaricata, infatti, di saggiare alcuni metodi di colorazione delle sementi di fo-

raggere rivolgendo particolare attenzione al metodo norvegese che, fra quelli adottati dai vari Paesi, sembra il più semplice e nello stesso tempo abbastanza sicuro ed efficace per escludere eventuali possibilità di totale decolorazione a scopo di frode.

È tuttavia necessario rilevare che un provvedimento di legge, rivolto a proteggere, attraverso la colorazione delle sementi importate, la produzione nazionale, potrebbe provocare rappresaglie contro la nostra esportazione, da parte dei Paesi che attualmente esportano in Italia le sementi di cui trattasi.

Pertanto, il problema va esaminato e risolto con ponderata cautela ed in base ad una valutazione, quanto possibile completa, dei rapporti commerciali esistenti fra il nostro Paese e ciascuno degli Stati che inviano in Italia sementi da prato.

Il Ministro
MEDICI.

TRIPEPI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga di sollecitare il necessario provvedimento interministeriale perchè al pari di quanto è stato adottato per la città di Messina, il prezzo di riscatto degli alloggi del soppresso Ufficio gestione case economiche e popolari passi in proprietà all'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Reggio Calabria, autorizzandolo: 1) ad aprire apposito conto per farvi affluire il ricavato della vendita degli alloggi per i terremotati; 2) a passare nello stesso conto le somme già depositate dagli acquirenti degli alloggi per i terremotati nel conto corrente postale n. 21/3290 intestato a tale Istituto; 3) a reimpiegare tutte le somme di cui al detto conto in nuove costruzioni.

Il provvedimento che s'impone, varrebbe: *a*) ad utilizzare i finanziamenti, erogati nel tempo a favore dei terremotati, nella stessa provincia di Reggio Calabria; *b*) a consentire con i fondi in atto disponibili la rapida costruzione di un rilevante numero di case e porre così gli sprovvisti di alloggi, aumentati notevolmente dopo i bombardamenti e le alluvioni, in condizioni di averli assegnati, senza ulteriore, lunga, penosa attesa (493).

RISPOSTA. — In seguito alla soppressione dell'Ufficio Gestione Case economiche e popolari di Reggio Calabria disposto con la legge 18 dicembre 1952, n. 3860, fu stabilito, fra l'altro, che il patrimonio immobiliare da questo amministrato, passasse all'Istituto autonomo Case popolari della provincia di Reggio Calabria, con il compito di gestire, con contabilità separata, il patrimonio stesso, applicando le disposizioni del testo unico sull'Edilizia popolare ed economica approvate con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165.

Poichè tali disposizioni prevedono la vendita degli alloggi, a condizioni di particolare favore, alle ditte terremotate in possesso dei requisiti di legge, e, con la legge di soppressione, non si è inteso confermare tali provvidenze, non sembra sia opportuno predisporre nuove e diverse disposizioni che rendano, comunque, più gravosa la situazione dei nuclei familiari colpiti dal terremoto.

Conseguentemente, si ritiene che non sia il caso di passare all'Istituto autonomo per le Case popolari della provincia di Reggio Calabria, il ricavato dalle vendite che viene ora versato in conto entrata dal Ministero del tesoro, e ciò in considerazione della lieve entità degli incassi, con i quali non sarebbe possibile, al predetto Istituto, provvedere concretamente ad un programma di qualche entità, per costruzioni atte a completare lo sbaraccamento, o per la sistemazione delle numerose famiglie della zona, bisognose di alloggio.

Per portare a soluzione il problema edilizio anche in quel Comune, questo Ministero ha, come è noto,, predisposto i noti provvedimenti di legge, attualmente all'esame del Parlamento, per la costruzione, a totale carico dello Stato, di abitazioni, per le classi più povere.

Il Ministro
ROMITA.

VACCARO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se sia a sua conoscenza che i lavori della strada San Lucido-Falconara Albanese sono stati sospesi, con grave disappunto delle popolazioni interessate, e specialmente di quella del comune di Falconara Albanese che è completamente isolato, e che, con

la costruzione di questa strada di appena otto chilometri, si vedeva finalmente allacciato con il consorzio umano.

Per evitare che le opere già compiute non vengano, per l'abbandono dei lavori, danneggiate e distrutte dalle intemperie, si chiede di provvedere con la massima urgenza, perchè i lavori vengano ripresi subito (550).

RISPOSTA. — La costruzione della strada San Lucido-Falconara Albanese per un importo di lire 80 milioni, si esegue a cura dell'Amministrazione provinciale di Cosenza con finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno.

Da informazioni assunte presso la predetta Amministrazione è risultato che i lavori sono sospesi per temporanea mancanza di fondi.

Il Ministro
ROMITA

VACCARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se è a conoscenza che, in seguito al recente cambio dell'orario ferroviario, il treno n. 81 che fermava ad Amantea alle ore 4,04, è stato sostituito con un direttissimo che transita dalla stessa stazione alle ore 4,28 senza fermata. Tale mutamento di orario, ma più di tutto la soppressione della fermata, ha apportato un notevole svantaggio a tutti i Comuni della zona, in quanto il primo treno portava la posta che veniva distribuita ai paesi interessati da una autocorriera in partenza da Amantea alle ore 5. Ma più grave è il disagio per i viaggiatori che, per la mancata fermata, o debbono prendere altri treni scomodi, o debbono fermarsi a Paola, farvi una lunga attesa per poi al mattino servirsi del treno locale, perdendo coincidenze ed arrivando ad ora tarda nei propri paesi.

L'interrogante, certo del comprensivo interessamento dell'onorevole Ministro, sempre pronto a venire incontro ai giusti desideri del pubblico, è sicuro che disporrà la fermata del DD 81 alla stazione di Amantea, eliminando così il grave inconveniente (554).

RISPOSTA. — Dal giorno 8 corrente è stata ripristinata ad Amantea la fermata per servizio viaggiatori del direttissimo 85 (e non treno 81) delle ore 4,11.

Il Ministro
MATTARELLA.

VACCARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a sua conoscenza ciò che accade giornalmente nel famoso tratto della « ferrovia della morte » Cosenza-Paola, dove a causa del vecchio e sgangherato materiale che si impiega, specialmente nel tratto San Lucido-Falconara Albanese o sul cadente viadotto sullo stesso tratto, le automotrici o le macchine, che sono in salita, non riescono a superarlo e si fermano in quel punto pericolosissimo che ricorda tanti disastri, o se in discesa, i freni a stento riescono a fermarle e si avviano a corse paurose tra le urla e lo spavento degli sventurati viaggiatori.

Sarebbe ormai tempo, onorevole Ministro, che ella con il suo ben noto attaccamento per il buon andamento del servizio ferroviario in Italia, prendesse a cuore il problema risolvendolo appieno col sollecitare al competente Ministero dei lavori pubblici l'esecuzione del progetto della rettifica della linea, progetto largamente e prontamente finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno, ed intanto sostituendo le automotrici e le macchine che non vanno più.

È un obbligo di coscienza che le pongo perchè se — mai sia — accadesse un altro disastro, la responsabilità cadrebbe intera — tutta intera — sull'Amministrazione del suo Ministero, che, ripetutamente sollecitata, si mostra indifferente a risolvere un problema così grave e vitale per la città di Cosenza (563).

RISPOSTA. — Come ho già avuto occasione di comunicare alla S.V. onorevole in risposta a precedenti interrogazioni, lo svolgimento del servizio freroviario sulla linea Paola-Cosenza, analogamente a quello in atto sulle altre linee a cremagliera della Sicilia e della Toscana, forma oggetto di costante ed attenta sorveglianza da parte non soltanto degli organi ferroviari locali, ma anche di quelli dirigenti del Servizio materiale e trazione i cui funzionari, particolarmente esperti, procedono, trimestralmente, ad una superiore ispezione del materiale rotabile in circolazione sulle linee medesime.

In particolare, per la Paola-Cosenza, l'ultima ispezione, eseguita di recente, non ha riscontrato alcunchè di anormale o di irregolare circa lo stato e l'efficienza di detto materiale e dei rispettivi mezzi frenanti. La linea in questione offre pertanto, le dovute garanzie di

sicurezza sia come impianti, sia come materiale rotabile.

Anche le condizioni del viadotto sul Vallone San Giovanni sono da considerarsi del tutto regolari e tali da garantire la piena sicurezza dell'esercizio. La prima arcata (lato Paola) di detto viadotto, anni or sono subì lesioni sotto la spinta del terreno retrostante fortemente acclive ed in fase di leggero scorrimento verso valle per effetto di acque di infiltrazione. Previ lavori di consolidamento del terreno ed incanalamento delle acque di infiltrazione, sia in superficie della falda montana che a tergo delle fondazioni, l'opera venne tenuta in osservazione per qualche anno ed, accertato l'esito soddisfacente dei provvedimenti adottati per il consolidamento della spalla, è stata prevista la sistemazione definitiva del manufatto, i cui lavori sono ora in corso di ultimazione.

Per quanto riguarda l'esercizio della linea si deve far presente che dei 24 treni viaggiatori esistenti, 17 sono effettuati con automotrici, a completa aderenza, e soltanto 7 con locomotiva a vapore. L'eventuale fermata in linea di un treno a vapore — inconveniente possibile, ma non frequente, con tale genere di trazione su qualsiasi linea — non può nè deve costituire motivo di apprensione per i viaggiatori, essendo l'arresto del treno garantito in ogni caso dall'efficienza dei mezzi frenanti, la cui manutenzione è oggetto di costante ed attenta cura.

Alla fine del corrente anno con la graduale entrata in servizio dei sei nuovi esemplari di automotrici in corso di costruzione si potrà provvedere all'intensificazione dei servizi effettuati con detti mezzi.

Circa la rettifica del tracciato della linea stessa, la cui progettazione ed esecuzione sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, assicuro di aver segnalato alla predetta Amministrazione quanto prospettato al riguardo dalla S.V. onorevole.

Il Ministro
MATTARELLA.

ZAGAMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per tutelare la produttività ittica delle Eolie ed il lavoro dei pescatori di quelle isole ridotti in gravi condizioni di disagio per la sterilità del mare, già un tempo riccamente pescoso, dovuta all'azione di pescherecci provenienti da altre zone, i quali, con l'uso di bombe, di sostanze venefiche e di fonti luminose ad alta potenzialità, operano nell'arcipelago Eolio un violento sfruttamento rendendo impossibili i normali cicli di fecondazione delle varie specie ittiche (529).

RISPOSTA. — Informo l'onorevole interrogante che la Capitaneria di porto di Messina è stata già interessata ad intensificare con tutti i mezzi a disposizione e con la cooperazione della Guardia di finanza e della Pubblica sicurezza la vigilanza sulla pesca nelle acque delle isole Eolie, al fine di difendere la fauna ittica di quelle zone dalla pesca di frodo.

Il Ministro
TAMBRONI.

Dott. MARIO ISGRÒ
Direttore dell'Ufficio Resoconti