

DCCCXLIII SEDUTA
MARTEDÌ 1° LUGLIO 1952

Presidenza del Vice Presidente **ALBERTI ANTONIO**

INDI

del Presidente **PARATORE**

E INDI

del Vice Presidente **MOLÈ ENRICO**

INDICE

<p>Autorizzazione a procedere in giudizio :</p> <p style="padding-left: 20px;">(Presentazione di relazione) Pag. 34696</p> <p style="padding-left: 20px;">(Trasmissione di domande) 34696</p> <p>Commissioni permanenti (Per la rinnovazione) 34697</p> <p>Congedi 34694</p> <p>Disegni di legge :</p> <p style="padding-left: 20px;">(Trasmissione) 34694</p> <p style="padding-left: 20px;">(Rimessione all'Assemblea) 34696</p> <p>Disegni di legge : « Esecuzione dell'Accordo sulle relazioni aeree civili tra l'Italia e la Spagna, concluso a Roma il 31 maggio 1949 » (993); « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo alle relazioni aeronautiche civili tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, concluso a Parigi il 3 febbraio 1949 » (1178); « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'Egitto per lo stabilimento dei servizi aerei regolari tra i loro rispettivi territori ed oltre, concluso al Cairo il 25 maggio 1950 » (1855) (Discussione e approvazione):</p> <p style="padding-left: 40px;">CARBONI, <i>relatore</i> 34699</p> <p style="padding-left: 40px;">TAVIANI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> 34700</p> <p>Disegni e proposta di legge (Deferimento all'esame di Commissioni permanenti) 34695</p>	<p>Disegno di legge : « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2413) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione):</p> <p style="padding-left: 20px;">MACRELLI Pag. 34751</p> <p style="padding-left: 20px;">YACCARO 34754</p> <p style="padding-left: 20px;">ROMANO Antonio 34757</p> <p style="padding-left: 20px;">DI GIOVANNI 34760</p> <p style="padding-left: 20px;">MASSINI 34762</p> <p style="padding-left: 20px;">MOLINELLI 34774</p> <p>Insiediamento del Presidente Giuseppe Paratore:</p> <p style="padding-left: 20px;">PRESIDENTE 34697</p> <p>Interrogazioni :</p> <p style="padding-left: 20px;">(Annunzio di risposte scritte) 34697</p> <p style="padding-left: 20px;">(Annunzio) 34775</p> <p>Proclamazione a senatore del signor Antonio Cassitta 34697</p> <p>Proposta di legge : « Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive » (1703) (D'iniziativa del senatore Miceli Picardi) e disegno di legge : « Disposizioni sul collocamento a riposo dei dipendenti statali » (1809) (Rinvio della discussione):</p> <p style="padding-left: 20px;">BERTONE 34698</p> <p>Relazioni (Presentazione) 34696</p>
---	--

ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni:

BASTIANETTO	Pag. 34781
FANFANI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>	34781, 34788, 34793, 34796, 34798
BERLINGUER	34782, 34783
SPATARO, <i>Ministro delle poste e telecomunicazioni</i>	34782
RUBINACCI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>	34783, 34797, 34798
BISORI	34783
LA MALFA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	34783
BOCCASSI	34783 34784
SEgni, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>	34783, 34785, 34789, 34793, 34799, 34800, 34803
AVANZINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	34784, 34791, 34797, 34798
BOGGIANO PICO	34785
TAVIANI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	34785, 34788
BRASCHI	34785
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	34785, 34790, 34797, 34799, 34801
CARBONI	34786
CAMPILLI, <i>Ministro dell'industria e commercio</i>	34786, 34790, 34800
CASO	34786
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i>	34787, 34794, 34795
CERULLI IRELLI	34788
CIASCA	34788
FILIPPINI	34789
FIGLIARETTI	34790, 34791
FUSCO	34792
TOSATO, <i>Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia</i>	34792
GASPAROTTO	34793
GASPAROTTO (MENGHI, PASQUINI, GALLETTO, VACCARO, GERINI, LEPORE)	34793
GERVASI	34794
GHISETTI	34795
MIGLIORI, <i>Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica</i>	34795, 34804
GRIECO	34795
JANNELLI	34796
ANDREOTTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	34796
LOCATELLI	34796, 34797, 34798
MERLIN Umberto	34798
MOLÈ Salvatore	34798
OTTANI	34799
PAGE	34799
MARTINO, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	34800
PALERMO	34800
PRIOLO	34800
RUSSO	34801
TARTUFOLI	34801
PACCIARDI, <i>Ministro della difesa</i>	34801, 34802
TEBRACINI	34802
VARRIALE	34802
ZELIOLI	34803

La seduta ha inizio alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Fusco per giorni 4, Mastino per giorni 10, Pallastrelli per giorni 8 e Salvi per giorni 30.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Trasmissione di disegni di legge.

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

« Statizzazione delle scuole elementari per ciechi » (1737-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*);

« Autorizzazione di spesa per la partecipazione dell'Italia a manifestazioni nazionali ed internazionali attinenti all'attività dei lavori pubblici » (2257-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 28 novembre 1947, n. 1430, concernente esecuzione del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 » (2445);

« Ratifica del decreto legislativo 4 maggio 1947, n. 404, concernente la corresponsione del premio di presenza al personale insegnante e non insegnante delle scuole e istituti di ogni ordine e grado » (2446);

« Ratifica del decreto legislativo 20 gennaio 1948, n. 45, concernente organici provvisori degli ufficiali dell'Esercito » (2447);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1114, concernente l'inquadramento nei ruoli governativi del personale insegnante già iscritto nel ruolo Egeo » (2448);

« Ratifica di decreti legislativi concernenti il Ministero dell'agricoltura e delle foreste,

emanati dal Governo durante il periodo dell'Assemblea Costituente » (2449);

« Aumento dell'indennità di servizio notturno per le guardie notturne dei monumenti, musei, gallerie e scavi di antichità » (2450);

« Estensione al personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, del Corpo della guardia di finanza e del Corpo degli agenti di custodia della indennità di marcia prevista per l'Esercito » (2451);

« Concessione all'Ente "Mostra d'Oltremare e del lavoro italiano nel Mondo", in Napoli, di un contributo straordinario di lire 50.000.000 per l'esercizio finanziario 1950-51 » (2452).

Comunico inoltre che il Ministro del tesoro ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di vari Ministeri ed ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1951-52 (terzo provvedimento) » (2453).

Il Ministro proponente ha chiesto che per l'esame di questo disegno di legge sia adottata la procedura di urgenza.

Pongo ai voti tale richiesta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Comunico altresì che il Ministro delle finanze ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Autorizzazione di un'ulteriore assegnazione di un miliardo per gli scopi di cui alla legge 27 giugno 1949, n. 329 » (2454);

« Autorizzazione della spesa di lire un miliardo per la costruzione, acquisto o adattamento di edifici ad uso di uffici finanziari » (2455);

« Autorizzazione al Ministero delle finanze (Direzione generale del demanio) a partecipare alla costituzione di una società per azioni per la costruzione e l'esercizio delle Terme di Merano e a sottoscrivere e versare capitale nella detta società sino alla concorrenza di lire 600 milioni » (2456).

Comunico infine che il Ministro del tesoro ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Concessione alla Regione siciliana del contributo di cui all'articolo 38 dello Statuto per il periodo 1° luglio 1947-30 giugno 1952 e rimborsi allo Stato ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 507, per il periodo medesimo » (2457).

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

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

PRESIDENTE. Comunico al Senato che le Commissioni alle quali sono stati deferiti per l'esame i disegni di legge e la proposta di legge della cui presentazione fu data comunicazione nella seduta del 26 giugno sono le seguenti:

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Periodo di prova del personale scolastico assunto per effetto dei concorsi riservati ai perseguitati politici e razziali » (2438);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Potenziamento della ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani » (2433);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) e della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione di spesa per la costruzione dei Palazzi di Giustizia di Nuoro e Melfi, e per la costruzione di una casa di rieducazione per minorenni in Roma » (2430);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Modifiche alle vigenti disposizioni relative all'apertura ed all'esercizio delle farmacie regolate dal testo unico leggi sanitarie del 27 luglio 1934, n. 1265, e successive modificazioni » (2432), d'iniziativa del senatore Ciasca.

Il Presidente si riserva di comunicare al Senato quali di detti disegni e proposta di legge saranno deferiti alle Commissioni competenti, non solo per l'esame, ma anche per la approvazione, a norma dell'articolo 26 del Regolamento.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che un decimo dei componenti del Senato ha chiesto, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Disposizioni per le promozioni a magistrato di Corte di appello e a magistrato di Corte di cassazione » (2396), già deferito all'esame e alla approvazione della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Lamberti ha presentato, a nome della 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), la relazione sul disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto legge 24 giugno 1952, n. 649, recante norme per lo svolgimento delle sessioni di esami nelle scuole secondarie di ogni ordine e grado per l'anno scolastico 1951-52 » (2431).

Comunico altresì che il senatore Vaccaro ha presentato, a nome della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), la relazione sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'eser-

cizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2439).

Comunico inoltre che il senatore Di Rocco ha presentato, a nome della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione), la relazione sul disegno di legge:

« Tutela delle denominazioni di origine e di provenienza dei vini » (1875).

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

Presentazione di relazione su domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Mastino ha presentato a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Traina (Doc. CLXX).

Questa relazione sarà stampata e distribuita e la relativa domanda sarà iscritta all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso due domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Alunni Pierucci: la prima per i reati di vilipendio al Governo e di organizzazione di pubblica riunione senza autorizzazione dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317, e articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CLXXXIII); la seconda per i reati di vilipendio continuato alla religione dello Stato e di offesa continuata alla religione dello Stato mediante vilipendio di persona (articoli 81, 402 e 403 del Codice penale, in relazione all'articolo 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (Doc. CLXXXIV).

Tali domande saranno trasmesse alla 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni dei senatori: Bastianetto (2273), Berlinguer (2179-2276), Bisori (2222), Boccassi (2269-2286), Boggiano Pico (2292), Braschi (2231-2242), Carboni (2267), Caso (2168), Cerulli Irelli (2268), Ciasca (2278), Filippini (2208-2260), Fiore (2265-2266), Fusco (2261), Gasparotto (2281), Gasparotto ed altri (2285), Gervasi (2123), Ghidetti (2270), Grieco (1446), Jannelli (2283-2284), Locatelli (2237-2238-2263-2264-2289), Merlin Umberto (2230), Molè Salvatore (2249), Ottani (1879), Page (1230), Palermo (2257), Priolo (2255), Russo (2253), Tartufoli (2247), Terracini (2251), Varriale (2143), Zelioli (2282).

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

Per la rinnovazione delle Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Il 27 luglio corrente scadrà il secondo biennio di funzionamento delle Commissioni permanenti e pertanto, a norma dell'articolo 20 del Regolamento, si dovrà procedere alla rinnovazione delle Commissioni stesse per il biennio 1952-54, salvo ad iniziarne il funzionamento nella nuova composizione alla ripresa dei lavori parlamentari dopo le vacanze estive.

I Presidenti dei Gruppi sono stati già pregati di comunicare alla Presidenza — entro il 15 corrente — i nomi dei senatori designati a comporre le singole Commissioni. Dopo tale termine, la Presidenza comunicherà all'Assemblea la composizione delle Commissioni per il nuovo biennio fermo restando l'inizio del funzionamento delle Commissioni stesse alla ripresa dei lavori parlamentari dopo le vacanze estive.

Proclamazione a senatore del signor Antonio Cassita.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che la Giunta delle elezioni, nella seduta del 24 corrente in seguito all'avvenuto decesso del senatore Giuseppe Cavallera, ha deliberato, ai sensi dell'articolo 21 della legge elettorale del Senato, di proporre, per il seggio resosi vacante nella regione della Sardegna, la proclamazione a Senatore del candidato Antonio Cassita, che nel medesimo Gruppo di candidati del senatore Cavallera ha ottenuto la maggiore cifra individuale.

Pongo ai voti questa proposta della Giunta delle elezioni. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Avverto che da oggi decorre, nei confronti del nuovo proclamato, il termine di venti giorni per la presentazione di eventuali proteste o reclami.

(Entra nell'Aula il senatore Giuseppe Paratore, che sale al banco presidenziale e, dopo aver abbracciato il Vice Presidente Alberti, si insedia. L'Assemblea, in piedi, applaude a lungo calorosamente).

Presidenza del Presidente PARATORE

PRESIDENTE. *(Si leva in piedi. Segni di vivissima attenzione).* Onorevoli colleghi, nell'assumere l'altissimo ufficio al quale mi avete chiamato — con un'attestazione di benevolenza e di fiducia di cui mi sento altamente onorato e per la quale vi sono devotamente riconoscente — grande è la mia commozione, ma più grande è la mia trepidazione.

A questo seggio, fino a pochi giorni or sono, sedeva Enrico De Nicola: chiamato da voi a succedergli — proprio quando mi sorrideva il riposo — non ho la pretesa di sostituirmi a lui, e vi prego, onorevoli colleghi, di non istituire confronti. L'eredità del suo nobile ed impareggiabile esempio resta e sarà la mia guida costante e più sicura nell'adempimento dei miei doveri. Ma, nelle vigili cure per assolvere il compito affidatomi, sarà anche e sempre pre-

sente al mio spirito la cara e dolce figura di Ivano Bonomi che, alla vigilia della morte, con la sola forza dell'animo, riusciva a salire su questo seggio per assolvere il suo ufficio. (*Vive approvazioni*).

Ma, se in questi precedenti — per tacere di tutti gli altri — sta la ragione della mia grande trepidazione, è proprio da essi che scaturisce l'imperativo per la mia coscienza di affermare a voi, onorevoli colleghi, che dedicherò tutte le forze del mio intelletto e del mio spirito per adempiere gli obblighi del mio ufficio, con la più scrupolosa imparzialità, al disopra di ogni dissenso di parte, e con la più assoluta indipendenza. (*Approvazioni*).

Il lavoro che ci attende, ora e più tardi, non è lieve, per mole e per significato. In questo scorcio di tempo che ancora rimane prima delle ferie estive, seguendo il programma tracciato dal mio illustre predecessore, esamineremo e discuteremo, innanzi tutto, i bilanci che ci sono stati già sottoposti e quelli che ci verranno dalla Camera dei deputati.

Ma la necessità di chiudere definitivamente l'era degli esercizi provvisori — assicurando altresì un più sollecito e regolare svolgimento dell'attività parlamentare — ci impone l'obbligo di studiare e di risolvere, d'accordo con l'altro ramo del Parlamento, il problema dell'esame e dell'approvazione, in giusti limiti di tempo, non solo dei bilanci preventivi, ma anche del conto consuntivo e del conto del patrimonio, ripristinando così il significato, il valore e l'efficacia del controllo finanziario, che costituisce uno dei compiti fondamentali dell'istituto parlamentare. (*Vive approvazioni*).

Il Senato ha già approvato alcune leggi per l'attuazione della Costituzione ed io spero che possa esaminare al più presto quelle che si trovano ancora al suo esame: ma sono certo che il Parlamento della Repubblica non chiuderà il primo ciclo della sua attività senza avere approvato tutti i provvedimenti che mirano a rendere operante la Costituzione. (*Vive approvazioni*).

Spero di non demeritare della vostra fiducia e se — come sono certo — sarò confortato dalla vostra cordiale ed efficace collaborazione, con consapevole responsabilità e con tranquilla coscienza sento di poter confermare il proposito di conservare al Senato quella con-

siderazione, quella dignità e quel prestigio che gli erano stati assicurati dall'opera illuminata dei miei predecessori.

Il Parlamento, onorevoli senatori, forte per la dirittura dei suoi membri, considerato e rispettato dalla Nazione per il lavoro serio, diligente, fattivo, mentre rappresenta il solo mezzo di attuare la vera democrazia, cioè la volontà del popolo, è altresì l'unica reale garanzia contro ogni pericolosa deviazione politica.

Con questi sentimenti, con questi propositi, io vi invito, onorevoli colleghi, a riprendere il corso dei vostri lavori.

(*Prolungati, vivissimi, generali applausi. Calorosi applausi dalla tribuna della stampa e dalle altre tribune*).

Rinvio della discussione della proposta di legge di iniziativa del senatore Miceli Picardi: « Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive » (1703) e del disegno di legge: « Disposizioni sul collocamento a riposo dei dipendenti statali » (1869).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge, di iniziativa del senatore Miceli Picardi: « Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive » e del disegno di legge: « Disposizioni sul collocamento a riposo di dipendenti statali ».

Ha chiesto di parlare il senatore Bertone, vice presidente della Commissione finanze e tesoro. Ne ha facoltà.

BERTONE. Onorevoli colleghi, sul disegno di legge cosiddetto « degli statali » che ha formato oggetto di minuzioso, diligente esame e di lunghe discussioni dinanzi alla Commissione finanze e tesoro e che già venne dinanzi all'Assemblea, la quale lo rimandò alla Commissione per l'esame e per l'adattamento degli emendamenti e dei suggerimenti presentati, il nostro collega, senatore Bosco, aveva preparato la sua diligente relazione. Senonchè in quest'ultimo periodo altri suggerimenti, altre dichiarazioni, altri ordini del giorno sono pervenuti alla Commissione, la quale aveva deliberato di riu-

nirsi ancora, almeno in ufficio di Presidenza, per poter prendere in esame queste ultime manifestazioni e per poter venire dinanzi all'Assemblea con un lavoro compiuto. Ma la crisi presidenziale ci ha privati del Maestro e della guida; infatti il presidente della 5^a Commissione, che avrebbe dovuto dirigere quest'ultima fase dei nostri lavori, presiede oggi l'Assemblea e perciò noi non abbiamo potuto più riunirci.

In queste condizioni di cose e nel desiderio, che credo sia condiviso da tutti, che il disegno giunga all'Assemblea in condizioni di essere compiutamente esaminato e discusso, la Commissione si permette di pregare il Senato che voglia consentire ancora un differimento della discussione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del senatore Bertone. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Discussione e approvazione dei disegni di legge:

« Esecuzione dell'Accordo sulle relazioni aeree civili tra l'Italia e la Spagna, concluso a Roma il 31 maggio 1949 » (993); « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo alle relazioni aeronautiche civili tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, concluso a Parigi il 3 febbraio 1949 » (1178); « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'Egitto per lo stabilimento dei servizi aerei regolari tra i loro rispettivi territori ed oltre, concluso al Cairo il 25 maggio 1950 » (1855).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei seguenti disegni di legge: « Esecuzione dell'Accordo sulle relazioni aeree civili tra l'Italia e la Spagna, concluso a Roma il 31 maggio 1949 »; « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo alle relazioni aeronautiche civili tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, concluso a Parigi il 3 febbraio 1949 », « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e l'Egitto per lo stabilimento dei servizi aerei regolari tra i loro rispettivi territori ed oltre, concluso al Cairo il 25 maggio 1950 ».

Data l'affinità dell'argomento dei tre disegni di legge, si procederà ad un'unica discussione generale.

Dichiaro pertanto aperta la discussione generale sui tre disegni di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CARBONI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non avrei aggiunto nulla alla mia lunga relazione, se non sentissi il bisogno di rivolgere al Governo un invito. Nella mia relazione ho cercato di mettere in luce quelle che a mio giudizio sono le mancanze, i difetti ed ho cercato di proporre delle soluzioni, ma non ho certo la pretesa di credere perfette nè le critiche fatte nè le proposte avanzate. Vorrei solo pregare il Governo che nell'esaminare tutta questa materia, così difficile e complicata, faccia uno sforzo superiore a quello che ha finora fatto, affinché queste convenzioni di diritto internazionale siano degne del buon nome dell'Italia nel campo del diritto. E ho da aggiungere qualche notizia di carattere prettamente economico. Se le convenzioni avessero un substrato economico veramente efficiente, noi dovremmo vedere le relazioni tra l'Italia e l'estero svolgersi in un sistema di effettiva reciprocità, per cui tanti dovrebbero essere gli aerei stranieri che toccano l'Italia quanti gli aerei italiani che toccano l'estero. Questo è il senso delle convenzioni che stiamo esaminando.

Però — ed è su questo punto che mi permetto di richiamare la viva attenzione del Governo — noi vediamo che questo non avviene, perchè dai dati fornitimi dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, che compie in questo campo una funzione tanto utile, sia per la persona che lo dirige, il nostro eminente amico e collega senatore Caron, sia per le persone che insieme con lui collaborano, risulta che in una settimana del mese di maggio del 1952 a Ciampino sono arrivati, come linee terminali, 48 apparecchi italiani contro 100 apparecchi stranieri, e oltre 400 apparecchi stranieri in transito. Se noi esaminiamo il numero dei passeggeri, rileviamo che nel secondo semestre del 1951 sono arrivati sotto bandiera italiana 20.141 passeggeri, che rappresentano il 13 per cento del totale, contro 131.817 passeggeri

arrivati con bandiera straniera, cioè l'87 per cento del complesso dei passeggeri arrivati in aeroporti italiani.

Ora questo cosa ci fa pensare? Che è necessario che noi costituiamo un'aviazione civile efficiente, altrimenti noi potremo stipulare delle bellissime convenzioni internazionali, ma queste rimaranno vuote perchè mancherà loro il fattore economico. Su questo punto il Senato già altre volte ha richiamato l'interesse del Governo, però finora non ha avuto la fortuna di essere ascoltato.

Io desidererei vivamente che l'onorevole Sottosegretario tenesse i dati che ho comunicato in un certo rilievo, perchè le convenzioni che si stipulano fanno sì che l'Italia diventi una portaerei, ma per gli aeroplani stranieri, non per i nostri. Tanto varrebbe allora una norma di diritto interno che dichiarasse che noi accettiamo in Italia determinate linee straniere, ed è inutile che domandiamo la reciprocità agli altri Stati perchè apparecchi da mandare all'estero non ne abbiamo.

Si è detto qui che sono necessari miliardi per costituire l'aviazione commerciale. Ma quanti miliardi noi sprechiamo cercando di fare crescere un frutto innaturale? Noi vogliamo cioè che entro un organismo militare qual'è il Ministero della difesa cresca e progredisca un organismo civile come è quello dell'aviazione commerciale. Io desidererei che il Governo tenesse presente questo fatto, perchè qui si tratta anche di rapporti che interessano i nostri affari esteri; se è vero che tutte le nazioni hanno un'aviazione civile è chiaro che vi sono interessi legati a questa speciale attività, interessi che noi abbiamo il diritto di tutelare e che spero il Senato vorrà, come altre volte, prendere in viva considerazione onde spingere il Governo ad assolvere questo che non è un voto ma un bisogno della nostra Italia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

TAVIANI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Per quanto concerne gli argomenti trattati nella relazione orale, mi permetto di far osservare all'onorevole relatore che essi esulano dall'oggetto di questa discussione ed in particolare dalla competenza del mio Dicastero. Per quanto riguarda invece la relazione scritta dirò che il Governo si associa pienamente alle osservazioni dell'onorevole relatore ed in modo particolare si complimenta con lui per questa relazione veramente esauriente e che chiamerei piuttosto che una relazione parlamentare un vero trattato scientifico.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 993. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Art. 1.

È approvato l'Accordo sulle relazioni aeree civili tra l'Italia e la Spagna, concluso a Roma il 31 maggio 1949.

(*È approvato*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo suddetto.

(*È approvato*).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* ed ha effetto dal 31 maggio 1949.

(*È approvato*).

ALLEGATO.

A C C O R D O**sulle relazioni aeree civili tra l'Italia e la Spagna**

IL GOVERNO ITALIANO e il GOVERNO SPAGNOLO, animati dal desiderio di facilitare le relazioni aeree civili tra i due Paesi che permettano consolidare, mediante una comunicazione rapida, i vincoli amichevoli e la intima relazione esistenti tradizionalmente tra i popoli italiano e spagnolo, hanno concluso il seguente accordo:

TITOLO I.

Disposizioni generali.

Articolo 1.

Per l'applicazione del presente Accordo:

a) L'espressione « Autorità aeronautiche » significa per quanto riguarda l'Italia, il Ministero della Difesa-Aeronautica (Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo), e per quanto riguarda la Spagna, il Ministero dell'Aria (Direzione Generale dell'Aviazione Civile) o in ambo i casi, ogni persona o organismo autorizzato ad assumere le funzioni attualmente esercitate dai medesimi;

b) L'espressione « territorio » comprende le regioni terrestri e le acque giurisdizionali sopra le quali ciascuna delle Parti Contraenti esercita la propria sovranità, giurisdizione, protettorato, mandato o tutela.

Articolo 2.

Gli aeromobili civili, commerciali o privati di ciascuna delle Parti Contraenti godranno nel territorio dell'altra del diritto di sorvolare detto territorio senza atterrare nel medesimo e di atterrare per ragioni non commerciali negli aeroporti aperti al traffico internazionale, alla condizione che il primo e l'ultimo scalo in ciascun Paese si effettui in un aeroporto doganale. Questo diritto non si estende alle zone il cui sorvolo è proibito, e dovrà esercitarsi in ogni caso conformemente ai regolamenti in vigore nel Paese il cui territorio si sorvola.

Articolo 3.

I certificati di navigazione, i brevetti di pilotaggio e le autorizzazioni rilasciate o riconosciuti validi da una delle Parti Contraenti, saranno riconosciuti validi dall'altra Parte durante il periodo della loro validità. Ciò nonostante ogni Parte Contraente si riserva il diritto di non riconoscere validi, per circolare sul suo proprio territorio, i brevetti di pilotaggio e le autorizzazioni rilasciate ai suoi propri sudditi dall'altra Parte Contraente o da un terzo Stato.

Articolo 4.

a) Le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente relativi all'ingresso e alla permanenza nel suo territorio, così come alla partenza dal medesimo degli aeromobili usati nella navigazione aerea internazionale o relativi al traffico manovra e navigazione di detti aeromobili, allorquando si trovano nei limiti del predetto territorio, si applicheranno agli aeromobili dell'altra Parte Contraente;

b) Le leggi e i regolamenti che vigono nel territorio di ciascuna Parte Contraente relativamente all'ingresso e permanenza, o all'uscita dal medesimo dei passeggeri, equipaggi o merci trasportati a bordo degli aeromobili, specialmente le disposizioni relative ai regolamenti di polizia, di ingresso, di immigrazione, di emigrazione, di passaporti, di dogana, di sanità e di regime valutario si applicheranno ai predetti passeggeri, equipaggi e merci imbarcati sugli aeromobili.

Articolo 5.

Il rilascio dei biglietti e la documentazione commerciale degli aeromobili saranno soggetti alle disposizioni vigenti del Paese Contraente in cui ha inizio il trasporto. Queste disposizioni non avranno in alcun caso carattere discriminatorio rispetto a una o l'altra delle Parti Contraenti.

Articolo 6.

L'esercizio del traffico aereo tra il territorio italiano e spagnolo o viceversa senza scali intermedi, linee e servizi qualificati di vicinanza, costituisce per i due Paesi un diritto fondamentale e primordiale.

Articolo 7.

Ogni Parte Contraente si riserva l'esercizio del suo proprio trasporto di cabotaggio.

Articolo 8.

Le infrazioni alle disposizioni comprese nei regolamenti di navigazione aerea di ogni Parte Contraente che non costituiscano reato e fossero commesse nel territorio della stessa, saranno comunicate alle Autorità aeronautiche competenti dell'altra Parte. Se l'infrazione rivestisse carattere grave e fosse commessa da un dipendente di una società, le predette autorità avranno diritto di richiedere l'esonero dell'impiegato stesso.

Articolo 9.

Al fine di evitare azioni discriminatorie e per assicurare l'assoluto principio di reciprocità:

a) Le tasse e gli altri oneri fiscali che ciascuna delle Parti Contraenti imponga o permetta di imporre per l'utilizzazione degli aeroporti e per ogni assistenza agli aeromobili dell'altra Parte, non dovranno essere più elevati di quel che si pagherebbero per l'utilizzazione dei suddetti aeroporti e per l'assistenza dei propri aeromobili di uguale categoria;

b) I carburanti, i lubrificanti, i pezzi di ricambio, l'equipaggiamento normale e materiale in generale esclusivamente destinato all'uso degli aeromobili di una delle Parti Contraenti che effettuino una rotta internazionale ed entrino nel territorio dell'altra, o imbarcati in detto territorio sugli aeromobili per essere impiegati dai medesimi, godranno da parte di quest'ultima per quanto concerne diritti doganali, spese d'ispezione o qualsiasi altro diritto fiscale e tasse, di un trattamento tanto favorevole quanto quello che si concede a qualsiasi aeromobile nazionale;

c) Gli aeromobili di una Parte Contraente che effettuino una rotta internazionale, i carburanti, i lubrificanti, i pezzi di ricambio, l'equipaggiamento normale e materiale in generale, le provviste di bordo che permangono sui predetti aeromobili, saranno esenti nel territorio dell'altra Parte da diritti doganali, spese d'ispezione o qualsiasi altro diritto fiscale e tasse, anche quando dette somministrazioni siano consumate o utilizzate da detti aeromobili nel corso del volo effettuato sopra detto territorio;

d) Gli approvvigionamenti enumerati nel paragrafo precedente e che godano dell'esenzione definitiva nel medesimo, non potranno essere scaricati se non col consenso delle autorità doganali dell'altra Parte Contraente. Ove non siano stati consumati o utilizzati dovranno essere riesportati, rimanendo sino alla loro riesportazione sottoposti al controllo doganale di detta Parte Contraente, permanendo a disposizione del proprietario o esercente dell'aeromobile.

Articolo 10.

Le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti firseranno di mutuo accordo i requisiti minimi indispensabili che reciprocamente si offrono, per quanto concerne le installazioni ed i servizi negli aeroporti e sulle rotte, al fine di agevolare la navigazione aerea, ivi inclusi sistemi di controllo, scambio di informazioni, uniformità di misure e di lingua da impiegare o chiavi per cifrari.

Questi requisiti e servizi saranno accordati con mutua convenienza in relazione alle reali possibilità di ciascuna Parte Contraente, uniformandosi per quanto possibile alle norme internazionali vigenti.

Articolo 11.

Fin tanto che sussista l'obbligo del visto per l'ammissione di stranieri nei due Paesi, gli equipaggi iscritti sul manifesto di bordo degli aeromobili dei due Paesi che effettuino un percorso fra ambedue i territori, saranno esenti dal visto obbligatorio. I membri dell'equipaggio dovranno essere in possesso di un passaporto non scaduto e di un documento di identità rilasciato dalla compagnia aerea presso la quale prestano i propri servizi.

Articolo 12.

Quando sugli aeromobili di una Parte Contraente le persone o i beni dei nazionali dell'altra Parte Contraente abbiano sofferto danni, le Autorità aeronautiche rispettive faranno quanto sia loro possibile affinché con la massima urgenza siano liquidate le indennità dovute agli interessati o ai loro aventi diritto.

Articolo 13.

Se una delle Parti Contraenti ritiene opportuno modificare una clausola qualsiasi del presente Accordo, potrà richiedere che tale modifica venga esaminata dalle Autorità aeronautiche di ambedue le Parti. Tale esame dovrà aver luogo entro sessanta giorni dalla data della richiesta. Qualsiasi modifica all'Accordo approvata dalle suddette Autorità entrerà in vigore dopo essere stata stabilita mediante un protocollo o con scambio di Note per via diplomatica.

Articolo 14.

Quando una delle Parti Contraenti desideri denunciare il presente Accordo, dovrà darne comunicazione all'altra Parte. Qualora non si arrivasse a nessuna intesa entro sessanta (60) giorni a partire dalla data della comunicazione, la Parte Contraente potrà notificare la denuncia all'altra Parte. La notifica sarà effettuata per via diplomatica e l'accordo si riterrà decaduto centoventi (120) giorni dopo la notifica. Ciò nonostante questa potrà sempre ritirarsi di comune accordo, prima dello spirare di detto termine.

Articolo 15.

Qualsiasi controversia tra le Parti Contraenti relativamente all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo che non possa risolversi per via diretta sia fra le Società interessate, sia fra le Autorità aeronautiche, sia fra i Governi interessati, sarà sottoposta all'arbitrato in conformità delle regole comuni del diritto internazionale. Le Parti Contraenti si obbligano ad accettare tanto le misure provvisorie che possano essere state decise nel corso della procedura quanto la decisione arbitrale, considerandosi quest'ultima in ogni caso, definitiva.

Articolo 16.

Il presente Accordo sostituisce tutti i privilegi, concessioni od autorizzazioni anteriormente rilasciati, a qualsiasi titolo, da una delle Parti Contraenti alle Compagnie aeree dell'altra Parte.

Articolo 17.

Le disposizioni del Titolo I sono applicabili tanto ai trasporti regolati nel Titolo II (« Linee aeree convenute ») quanto ai trasporti regolati nel Titolo III (« Trasporti occasionali »).

TITOLO II.

Linee aeree convenute.

Articolo 18.

a) Il Governo italiano concede al Governo spagnolo e reciprocamente il Governo spagnolo concede al Governo italiano, il diritto di fare esercire da parte di una o più Compagnie aeree designate dai propri Governi, gli scali commerciali nei loro rispettivi territori su linee aeree civili specificate nell'allegato « Quadro di rotte », limitatamente a quanto stabilito nel presente Titolo;

b) Le suddette linee saranno indicate d'ora innanzi con l'espressione « Linee convenute »;

c) « Società designata » sarà quella Società di trasporto aereo che le Autorità aeronautiche di una delle Parti Contraenti abbia notificato per iscritto a quello dell'altra Parte come Società designata dalla stessa, conformemente all'articolo 19 del presente Accordo per le rotte specificate in detta notifica.

Articolo 19.

1° Ognuna delle linee aeree convenute potrà iniziarsi immediatamente o in data posteriore, a scelta della Parte Contraente alla quale vengono concessi i diritti, a condizione che:

a) La Parte Contraente alla quale si concedono i diritti abbia designato uno o più Società di trasporto aereo per esercire la o le rotte convenute;

b) La Parte Contraente che concede i diritti abbia autorizzato la o le Società in questione, ad iniziare le linee convenute, ciò che farà senza indugio, salvo restando le disposizioni del paragrafo 2° del presente articolo e dell'articolo 20.

2° Le Società designate potranno essere richieste a presentare alle Autorità aeronautiche della Parte Contraente che concede i diritti le prove comprovanti la loro capacità a soddisfare le condizioni prescritte dalle leggi e regolamenti normalmente applicati da queste Autorità al funzionamento delle Società di trasporto aereo.

Articolo 20.

Ogni Parte Contraente si riserva il diritto di negare ad una Società designata dall'altra Parte l'autorizzazione di esercizio prevista dall'articolo 19 del presente Accordo, o di revocare la suddetta autorizzazione, allorquando, per motivi fondati, stimi di non aver la prova, a suo parere, che una parte principale della proprietà, ed il controllo effettivo di detta Società, sia in possesso dei nazionali della predetta Parte Contraente. Lo stesso diritto potrà essere esercitato quando la Società designata non rispetti le leggi e regolamenti della Parte Contraente sul cui territorio svolge la sua attività o quando non adempia agli obblighi che le impone il presente Accordo.

Articolo 21.

Ci alcuna Parte Contraente avrà il diritto, previamente avvertendo l'altra Parte, di sostituire con una od altre Società nazionali la o le Società rispettivamente designate per l'esercizio delle linee convenuti. La o le Società ulteriormente designate avranno gli stessi diritti ed obblighi della o delle Società che sostituiscono.

Articolo 22.

1° Le Società designate da ognuna delle Parti Contraenti avranno il diritto di imbarcare o sbarcare, in traffico internazionale, passeggeri, posta e merci negli scali indicati nell'annesso Quadro di rotte ed alle condizioni degli articoli seguenti.

2° Dovrà essere garantito alle Società designate da ognuna delle Parti Contraenti, un trattamento giusto ed equo affinché esse possano beneficiare di uguali possibilità nell'esercizio delle Linee convenute.

3° Le Società designate da ciascuna delle Parti Contraenti dovranno prendere in considerazione, nei percorsi comuni, gli interessi reciproci onde non pregiudicare i rispettivi servizi.

Articolo 23.

Per l'esercizio delle rotte indicate nei paragrafi A) del Quadro annesso, le Autorità aeronautiche dei due Paesi, si atterranno alle seguenti norme:

a) In considerazione che è principio fondamentale, l'uguaglianza di possibilità e di offerta di traffico, la capacità dovrà distribuirsi, per quanto possibile, con parità tra le Società italiane e spagnole che esercitano le stesse rotte;

b) La capacità totale messa in servizio su ognuna delle rotte dovrà adattarsi alle normali necessità ragionevolmente prevedibili.

Qualora le Società designate presentino dati statistici in base ai quali la domanda di traffico prevista fra ambedue i Paesi, ne risulti sostanzialmente modificata, le Autorità aeronautiche si consulteranno affinché nuove capacità di traffico possano entrare in servizio;

c) Ove le Autorità aeronautiche di una delle Parti Contraenti non desiderino usare su una o più rotte, in tutto o in parte la capacità di trasporto che

è stata loro concessa, dette Autorità aeronautiche prenderanno gli opportuni accordi con le Autorità dell'altra Parte al fine di trasferire a queste, per un determinato tempo, tutta la capacità di trasporto della quale dispongono nei limiti previsti o parte di essa; sempre beninteso con riserva della formula che sarà convenuta.

Con riferimento al presente paragrafo *c)* ogni Parte Contraente dovrà consultare l'altra Parte qualora intendesse cedere ad un terzo Paese una parte o la totalità dei suoi diritti su una delle rotte indicate nei paragrafi *A* del Quadro annesso. La Parte Contraente che avesse trasferito totalmente i suoi diritti, o parte dei medesimi, potrà recuperarli in ogni momento.

Articolo 24.

Su ciascuna delle rotte indicate nei paragrafi *B* del Quadro annesso, le linee convenute avranno per principale obiettivo la messa in esercizio, ad un coefficiente di uso ritenuto ragionevole, di una capacità adeguata alle esigenze normali e ragionevolmente prevedibili del traffico aereo internazionale in provenienza o a destinazione del territorio della Parte Contraente che ha designato l'impresa esercente i detti servizi.

Ognuna delle Parti Contraenti avrà diritto di caricare o scaricare nel territorio dell'altra Parte Contraente passeggeri, posta e merci con destinazione agli scali indicati nei paragrafi *B* o in provenienza dai medesimi, compresi quelli situati in terzi Paesi. L'esercizio di questo diritto non dovrà pregiudicare in alcun modo il traffico di vicinanza sulle rotte indicate nei paragrafi *A* nè altresì le capacità offerte da una Parte Contraente sugli itinerari che uniscono il proprio territorio con gli scali situati in terzi Paesi.

Articolo 25.

Le Autorità aeronautiche delle Parti Contraenti si consulteranno periodicamente, almeno una volta l'anno, allo scopo di esaminare l'applicazione del presente Titolo da parte delle Società spagnole ed italiane designate, onde assicurarsi che non vengano pregiudicati gli interessi delle due Parti nei percorsi comuni.

Le suddette Autorità aeronautiche terranno presenti le statistiche del traffico effettuato che reciprocamente si comunicheranno. Se una delle Parti Contraenti dovesse ritenersi pregiudicata nei propri interessi, le competenti Autorità aeronautiche in un termine minimo di sessanta (60) giorni per applicare, al caso in discussione, in una forma concreta e pratica le disposizioni dell'Accordo.

Articolo 26.

1° La determinazione delle tariffe dovrà essere fatta a tassi ragionevoli tenuto conto particolarmente dell'economia di esercizio, di un utile normale delle tariffe proposte dalle altre Società che esercitano tutto o parte della stessa rotta e delle caratteristiche offerte da ciascun servizio, come le condizioni relative alla sicurezza, alla velocità ed alla comodità.

2° Le tariffe da applicare al traffico imbarcato o sbarcato in uno degli scali della rotta, non potranno essere inferiori a quelle praticate per lo stesso traffico da Società della Parte Contraente che facciano servizi su rotte comuni.

3° Le tariffe da applicarsi sulle linee convenute fra gli scali del territorio spagnole e quelli del territorio italiano ed indicati nel quadro delle rotte, saranno per quanto possibile, stabilite di comune accordo tra le Società designate italiane e spagnole.

Queste Società procederanno:

a) Sia applicando le decisioni che potranno essere state adottate per quanto si riferisce alle tariffe dall'Associazione di Trasporti Aerei Internazionali (I.A.T.A.).

b) Sia con intesa diretta, dopo consultazioni, se del caso, con le Società di Trasporto Aereo di terzi Paesi, che eserciscano in tutto o in parte percorsi identici.

4° Le tariffe così stabilite dovranno essere sottoposte all'approvazione delle Autorità aeronautiche di ciascuna Parte Contraente almeno trenta (30) giorni prima della data prevista della loro entrata in vigore, questo termine potrà essere ridotto, in casi speciali, subordinatamente all'accordo delle Autorità predette.

5° Se le Società di trasporto aereo designate non pervenissero a concordare la determinazione di una tariffa secondo le disposizioni del paragrafo 3° di questo articolo, o se una delle Parti Contraenti rendesse noto il suo disaccordo sulla tariffa che le è stata proposta secondo le disposizioni del precedente paragrafo 4° le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti faranno nel loro meglio per conseguire un'intesa soddisfacente.

In ultima istanza sarà fatto ricorso all'arbitrato previsto nell'articolo 15 del presente Accordo. Fin quando non sia stata pronunciata la sentenza arbitrata, la Parte Contraente che avrà fatto conoscere il suo dissenso avrà diritto di esigere dall'altra Parte, l'osservanza delle tariffe precedentemente in vigore oppure che siano presi quei provvedimenti provvisori in conformità al disposto dell'articolo 15.

6° Ove si tratti di una tariffa proposta in occasione dell'inizio di un nuovo servizio convenuto, la Parte Contraente in disaccordo non potrà opporsi alla attuazione di tale servizio se non dentro i limiti nei quali la tariffa iniziale proposta non sia stata determinata con una delle due procedure previste nel paragrafo 3° del presente articolo.

Articolo 27.

Le variazioni eseguite da una delle Società designate sulle rotte indicate nel Quadro delle rotte, non saranno ritenute modifiche dell'Accordo salvo quelle che alterino gli scali effettuati da dette Società nel territorio dell'altra Parte Contraente. Le Autorità aeronautiche di ciascuna delle Parti potranno pertanto procedere unilateralmente a dette variazioni semprechè ne sia data notifica urgente alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte.

Se queste Autorità ritengano, in rapporto ai principi enunciati nell'articolo 24 del presente Accordo, che il traffico eseguito dalle Società designate dall'altra Parte Contraente tra il territorio della prima ed un nuovo scalo nel territorio di un terzo Paese, sia pregiudizievole agli interessi delle proprie Società designate, le Autorità di ambedue le Parti Contraenti si consulteranno al fine di giungere ad un accordo soddisfacente.

Articolo 28.

a) A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente Accordo, le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti dovranno comunicarsi, quanto più rapidamente sia possibile, le informazioni concernenti le autorizzazioni concesse alle rispettive Società designate per esercire i servizi convenuti o frazioni dei medesimi.

Tali informazioni comprenderanno specialmente copia delle autorizzazioni rilasciate, gli Statuti delle Società designate, le loro eventuali modifiche ed ogni altro documento relativo;

b) Le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti si comunicheranno otto giorni prima dell'attuazione effettiva dei loro rispettivi servizi, le informazioni relative agli orari, alle frequenze, ai tipi degli aeromobili che saranno impiegati. Dovranno ugualmente comunicarsi ogni eventuale ulteriore modifica.

Articolo 29.

Le Amministrazioni postali delle due Parti Contraenti prenderanno accordi per il trasporto della posta per via aerea nel quadro delle unioni postali di carattere internazionale, o eventualmente, secondo quanto venga stabilito con Accordi bilaterali esistenti fra una delle Parti Contraenti, e terzi Stati.

Articolo 30.

Ogni Società designata, previa autorizzazione dell'Autorità aeronautica competente, potrà mantenere negli aeroporti dell'altra Parte Contraente un proprio personale tecnico ed amministrativo. Questa autorizzazione si estenderà al personale strettamente indispensabile per il normale funzionamento dei servizi.

QUADRO DI ROTTE

I. LINEE ITALIANE.

- A) In ambedue le direzioni due linee dall'Italia a Barcellona o Madrid (1)
- B) Da stabilirsi in futuro.

II. LINEE SPAGNOLE.

- A) In ambedue le direzioni due linee dalla Spagna a Roma o Milano.
- B) Da stabilirsi in futuro.

(1) La linea italiana « Italia-Madrid » potrà essere prolungata fino a Lisbona, in ambedue le direzioni, però in conformità dell'articolo III a) dell'annesso all'Accordo hispano-portoghese relativo ai servizi aerei civili firmato a Lisbona il 31 marzo 1947, rimane riservato a Società Spagnole e Portoghesi tutto il traffico aereo fra i loro rispettivi territori metropolitani. Le linee spagnole di vicinanza con l'Italia si intenderanno aver inizio da Lisbona.

TITOLO III.

Trasporti occasionali.

Articolo 31.

I Governi italiano e spagnolo, desiderando facilitare tra i loro due Paesi relazioni aeree diverse da quelle prevedute nel Titolo precedente, ed in particolare modo il trasporto aereo delle merci dall'uno all'altro Paese, adatteranno i loro regolamenti generali in materia allo scopo di limitare in uno spirito di reciprocità il numero di casi nei quali sia necessaria un'autorizzazione preventiva ed il termine richiesto per il rilascio dell'autorizzazione.

Articolo 32.

In ogni caso, i voli a destinazione dell'una delle Parti Contraenti comporteranno una dichiarazione preventiva, inviata alle Autorità dell'altra Parte Contraente secondo le disposizioni fissate di comune accordo da ambedue le Parti. Questa dichiarazione varrà come autorizzazione in tutti i casi nei quali non sia richiesta un'autorizzazione preventiva a norma dell'articolo 33 del presente Accordo.

Articolo 33.

Sarà richiesta un'autorizzazione preventiva dall'Autorità della Parte Contraente sul cui territorio si desideri effettuare lo scalo:

- a) *Quinta libertà.* Per imbarcare o sbarcare in detto territorio passeggeri o merci con destinazione a, o provenienti da un terzo Paese;
- b) *Concorrenza con linee convenute.* Per trasportare più di quattro passeggeri fra scali (o fra aerodromi immediatamente vicini agli stessi) di una linea convenuta che effettivamente sia esercita in servizio regolare;
- c) *Cabotaggio.* Per ogni volo col quale s'intenda effettuare più di uno scalo commerciale nel territorio di una stessa Parte Contraente.

Articolo 34.

Dato il carattere particolare del traffico aereo che forma oggetto del presente Titolo le Autorità aeronautiche delle Parti Contraenti si consulteranno ogni qualvolta sarà necessario, per l'applicazione delle precedenti disposizioni,

TITOLO IV.

Disposizioni finali.

Articolo 35.

Il presente Accordo entra in vigore provvisoriamente a decorrere dalla data della firma e definitivamente, quando saranno state adempiute le formalità costituzionali di ciascuna Parte Contraente.

IN FEDE DI QUANTO PRECEDE, i Plenipotenziari dei due Governi firmano il presente Accordo e vi appongono i loro rispettivi sigilli.

FATTO in Roma, addì 31 maggio millenovecentoquarantanove, in duplice esemplare, nelle lingue italiana e spagnola, i due testi facendo egualmente fede.

Per il Governo italiano:

CARLO ALBERTO DE VERA D'ARAGONA

Per il Governo spagnolo:

SANCRONIZ

CONVENIO

sobre relaciones aéreas civiles entre España e Italia

EL GOBIERNO ESPAÑOL y el GOBIERNO ITALIANO, animados por el deseo de facilitar las relaciones aéreas civiles entre los dos países que permitan afianzar, mediante una comunicación rápida, los vínculos amistosos y la íntima relación existentes tradicionalmente entre los pueblos español e italiano, han concluido el siguiente Convenio:

TÍTULO I.

Disposiciones generales.

Artículo 1.

Para la aplicación del presente Convenio:

a) La expresión « Autoridades aeronáuticas » significará, en el caso de España, del Ministerio del Aire (Dirección General de Aviación Civil) y en el caso de Italia, el « Ministerio della Difesa-Aeronautica, Direzione Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo », o en ambos casos, toda persona u organismo autorizado para asumir las funciones actualmente ejercidas por los mismos;

b) El término « territorio » comprende las regiones terrestres y las aguas jurisdiccionales sobre las cuales cada Parte contratante ejerce su soberanía, jurisdicción, protectorado, mandato o tutela.

Artículo 2.

Las aeronaves civiles, comerciales o privadas de cada Parte contratante gozarán en el territorio de la otra del derecho de atravesar dicho territorio sin aterrizar en el mismo y de aterrizar por razones no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, a condición que la primera y la última escala en cada país se efectúe en aeropuerto aduanero.

Este derecho no se extiende a las zonas cuyo sobrevuelo esté prohibido y deberá ejercerse en todo caso de conformidad con los reglamentos en vigor en el país cuyo territorio se sobrevuele.

Artículo 3.

Los certificados de navegabilidad, los de aptitud y las licencias expedidos o reconocidos válidos por una de las Partes contratantes, serán reconocidos valederos por la otra Parte durante el periodo de su vigencia. No obstante, cada Parte contratante se reserva el derecho de no reconocer como válidos,

para circular por su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios súbditos por la otra Parte contratante o por un tercer Estado.

Artículo 4.

a) Las leyes y reglamentos de cada Parte contratante relativos a la entrada y permanencia en su territorio, así como a la salida del mismo, de aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, a la explotación, maniobra y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio, se aplicarán a las aeronaves de la otra Parte contratante;

b) Las leyes y reglamentos que rijan en el territorio de cada Parte contratante en materia de entrada y permanencia, o de salida del mismo, de los pasajeros, tripulaciones o mercancías transportados a bordo de las aeronaves, especialmente las disposiciones relativas a trámites de policía, entrada, inmigración, emigración, pasaportes, despacho, aduanas, sanidad y régimen de divisas, se aplicarán a dichos pasajeros, tripulaciones y mercancías embarcados en las aeronaves.

Artículo 5.

La expedición de billetes y la documentación comercial de las aeronaves se sujetarán a las disposiciones vigentes en el país contratante en que se inicie el transporte. Estas disposiciones no tendrán en ningún caso carácter discriminatorio respecto a una u otra de las Partes contratantes.

Artículo 6.

La explotación del tráfico aéreo entre territorio español e italiano o viceversa sin escalas intermedias, líneas y servicios calificados de vecindad, constituye para los dos países un derecho fundamental y primordial.

Artículo 7.

Cada Parte contratante se reserva el ejercicio de su propio transporte de cabotaje.

Artículo 8.

Las infracciones a las disposiciones comprendidas en los reglamentos de navegación aérea de cada Parte contratante que no constituyan delito y fueren cometidas en el territorio de la misma, serán comunicadas a las Autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte. Si la infracción revistiera carácter grave y fuera cometida por el empleado de una empresa, dichas Autoridades tendrán derecho a solicitar el cese del mencionado empleado.

Artículo 9.

A fin de evitar las prácticas discriminatorias y respetar el principio de igualdad de trato:

a) Las tasas y otros derechos fiscales que cada una de las Partes contratantes imponga o permita que se impongan por la utilización de los aeropuertos y otras ayudas a las aeronaves de la otra Parte, no deberán ser más elevados que aquellos que pagarían por la utilización de dichos aeropuertos y ayudas sus propias aeronaves de igual categoría;

b) Los carburantes, lubricantes, piezas de recambio, equipo normal y material en general exclusivamente destinados al uso de las aeronaves de una de las Partes contratantes que efectúen un recorrido internacional y se introduzcan en el territorio de la otra, o embarcados en dicho territorio a bordo de dichas aeronaves para ser utilizados en las mismas, disfrutarán por parte de esta última Parte en lo concerniente a la imposición de derechos de aduana, gastos de inspección u otros cualesquiera derechos fiscales y tasas, de un trato tan favorable como el que se otorgue a toda aeronave propia;

c) Las aeronaves de una Parte contratante que efectúen un recorrido internacional, los carburantes, lubricantes, piezas de repuesto, equipo normal, material en general y provisiones de a bordo que permanezcan a bordo de dichas aeronaves, quedarán exentos en el territorio de la otra Parte de derechos de aduana, gastos de inspección u otros cualesquiera derechos fiscales y tasas, aun cuando dichos suministros sean consumidos o utilizados por dichas aeronaves en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio;

d) Los aprovisionamientos enumerados en el párrafo precedente y que gozen de la exención definida en el mismo, no podrán ser descargados sino con el consentimiento de las Autoridades aduaneras de la otra Parte contratante. Cuando no sean consumidos o utilizados deberán ser reexportados, quedando hasta su reexportación sometidos al control aduanero de dicha Parte contratante, si bien permanecerán a la disposición del propietario o explotador de la aeronave.

Artículo 10.

Las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes convendrán los requisitos mínimos indispensables que mutuamente se ofrecen, en cuanto a las instalaciones y servicios, en los aeropuertos y las rutas, para ayuda de la navegación aérea, incluyendo métodos de control, intercambio de informaciones, unidades de medida y lenguaje a emplear o claves para cifrado.

Estos requisitos y servicios serán acordados de mútua conveniencia con arreglo a las posibilidades reales de cada Parte contratante, conservándose en lo posible de acuerdo con las normas internacionales universalmente admitidas.

Artículo 11.

Mientras subsista la exigencia de visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscritas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves de los dos países que efectúen un recorrido entre ambos territorios, quedarán exentas del visado obligatorio. Deberán estar en posesión de un pasaporte no caducado y de un documento de identidad expedido por la empresa de transporte aéreo en la cual prestan sus servicios.

Artículo 12.

Cuando en las aeronaves de una Parte contratante sufran daños las personas o bienes de nacionales de la otra Parte, las Autoridades aeronáuticas respectivas harán cuanto sea posible para que con la máxima urgencia se hagan efectivas las indemnizaciones debidas a los interesados o derecho habientes.

Artículo 13.

Si una de las Partes contratantes considera deseable modificar una cláusula cualquiera del presente Convenio, podrá pedir que se efectúe una consulta entre las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes; tal consulta deberá comenzar dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la petición. Toda modificación al Convenio aprobada por dichas Autoridades entrará en vigor después de haber sido confirmada mediante un Protocolo o Canje de Notas por vía diplomática.

Artículo 14.

Cuando una de las Partes contratantes tenga intención de denunciar el presente Convenio, deberá pedir una consulta a la otra Parte. Si no se llega a ningún acuerdo después de un plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha en que se haya cursado dicha petición, la primera podrá notificar su denuncia a la otra Parte. La notificación se efectuará por vía diplomática y el Convenio caducará a los ciento veinte (120) días de la notificación. No obstante ésta podrá ser retirada de común acuerdo antes de que expire dicho plazo.

Artículo 15.

Cualquier diferencia entre las Partes contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio, que no pueda solventarse directamente o por vía de consulta, sea entre las empresas interesadas, sea entre las Autoridades aeronáuticas, sea finalmente entre los Gobiernos respectivos, se someterá al arbitraje conforme a las reglas habituales del derecho internacional.

Las Partes contratantes se comprometen a conformarse con las medidas provisionales que puedan dictarse en el curso de la sustanciación así como a la decisión arbitral, considerándose ésta en todo caso definitiva.

Artículo 16.

El presente Convenio sustituye todos los privilegios, concesiones o autorizaciones anteriormente otorgadas por cualquier título por una de las Partes contratantes a empresas aéreas de la otra Parte.

Artículo 17.

Las disposiciones de este Título I son aplicables tanto a los transportes regulados en el Título II (« Líneas aéreas acordadas ») como a aquellos otros que constituyen el objeto del Título III (« Transportes ocasionales »).

TITULO II.

Lineas aéreas acordadas.

Artículo 18.

a) El Gobierno español concede al Gobierno italiano y recíprocamente el Gobierno italiano concede al Gobierno español el derecho de explotar por una o varias empresas aéreas designadas por sus propios Gobiernos escala comercial en sus territorios respectivos sobre las líneas aéreas civiles especificadas en los adjuntos Cuadros de Rutas, con sujeción a lo establecido en este Título;

b) Dichas líneas se designarán de aquí en adelante con la expresión « Líneas acordadas ».

c) « Empresa designada » será aquella empresa de transporte aéreo que las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes contratantes hayan notificado por escrito a las de la otra Parte como empresa designada por la misma, de conformidad con el artículo 19 del presente Convenio para las rutas especificadas en dicha notificación.

Artículo 19.

1º) Cada una de las líneas acordadas podrá ponerse en explotación inmediatamente o en fecha posterior, a elección de la Parte contratante a la que se conceden los derechos, a reserva de que:

a) La Parte contratante a la que se conceden los derechos haya designado una o varias empresas de transporte aéreo para explotar la o las rutas especificadas;

b) La Parte contratante que concede los derechos haya autorizado a la o las empresas en cuestión a iniciar las líneas acordadas, lo cual hará sin demora, sin perjuicio de las disposiciones del apartado 2º) del presente artículo y del artículo 20.

2º) Las empresas designadas podrán ser requeridas para presentar a las Autoridades aeronáuticas de la Parte contratante que concede los derechos, los justificantes de que están capacitadas para cumplir las condiciones prescritas, por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas Autoridades al funcionamiento de las empresas comerciales de transporte aéreo.

Artículo 20.

Cada Parte contratante se reserva el derecho de rechazar a una empresa designada por la otra Parte la autorización de explotación prevista en el artículo 19 del presente Convenio, o de revocar dicha autorización, cuando por motivos fundados estime no tener la prueba, a su satisfacción, de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa se encuentran en manos de nacionales de dicha Parte contratante.

El mismo derecho podrá ejercerse cuando la empresa designada no actúe de conformidad con las leyes y reglamentos de la Parte contratante sobre cuyo territorio opere, o cuando no cumpla las obligaciones que le impone el presente Convenio.

Artículo 21.

Cada Parte contratante tendrá, avisando previamente a la otra Parte, el derecho de sustituir por otra u otras empresas nacionales la o las empresas respectivamente designadas para explotar las líneas acordadas. La o las empresas nuevamente designadas tendrán los mismos derechos y obligaciones de la o las empresas sustituidas por ellas.

Artículo 22.

1º) Las empresas designadas por cada una de las Partes contratantes gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en tráfico internacional pasajeros, correo y mercancías en las escalas mencionadas en los adjuntos Cuadros de rutas y en las condiciones precisadas en los artículos siguientes.

2º) Deberá garantizarse a las empresas designadas por cada una de las Partes contratantes un trato justo y equitativo a fin de que puedan beneficiarse de iguales posibilidades en la explotación de las líneas acordadas.

3º) Las empresas designadas de ambas Partes contratantes deberán tomar en consideración, en los recorridos comunes, sus intereses recíprocos a fin de no perjudicar los respectivos servicios.

Artículo 23.

Para la explotación de la rutas enumeradas en los apartados A) de los Cuadros adjuntos, las Autoridades aeronáuticas de los dos países se ajustarán a las siguientes reglas:

a) Por ser principio fundamental la igualdad de oportunidades y de ofertas de tráfico, la capacidad se repartirá en la medida de lo posible por igual entre las empresas españolas e italianas que exploten las mismas rutas;

b) La capacidad total puesta en servicio en cada una de las rutas se adaptará a las necesidades normales y razonablemente previsibles.

Si las empresas designadas aportan datos estadísticos suficientes justificando que la demanda de tráfico prevista entre ambos países ha sufrido una variación sustancial, las Autoridades aeronáuticas se consultarán mutuamente para acordar la puesta en servicio de nuevas capacidades.

c) Caso de que las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes contratantes no desearan utilizar en una o varias rutas, bien una fracción, bien la totalidad de la capacidad de transporte que le haya sido concedida, se entenderán con las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte con el fin de transferir a ésta durante un tiempo determinado la totalidad o una fracción de la capacidad de transporte de que dispongan en el límite previsto, siempre a reserva de la fórmula que se acuerde.

A los fines del presente párrafo c), cada Parte contratante deberá consultar a la otra cuando proyectare ceder a un tercer país parte o la totalidad de sus derechos sobre una de las rutas enumeradas en los apartados A) de los Cuadros adjuntos.

La Parte contratante que haya transferido la integridad o parte de sus derechos podrá recuperarlos en todo momento.

Artículo 24.

Sobre cada una de las rutas enumeradas en los apartados B) de los Cuadros adjuntos, las líneas acordadas tendrán por objetivo primordial la puesta en explotación, con un coeficiente de utilización considerado razonable, de una capacidad adaptada a las necesidades normales y razonablemente previsibles del tráfico aéreo internacional procedente de o destinado al territorio de la Parte contratante que haya designado la empresa para explotar dichas líneas.

Cada una de las Partes contratantes tendrá derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte pasaje, correo y mercancías con destino a o procedente de las escalas enumeradas en dichos apartados B), comprendidas las situadas en terceros países. El ejercicio de este derecho no deberá perjudicar en modo alguno el tráfico de vecindad de las rutas enumeradas en los apartados A), ni tampoco las capacidades ofrecidas por cada Parte contratante en los itinerarios que unen su territorio con dichas escalas situadas en terceros países.

Artículo 25.

Las Autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán periódicamente y por lo menos una vez al año, con objeto de examinar las condiciones en las cuales aplican las disposiciones del presente Título del Convenio las empresas designadas españolas e italianas, y asegurarse que no resultan perjudicados los intereses de cualquiera de las Partes en sus recorridos comunes.

Dichas Autoridades aeronáuticas tendrán en cuenta para estas consultas las estadísticas del tráfico efectuado, que habrán de cambiarse regularmente entre ellas.

Si una de las Partes contratantes alega haber sufrido perjuicios contrarios al espíritu del presente Convenio, las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes se consultarán en un plazo menor de sesenta (60) días con el fin de aplicar una manera concreta y práctica las disposiciones del Convenio al caso en litigio.

Artículo 26.

1º) La fijación de las tarifas deberá hacerse a tipos razonables teniendo en cuenta particularmente la economía de la explotación, un beneficio normal, las tarifas propuestas por las otras empresas que exploten todo o parte de la misma ruta y las características presentadas por cada servicio tales como las condiciones de seguridad, velocidad y confort.

2º) Las tarifas aplicadas al tráfico embarcado o desembarcado en una de las escalas de la ruta no podrán ser inferiores a las puestas en práctica para el mismo tráfico por las empresas de la Parte contratante que exploten servicios con recorrido común.

3º) La fijación de las tarifas a aplicar en las líneas acordadas entre los puntos del territorio español y los puntos del territorio italiano mencionados en los Cuadros adjuntos, se hará en lo posible por acuerdo entre las empresas designadas españolas e italianas.

Estas empresas procederán:

a) bien aplicando las resoluciones que hayan podido adoptarse mediante al procedimiento para la fijación de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (L. A. T. A.);

b) bien por arreglo directo previa consulta, si procede, con las empresas de transporte aéreo de terceros países que explotaren la totalidad o parte de los mismos recorridos.

4º) Las tarifas asifijadas deberán someterse a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante con treinta (30) días como mínimo con anterioridad a la fecha prevista para su entrada en vigor, pudiendo reducirse dicho plazo en casos especiales, a reserva del acuerdo de dichas Autoridades.

5º) Si las empresas designadas no consiguen ponerse de acuerdo sobre una tarifa según lo dispuesto por el apartado 3º) de este artículo, o si una de las Partes contratantes hiciese saber su disconformidad con la tarifa que le ha sido sometida según lo dispuesto en el apartado 4º) anterior, las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes tratarán de alcanzar una reglamentación satisfactoria.

En último término, se recurrirá al arbitraje previsto en el artículo 15 del presente Convenio. La Parte contratante que haya hecho saber su desacuerdo tendrá derecho a exigir de la otra Parte el mantenimiento de las tarifas vigentes con anterioridad en espera de que se dicte la sentencia arbitral o que se adopten las medidas provisionales de conformidad con lo dispuesto por el referido artículo 15.

6º) Cuando se trate de una tarifa propuesta con ocasión del comienzo de una nueva línea acordada, la Parte contratante en desacuerdo no podrá oponerse al funcionamiento de dicha línea sino dentro de los límites en los cuales la tarifa inicial propuesta no haya sido determinada mediante uno de los dos procedimientos previstos en el apartado 3º) del presente artículo.

Artículo 27.

Los cambios efectuados por cualquiera de las empresas designadas en las rutas descritas en los Cuadros adjuntos, no serán considerados modificaciones del Convenio, salvo aquellos que alteren las escalas servidas por dichas empresas en el territorio de la otra Parte contratante. Las Autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes podrán, por lo tanto, proceder unilateralmente a esos cambios siempre que los notifiquen sin demora a las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

Si estas Autoridades encuentran que con relación a los principios enunciados en el artículo 24 del presente Convenio, el tráfico efectuado por las empresas designadas por la otra Parte contratante entre el territorio de la primera y un nuevo punto en territorio de tercer país, son perjudiciales a los intereses de sus propias empresas designadas, las Autoridades de ambas Partes contratantes se consultarán con el fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

Artículo 28.

a) A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas a sus propias empresas designadas para explotar las líneas acordadas o facción de las mismas. Estas informaciones incluirán especialmente copias de las autorizaciones concedidas, así como de los estatutos de las empresas designadas, modificaciones eventuales y demás documentos anejos;

b) Las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes se comunicarán ocho días antes de la efectiva puesta en explotación de sus líneas respectivas, los horarios, frecuencias y tipos de aparatos que serán utilizados. Será igualmente comunicada toda modificación eventual posterior de los citados datos.

Artículo 29.

Las Administraciones Postales de ambas Partes contratantes se pondrán de acuerdo para el transporte postal por vía aérea dentro del marco de las Uniones Postales de carácter internacional, o eventualmente según se establezca en los Acuerdos bilaterales concertados entre cualquiera de las Partes contratantes y terceros Estados.

Artículo 30.

Cada empresa designada, a reserva de autorización por la Autoridad aeronáutica territorial competente, podrá mantener en los aeropuertos de la otra Parte contratante su propio personal técnico y administrativo. Esta autorización comprenderá el personal mínimo indispensable para el normal funcionamiento de los servicios.

CUADROS DE RUTAS**I) LINEAS ESPAÑOLAS.**

- A) En ambos sentidos, dos líneas de España a Roma o Milán;
- B) A determinar en el futuro.

II) LINEAS ITALIANAS.

- A) En ambos sentidos, dos líneas de Italia a Barcelona o Madrid (1);
- B) A determinar en el futuro.

(1) La línea italiana «Italia-Madrid» podrá ser prolongada hasta Lisboa en ambas direcciones; pero, de conformidad con el artículo III, a) del Anexo al «Convenio entre el Gobierno español y el Gobierno portugués relativo a servicios aéreos civiles» firmado en Lisboa el 31 de marzo de 1947, queda reservado a empresas españolas y portuguesas todo el tráfico aéreo entre sus respectivos territorios metropolitanos. Asimismo, las líneas españolas de vecindad con Italia se entenderán iniciadas en Lisboa.

TITULO III.

Transportes ocasionales.

Artículo 31.

Los Gobiernos español e italiano, deseosos de facilitar las relaciones aéreas entre ambos países distintas de la líneas regulares que han sido objeto del Título precedente, y particularmente los transports aéreos de mercancías de uno y otro país, adaptarán su reglamentación general sobre el particular con el fin de limitar, con un espíritu de reciprocidad, el número de casos que necesiten previa autorización y el plazo exigido para la concesión del permiso.

Artículo 32.

En todos los casos, los vuelos con destino al territorio de una de las Partes contratantes motivarán una declaración previa, cursada a las Autoridades de la otra Parte en las condiciones que sean fijadas de común acuerdo por ambas Partes. Esta declaración equivaldrá al permiso en todos aquellos casos en que no se exija previa autorización en virtud del artículo 33 del presente Convenio.

Artículo 33.

Se exigirá previo permiso de las Autoridades de la Parte contratante en cuyo territorio se desee efectuar escala:

- a) *Quinta libertad.* Para embarcar o desembarcar en dicho territorio pasaje o carga con destino o a procedente de un tercer país;
- b) *Concurrencia con líneas acordadas.* Para transportar más de cuatro pasajeros entre escalas (o entre aeródromos inmediatamente vecinos de las mismas) de una línea acordada que efectivamente se explote en servicio regular;
- c) *Cabotaje.* Para cada vuelo en que se pretenda efectuar más de una escala comercial en el territorio de una misma Parte contratante.

Artículo 34.

Dado el carácter peculiar del tráfico aéreo objeto del presente Título, las Autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán, con la frecuencia que sea necesaria, para la aplicación de las disposiciones precedentes.

TITULO IV.

Disposición final.

Artículo 35.

El presente Convenio entra en vigor provisionalmente en la fecha de su firma y definitivamente en cuanto se cumplan los tramites previstos por al legislación interna de cada Parte contratante.

EN FÉ DE LO CUAL, los Plenipotenciarios de ambos Gobiernos firman e presente Convenio y ponen en el mismo sus respectivos sellos.

HECHO en Roma, en doble ejemplar, español e italiano, que harán fé ambos, a 31 de mayo de mil novecientos cuarenta y nueve.

Por el Gobierno español

SANGRONIZ

Por el Gobierno de la República italiana

CARLO ALBERTO DE VERA D'ARAGONA

SCAMBIO DI NOTE**italo-spagnole regolanti i trasporti aerei occasionali
tra i due Paesi**

Roma, 31 maggio 1949.

Signor Ambasciatore

Gli articoli 31 e 32 dell'Accordo sulle relazioni aeree civili tra l'Italia e la Spagna, firmato a Roma in data odierna, stabiliscono che entrambi le Parti contraenti firseranno di comune accordo, in caso di voli occasionali tra i territori dei due Paesi, le condizioni in base alle quali detti voli avranno corso in virtù di una dichiarazione o di una autorizzazione preventiva.

In conseguenza di quanto precede le Delegazioni italiana e spagnola hanno proposto le seguenti norme:

A) L'impresa di trasporto aereo che intenda effettuare un volo o una serie di voli, nel territorio dell'altra Parte Contraente, dovrà presentare una dichiarazione, possibilmente per via telegrafica, alle seguenti autorità:

a) per l'Italia, alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo, Roma, indirizzo telegrafico « Civilavia Roma ».

b) Per la Spagna, alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile - Via della Magdalena 12, Madrid, indirizzo telegrafico « Avicivil - Madrid ».

Indicando i seguenti dati:

- 1° il tipo e la matricola dell'apparecchio;
- 2° il nome e l'indirizzo della Compagnia aerea;
- 3° il numero delle persone costituenti l'equipaggio;
- 4° l'itinerario previsto e gli scali nel territorio del Paese ove si effettuerà il volo;
- 5° l'oggetto del trasporto (passeggeri e merci) con l'indicazione del numero e del tonnelloaggio rispettivo.

S. E. Don Josè Antonio de SANGRONIZ Y CASTRO
Marchese di Desio

Ambasciatore di Spagna

ROMA

B) Nei tre casi previsti dall'articolo 33 dell'Accordo, l'Autorità indicata nella clausola A (Direzione Generale Aviazione Civile) dovrà ricevere la dichiarazione settantadue (72) ore prima dell'inizio del volo. La risposta della predetta Autorità verrà data tramite la Rappresentanza diplomatica della Nazione a cui appartiene l'aeromobile.

C) In tutti gli altri casi la predetta Autorità aeronautica dovrà ricevere la dichiarazione ventiquattro (24) ore prima dell'inizio del volo, con l'intesa che non verrà data alcuna risposta agli interessati i quali potranno effettuare il volo non appena trascorso il termine indicato.

Ho pertanto l'onore di informare V. E. che il mio Governo concorda con le clausole sopra indicate le quali entrano in vigore da oggi, all'atto del ricevimento della nota di risposta dell'E. V.

Colgo l'occasione, Eccellenza, di esprimere le i sensi della mia più alta considerazione.

CARLO ALBERTO DE VERA D'ARAGONA.

CANJE DE NOTAS**hispano-italiano fijando la reglamentación de los transportes
aéreos ocasionales entre ambos Países**

Roma, 31 de mayo de 1949.

Ilustrísimo Señor:

Muy Señor mio: Los artículos 31 y 32 del « Convenio sobre relaciones aéreas civiles entre España e Italia » firmado en Roma con fecha de hoy anuncian que ambas Partes contratantes fijarán de común acuerdo las condiciones en que se cursarán las declaraciones de vuelo, y en su caso los permisos previos, correspondientes a transportes aéreos ocasionales entre territorios de ambos países.

En su virtud, la Comisión negociadora hispano-italiana ha propuesto las siguientes cláusulas:

A) La empresa de transporte aéreo que desee efectuar un vuelo, o serie de vuelos, al territorio de la otra Parte contratante, deberá presentar una declaración, por vía telegráfica a ser posible, a las siguientes Autoridades:

a) en el caso de España, a la Dirección General de Aviación Civil, calle de la Magdalena 12, Madrid; dirección telegráfica: AVICIVIL, Madrid;

b) en el caso de Italia, a la Direzione Generale dell'Aviazione Civile Ministero della Difesa Aeronautica, Roma; Dirección telegráfica: CIVILAVIA, Roma, indicando los siguientes datos:

- 1º) Tipo y matrícula del aparato;
- 2º) Nombre y dirección de la empresa explotadora;
- 3º) Número de personas que constituyen la tripulación;
- 4º) Itinerario previsto y escalas en territorio del país recorrido;
- 5º) Objeto del transporte: pasaje, o carga, con indicación del número o tonelaje, respectivamente.

Ilustrísimo Señor Carlo Alberto DE VERA D'ARAGONA

Ministro Plenipotenciario, Jefe de la Delegacion italiana

ROMA

B) En los tres casos previstos por el artículo 33 del Convenio la Autoridad indicada en la cláusula A) deberá recibir la declaración setenta y dos (72) horas antes del momento en que se pretenda iniciar el vuelo. La respuesta de la mencionada Autoridad se efectuará a través de la Representación diplomática de la Nación de la aeronave en el otro país.

C) En todos los demás casos, la Autoridad indicada en la cláusula A) deberá recibir la declaración veinticuatro (24) horas antes del momento en que se pretenda iniciar el vuelo, entendiéndose que no se cursará respuesta alguna y que podrá efectuarse el vuelo una vez transcurrido el plazo mencionado.

Tengo el honor de manifestar a V. I. la conformidad de mi Gobierno con las cláusulas arriba transcritas, entrando éstas en vigor a partir de hoy, una vez recibida la Nota e respuesta de V. I.

Con este motivo, reciba Ilmo. Señor, las seguridades de mi más distinguida consideración.

SANGRONIZ

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Procediamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1178. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Art. 1.

È approvato l'Accordo relativo alle relazioni aeronautiche civili tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese concluso a Parigi il 3 febbraio 1949.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo suddetto.

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ed ha effetto dal 3 febbraio 1949 conformemente all'articolo XXX dell'Accordo.

(È approvato).

ALLEGATO

A C C O R D O

RELATIVO ALLE RELAZIONI AERONAUTICHE CIVILI TRA
LA REPUBBLICA ITALIANA E LA REPUBBLICA FRANCESE

IL GOVERNO della REPUBBLICA ITALIANA ed il GOVERNO della REPUBBLICA FRANCESE, desiderando favorire le relazioni aeronautiche tra i loro rispettivi territori, hanno designato a tale scopo loro Rappresentanti, i quali, debitamente autorizzati, hanno convenuto quanto segue:

TITOLO I.

Disposizioni generali.

Articolo I.

Ai fini dell'applicazione del presente Accordo:

1) l'espressione « Autorità aeronautiche » significa, per quanto riguarda l'Italia, il Ministero della Difesa, Direzione generale dell'Aviazione civile, e, per quanto riguarda la Francia, il Segretario generale dell'aviazione civile e commerciale, ed in ogni caso le persone o gli organi che siano abilitati ad assumere le funzioni attualmente esercitate dai predetti Enti;

2) la parola « territorio » si intende come è definita nell'articolo 2 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944;

3) l'espressione « Impresa designata » significa ogni Impresa di trasporto aereo che l'una delle Parti Contraenti abbia prescelto per gestire i servizi convenuti elencati negli articoli XXII e XXIII, e che abbia formato oggetto di una notifica alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente, in conformità delle disposizioni dell'articolo XIV del presente Accordo.

Articolo II.

Gli aeromobili civili, commerciali o privati di ciascuna delle Parti Contraenti godranno, sul territorio dell'altra Parte, del diritto di attraversare tale territorio senza approdarvi e di farvi scalo per ragioni non commerciali, sugli aeroporti aperti al traffico internazionale.

È inteso che tale diritto non si estende alle zone il cui sorvolo sia vietato.

Articolo III.

I certificati di navigabilità, i brevetti di attitudine e le licenze, rilasciati da una delle Parti Contraenti, saranno, durante il periodo della loro validità, riconosciuti validi dall'altra Parte Contraente.

Ciascuna Parte Contraente si riserva, tuttavia, il diritto di non riconoscere validi per la circolazione sul proprio territorio, i brevetti di attitudine e le licenze rilasciati ai propri cittadini dall'altra Parte Contraente o da un terzo Stato.

Articolo IV.

1) Le leggi e i regolamenti di ciascuna Parte Contraente, relativi all'ingresso e al soggiorno sul proprio territorio nonchè alla uscita dal detto territorio degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o relativi all'esercizio, alla manovra e alla navigazione dei detti aeromobili, durante la loro permanenza nei limiti del proprio territorio, si applicheranno agli aeromobili dell'altra Parte Contraente.

2) Le leggi e i regolamenti che disciplinano, sul territorio di ciascuna Parte Contraente, l'entrata, il soggiorno e la uscita dei passeggeri, degli equipaggi e delle merci trasportati a bordo degli aeromobili, nonchè le disposizioni che si applicano alle formalità di polizia, alla entrata, alla immigrazione, alla emigrazione, ai passaporti, alle formalità di libera pratica, alla dogana e alla sanità, saranno applicabili ai passeggeri, agli equipaggi e alle merci imbarcati sugli aeromobili dell'altra Parte Contraente.

Articolo V.

Salve le disposizioni che saranno determinate dall'entrata in vigore della Unione doganale italo-francese, e allo scopo di evitare ogni misura discriminatoria e di rispettare l'eguaglianza di trattamento:

1) le tasse o gli altri diritti fiscali, che ciascuna delle Parti Contraenti imporrà o permetterà che siano imposti alle Imprese dell'altra Parte Contraente per l'uso degli aeroporti e delle altre attrezzature, non debbono essere più elevati di quelli dovuti per l'uso di tali aeroporti ed attrezzature dai propri aeromobili nazionali di eguale categoria;

2) i carburanti, i lubrificanti, le parti di ricambio, l'equipaggiamento normale e il materiale in genere, destinati esclusivamente all'impiego degli aeromobili dell'una delle Parti Contraenti che effettuino un percorso internazionale e introdotti nel territorio dell'altra Parte Contraente dal proprietario o dall'esercente o per loro conto, o caricati su detto territorio, a bordo di tali aeromobili per esservi usati, godranno, da parte di quest'ultima Parte Contraente, per ciò che riguarda le imposizioni dei diritti doganali, delle tasse di ispezione o altre tasse e diritti nazionali, di un trattamento altrettanto favorevole di quello che essa applica ai propri aeromobili nazionali di uguale categoria o a quelli della Nazione più favorita;

3) ogni aeromobile dell'una delle Parti Contraenti, che effettui un percorso internazionale, nonchè i carburanti, i lubrificanti, le parti di ricambio, l'equipaggiamento normale e le provviste di bordo che rimangono a bordo del detto aeromobile, godranno sul territorio dell'altra Parte Contraente, della

esenzione dai diritti doganali, dalle tasse di ispezione o da altri diritti e tasse simili, anche nel caso in cui tali materiali siano consumati o usati in volo su detto territorio;

4) i materiali indicati nel paragrafo 3) del presente articolo, che godono delle esenzioni suddette, non potranno essere sbarcati senza il consenso delle Autorità doganali dell'altra Parte Contraente. Tali materiali, se devono essere riesportati, saranno soggetti, fino alla loro riesportazione, al controllo doganale dell'altra Parte Contraente, pur rimanendo a disposizione del proprietario o dell'esercente dell'aeromobile.

Articolo VI.

Se l'una o l'altra delle Parti Contraenti ritiene opportuno di modificare una qualsiasi clausola del presente Accordo o di avvalersi della facoltà prevista dall'articolo XV, può chiedere che tra le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti abbia luogo una consultazione; tale consultazione dovrà avere inizio entro il termine di sessanta (60) giorni dalla data della richiesta. Ogni modifica all'Accordo, convenuta tra le dette Autorità entrerà in vigore dopo che sia stata confermata mediante uno scambio di Note per via diplomatica.

Articolo VII.

Le due Parti Contraenti convengono di creare una Commissione mista permanente incaricata di coordinare le relazioni aeronautiche tra i due Paesi nel quadro del presente Accordo, e di sottomettere alle Autorità aeronautiche dei due Paesi i progetti di deliberazione da essa elaborati

Tale Commissione sarà composta di due Rappresentanti delle Autorità aeronautiche di ciascuna delle due Parti Contraenti, assistiti, secondo la natura delle questioni trattate, da Rappresentanti delle Imprese interessate.

Essa si riunirà alternativamente a Roma e a Parigi, sotto la presidenza di uno dei Rappresentanti delle Autorità aeronautiche della Parte Contraente, sul cui territorio la riunione avrà luogo.

Articolo VIII.

Ogni controversia relativa alla interpretazione o alla applicazione del presente Accordo, che non possa essere risolta attraverso consultazioni dirette sia tra le Imprese interessate, sia tra le Autorità aeronautiche, sia infine tra i rispettivi Governi, sarà sottoposta ad arbitrato, conformemente alle norme comuni di diritto internazionale.

Le Parti Contraenti si impegnano di conformarsi alle decisioni provvisorie eventualmente adottate nel corso del giudizio, nonchè alla sentenza arbitrale la quale sarà in ogni caso considerata come definitiva.

Articolo IX.

Ciascuna delle Parti Contraenti potrà, in qualsiasi momento, notificare all'altra Parte la sua intenzione di denunciare il presente Accordo. In tal caso, la notifica sarà comunicata contemporaneamente all'altra Parte Contraente

e alla Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. La denuncia avrà effetto dodici (12) mesi dopo la data di ricezione della notifica dell'altra Parte Contraente.

Ove la Parte Contraente che riceve la notifica non ne accusi ricevuta, tale notifica si considera pervenuta quattordici (14) giorni dopo che essa sia stata ricevuta dalla Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Se, prima dello spirare del periodo di dodici (12) mesi previsto per la denuncia dell'Accordo, le due Parti Contraenti decidono di concludere un nuovo Accordo, o convengono che la notifica della denuncia sia ritirata, deve esserne data comunicazione all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Articolo X.

Ove le due Parti Contraenti abbiano ratificato una Convenzione aeronautica multilaterale o vi abbiano aderito, il presente Accordo dovrà essere modificato in guisa da uniformarsi con le disposizioni della detta Convenzione, non appena quest'ultima sarà entrata in vigore fra le Parti stesse.

Articolo XI.

Il presente Accordo ed ogni altro atto destinato a completarlo e a modificarlo, saranno registrati presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale istituita dalla Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Articolo XII.

Le disposizioni del Titolo I sono applicabili a tutti i trasporti considerati nel Titolo II (servizi commerciali convenuti) ed a quelli considerati nel Titolo III (altri trasporti aerei).

TITOLO II.

Servizi commerciali convenuti.

Articolo XIII.

Il Governo della Repubblica Italiana accorda al Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica francese accorda al Governo della Repubblica italiana il diritto di fare esercire da una o più Imprese aeree da essi rispettivamente designate i servizi aerei specificati negli articoli XXII e XXIII. Detti servizi saranno d'ora innanzi indicati con l'espressione « servizi convenuti ».

Articolo XIV.

1) Ciascuno dei servizi convenuti può essere esercito immediatamente o ad una data successiva a piacere della Parte Contraente alla quale i diritti sono stati concessi, a condizione che:

a) la Parte Contraente alla quale i diritti sono stati concessi abbia designato le Imprese di trasporto aereo che eserciranno le rotte specificate;

b) la Parte Contraente che concede i diritti abbia autorizzato le Imprese di trasporto aereo in questione ad iniziare i servizi convenuti, ciò che essa deve fare senza ritardo, salve le disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo e dell'articolo XV.

2) Le Imprese designate potranno essere invitate a fornire alle Autorità aeronautiche della Parte Contraente che concede i diritti, la prova che esse sono in grado di soddisfare alle prescrizioni delle leggi e dei regolamenti normalmente applicabili dalle dette Autorità al funzionamento delle Imprese commerciali di trasporto aereo.

Articolo XV.

Ciascuna delle Parti Contraenti si riserva la facoltà di negare a una Impresa designata dall'altra Parte Contraente la autorizzazione di esercizio prevista dall'articolo XVI del presente Accordo o di revocare tale autorizzazione, per motivi fondati, quando ritenga di non aver la prova che una parte importante della proprietà e il controllo effettivo di detta Impresa siano in possesso di cittadini di tale ultima Parte Contraente o quando l'Impresa non si conformi alle leggi e ai regolamenti previsti nel precedente articolo IV, ovvero non soddisfi agli obblighi imposti dal presente Accordo.

Articolo XVI.

Ciascuna delle Parti Contraenti avrà il diritto, previo avviso all'altra Parte Contraente, di sostituire una o più Imprese nazionali alle Imprese rispettivamente designate per esercire i servizi convenuti. Le nuove Imprese designate godranno degli stessi diritti ed avranno gli stessi obblighi delle Imprese alle quali sono state sostituite.

Articolo XVII.

1) Le Imprese di trasporto aereo designate da ciascuna delle Parti Contraenti godranno del diritto di imbarcare e di sbarcare, in traffico internazionale, passeggeri, posta e merci negli scali indicati negli articoli XXII e XXIII.

2) Alle Imprese designate da ciascuna delle due Parti Contraenti deve essere garantito un trattamento giusto ed equo affinché esse possano beneficiare di eguali possibilità nella gestione dei servizi convenuti.

3) Le Imprese designate dalle due Parti Contraenti dovranno prendere in considerazione, sui percorsi comuni, i loro interessi reciproci, allo scopo di non pregiudicare i rispettivi servizi.

Articolo XVIII.

Per l'esercizio delle rotte indicate nell'articolo XXII, le Autorità aeronautiche dei due Paesi dovranno conformarsi alle seguenti disposizioni:

1) la capacità totale messa in esercizio, su ciascuna delle rotte, sarà adeguata alle esigenze ragionevolmente prevedibili.

Per corrispondere alle esigenze di un traffico imprevisto od occasionale sulle medesime rotte, le Imprese aeronautiche designate dovranno concordare

fra di loro le misure idonee a soddisfare tale aumento temporaneo di traffico. Esse ne informeranno immediatamente le Autorità aeronautiche dei rispettivi Paesi, le quali potranno consultarsi se lo riterranno utile;

2) la capacità prevista nel paragrafo 1) sarà egualmente ripartita, per quanto possibile, fra le Imprese italiane e francesi che eserciscono le stesse rotte;

3) ove le Autorità aeronautiche dell'una delle Parti Contraenti non desiderino usare, su una o più rotte, in tutto o in parte, la capacità di trasporto che è stata loro concessa, essi si accorderanno con le Autorità aeronautiche dell'altra Parte al fine di trasferire a queste, per un determinato tempo, tutta la capacità di trasporto della quale dispongono nei limiti previsti, o parte di essa.

Le Autorità che avranno trasferito in tutto o in parte i loro diritti, potranno, in ogni momento, riprenderli;

4) le Imprese di trasporto aereo designate dai due Paesi, che eserciranno i servizi sulle stesse linee, si accorderanno sulle condizioni nelle quali tali servizi saranno gestiti. Questa intesa, tenuto conto delle capacità da mettere in servizio da ciascuna delle Imprese, determinerà la frequenza dei servizi, la ripartizione degli orari e in generale le condizioni dell'esercizio;

5) gli Accordi conclusi tra le Imprese e ogni modifica che ad essi sarà apportata dovranno essere sottoposti all'approvazione delle Autorità aeronautiche dei due Paesi.

Articolo XIX.

1) Su ciascuna delle rotte indicate nell'articolo XXIII i servizi convenuti avranno per obiettivo principale la messa in esercizio, ad un coefficiente di uso ritenuto ragionevole, di una capacità adeguata alle esigenze normali e ragionevolmente prevedibili del traffico aereo internazionale in provenienza dalla Parte Contraente che ha designato l'Impresa esercente i detti esercizi, o a destinazione della Parte stessa.

A titolo complementare, le Imprese designate da una delle due Parti Contraenti potranno soddisfare, nei limiti della capacità globale prevista nel comma precedente, alle esigenze di traffico tra i territori di terzi Stati, situati sulle rotte concordate e il territorio dell'altra Parte Contraente.

2) Una capacità addizionale potrà ulteriormente essere messa in esercizio, in aggiunta a quella prevista nel paragrafo 1), ogni qualvolta ciò sia giustificato dalle esigenze di traffico dei Paesi serviti dalla rotta.

Articolo XX.

1) La determinazione delle tariffe dovrà essere fatta a tassi ragionevoli, tenuto conto in particolare dell'economia di esercizio, di un utile normale, delle tariffe proposte dalle altre Imprese e delle caratteristiche offerte da ciascun servizio, come le condizioni relative alla velocità e alla comodità.

2) La determinazione delle tariffe da applicare sui servizi convenuti tra i punti del territorio italiano e quelli del territorio francese indicati negli arti-

coli XXII e XXIII sarà fatta, in quanto possibile, d'accordo tra le Imprese designate italiane e francesi.

Queste Imprese procederanno:

a) sia applicando le decisioni che potranno essere state adottate con la procedura di determinazione delle tariffe dell'Associazione del Trasporto Aereo Internazionale (I.A.T.A.);

b) sia con intesa diretta, dopo consultazioni, se del caso, con le Imprese di trasporto aereo di terzi Paesi che eserciscano, in tutto o in parte, percorsi identici.

3) Le tariffe così stabilite dovranno essere sottoposte all'approvazione delle Autorità aeronautiche di ciascuna Parte Contraente almeno trenta (30) giorni prima della data prevista per la loro entrata in vigore; questo termine potrà essere ridotto, in casi speciali, subordinatamente all'Accordo delle dette Autorità.

4) Se le Imprese di trasporto aereo designate non pervenissero a concordare la determinazione di una tariffa secondo le disposizioni del precedente paragrafo 2) o se l'una delle Parti Contraenti rendesse noto il suo disaccordo sulla tariffa che le è stata proposta secondo le disposizioni del precedente paragrafo 3), le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti faranno del loro meglio per conseguire una intesa soddisfacente.

In ultima istanza sarà fatto ricorso all'arbitrato previsto nell'articolo VIII del presente Accordo.

Fino a quando non sia stata pronunciata la sentenza arbitrale, la Parte Contraente che avrà fatto conoscere il suo dissenso potrà richiedere all'altra Parte Contraente l'osservanza delle tariffe precedentemente in vigore.

5) Ove si tratti di una tariffa proposta in occasione dell'inizio di un nuovo servizio convenuto, la Parte Contraente in disaccordo non potrà opporsi alla attuazione di tale servizio se non entro i limiti nei quali la tariffa iniziale proposta non sia stata determinata con una delle due procedure previste nel paragrafo 2) del presente articolo.

Articolo XXI.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione, le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti dovranno comunicarsi al più presto possibile le informazioni concernenti le autorizzazioni concesse alle rispettive Imprese designate per esercire i servizi convenuti o frazioni di essi.

Tali informazioni comprenderanno principalmente copia delle autorizzazioni rilasciate, delle loro eventuali modifiche e di ogni altro documento relativo.

Le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti si comunicheranno, almeno otto giorni prima della attuazione effettiva dei loro rispettivi servizi, le informazioni relative agli orari completi, alle frequenze, al tipo degli aeromobili che saranno impiegati. Dovranno ugualmente comunicarsi ogni eventuale ulteriore modifica.

Articolo XXII.

Servizi contigui convenuti:

1) *Servizi italiani:*

Scali in partenza	Scali in destinazione nel territorio francese
Scali in Italia	Parigi
	Lilla
	Lione
	Bordeaux
	Marsiglia
	Nizza
	Tunisi
	Algeri
	Orano
	Casablanca

2) *Servizi francesi:*

Scali in partenza	Scali in destinazione nel territorio italiano
Scali nella Francia Metropolitana	Roma
in Algeria, in Tunisia o in Marocco	Milano
	Genova
	Venezia
	Napoli
	Brindisi
	Palermo
	Torino
	Cagliari
	Firenze
	Catania
	Bologna
	Bari
	Pisa San Giusto
	Trapani

Articolo XXIII.

Altri Servizi convenuti tra i territori italiano e francese.

1) *Servizi italiani:*

Scali di partenza	Scali intermedi	Destinazione in territorio francese	Scali al di là
1) Scali in Italia		Marsiglia o Nizza	Scali in Spagna
2) Scali in Italia	Tripoli	Casablanca o Dakar	Verso il Brasile, l'Uruguay, l'Argentina e il Cile
3) Scali in Italia	Tripoli	Dakar	
4) Scali in Italia		Tunisi o Algeri	Verso il Congo Belga
5) Scali in Italia		Tunisi	Tripoli
6) Scali in Italia		Parigi	Scali nel Belgio, in Gran Bretagna, in Irlanda, a Terranova, negli Stati Uniti di America, o alle Azzorre, negli Stati Uniti d'America
7) Scali in Italia	Lisbona Natal	Guayana francese	Scali nel Venezuela

2) *Scali francesi:*

Scali di partenza	Scali intermedi	Destinazione in territorio italiano	Scali al di là
1) Scali in Francia		Milano o Roma, Brindisi o Bari	Scali in Grecia e al di là, a) verso la Turchia, b) verso il Vicino Oriente, l'Egitto e il Medio Oriente, c) verso il Pakistan, l'India, l'Indocina e l'Estremo Oriente.
2) Scali in Francia		Milano, Roma o Napoli	Scali in Egitto e al di là, verso l'Africa Centrale e il Sud-Africa.
3) Scali in Francia	Scali in Svizzera	Genova, Milano o Venezia	Verso l'Europa Centrale o Orientale.

TITOLO III.

Altri trasporti aerei.

Articolo XXIV.

I Governi italiano e francese, desiderando facilitare tra i loro due Paesi le relazioni aeronautiche diverse da quelle prevedute nel Titolo precedente, e in particolar modo il trasporto aereo delle merci, adatteranno i loro regolamenti generali in materia allo scopo di limitare, in uno spirito di reciprocità, il numero dei casi nei quali sia necessaria una autorizzazione preventiva, e il termine richiesto per il rilascio della autorizzazione.

Articolo XXV.

In ogni caso, i voli a destinazione dell'una delle Parti Contraenti comporteranno una dichiarazione preventiva, fatta alle Autorità dell'altra Parte Contraente secondo le disposizioni che saranno determinate da ciascuna di dette Parti. Tale dichiarazione varrà come autorizzazione, in tutti i casi nei quali una autorizzazione preventiva non sia richiesta a norma del successivo articolo XXVII.

Articolo XXVI.

Tranne il caso di speciale autorizzazione un aeromobile dell'una delle Parti Contraenti non potrà effettuare sul territorio dell'altra Parte Contraente, più di uno scalo commerciale.

Articolo XXVII.

Sarà richiesta una autorizzazione preventiva:

- 1) per imbarcare o sbarcare, sul territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri e merci a destinazione di un terzo Paese o in provenienza da esso;
- 2) nel caso di voli tra scali (o tra aerodromi geograficamente vicini ad essi) compresi in uno degli itinerari indicati negli articoli XXII e XXIII, quando si tratti del trasporto di più di quattro passeggeri;
- 3) per ogni volo a destinazione dei territori di oltre mare, diversi da quelli dell'Africa del nord;
- 4) se trattasi, escluso ogni cabotaggio, di ottenere una deroga alle disposizioni del precedente articolo XXVI.

Articolo XXVIII.

Ciascuna delle Parti Contraenti si riserva il diritto di vietare il traffico commerciale sul proprio territorio ad ogni Impresa dell'altra Parte Contraente che esercisca i trasporti preveduti nel presente Titolo, quando ritenga di non aver la prova che una parte importante della proprietà e il controllo effettivo di detta Impresa siano in possesso di cittadini di tale ultima Parte Contraente.

Articolo XXIX.

Dato il carattere particolare del traffico aereo che forma oggetto del presente Titolo, le Autorità aeronautiche delle Parti Contraenti si consulteranno ogni qualvolta sarà necessario per l'applicazione delle precedenti disposizioni.

TITOLO IV.

Disposizioni finali

Articolo XXX.

Le disposizioni del presente Accordo si applicheranno provvisoriamente a decorrere dalla data della firma. Esse entreranno definitivamente in vigore quando le due Parti Contraenti si siano reciprocamente notificate l'adempimento delle rispettive formalità costituzionali.

FATTO a Parigi, il 3 febbraio 1949, in doppio esemplare, nelle lingue italiana e francese, i due testi facendo ugualmente fede.

*Per l'Italia*DE VERA D'ARAGONA
GIUSTINIANI.*Per la Francia*R. SCHUMAN
PINEAU.

PROTOCOLLO DI FIRMA

Nel corso dei negoziati che hanno condotto alla conclusione, in data odierna, dell'Accordo italo-francese relativo alle relazioni aeronautiche civili, le due Delegazioni hanno precisato come segue le attribuzioni della Commissione mista preveduta dall'articolo VII dell'Accordo.

La Commissione mista sarà un organismo essenzialmente tecnico, incaricato di mantenere una efficace cooperazione tra le aeronautiche civili italiana e francese.

Essa avrà principalmente le seguenti funzioni:

1) il coordinamento dei servizi eserciti dalle Imprese di ciascuna delle Parti Contraenti, allo scopo di offrire servizi aerei razionali ed armonici ai loro rispettivi territori;

2) lo studio delle eventuali modifiche da introdurre nell'Accordo;

3) la revisione periodica degli articoli XXII e XXIII dell'Accordo, allo scopo di adattarli alle esigenze del traffico aereo.

4) la determinazione della frequenza iniziale da applicare su ogni nuovo servizio convenuto.

5) l'esame, per mezzo delle informazioni statistiche che le due Parti Contraenti si impegnano a comunicarsi reciprocamente, delle condizioni alle quali le disposizioni dell'articolo XIX sono applicabili ai vari scali;

6) lo studio dei problemi comuni di esercizio, allo scopo di facilitarne la soluzione;

7) l'esame delle condizioni nelle quali si effettuano i voli diversi da quelli dei servizi commerciali convenuti;

8) lo studio di ogni altra questione relativa al buon funzionamento e allo sviluppo delle relazioni aeree tra i due Paesi, e in particolare di quelle che deriveranno dalla attuazione della Unione doganale, tenuto conto della competenza che possa essere riconosciuta in materia alla Commissione mista.

Per l'Italia

DE VERA D'ARAGONA
GIUSTINIANI

Per la Francia

R. SCUHMANN
PINEAU

Paris, le 3 février 1949.

Monsieur l'Ambassadeur,

Au cours des négociations qui ont abouti à la conclusion de l'Accord relatif aux relations aériennes civiles entre les territoires français et italien en date de ce jour, il est apparu que les lignes aériennes italiennes mentionnées à l'article XXIII inséré dans le Titre II de l'Accord présentent entre le territoire français et le continent nord-américain un tronçon commun avec les lignes aériennes françaises qui assurent les liaisons entre la France et l'Amérique du Nord. Les deux Délégations ont constaté leur Accord de principe sur la nécessité d'une entente entre les entreprises de transport aérien françaises et italiennes, dès que celles-ci seront respectivement désignées par les deux Gouvernements pour assurer ces services, aux fins de déterminer les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités.

Cette entente portera notamment sur la fréquence des services et la ripartition des horaires ainsi que d'une manière générale sur toutes les conditions relatives à une coopération mutuelle en matière technique et commerciale.

Il entrera dans les attributions de la Commission mixte instituée par l'article VII de l'Accord d'étudier l'entente ainsi conclue entre les entreprises françaises et italiennes intéressées ainsi que toutes modifications qui y seraient apportées, et de les soumettre à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Pays.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

R. SCHUMAN

Son Excellence M. Pietro QUARONI

Ambassadeur d'Italie

02044

Paris, le 3 février 1949.

Monsieur le Ministre,

V. E. a bien voulu me faire parvenir en date de ce jour la lettre dont le texte est le suivant:

« Au cours des négociations qui ont abouti à la conclusion de l'Accord relatif aux relations aériennes civiles entre les territoires français et italien en date de ce jour, il est apparu que les lignes aériennes italiennes mentionnées à l'article XXIII inséré dans le Titre II de l'Accord présentent entre le territoire français et le continent nord-américain un tronçon commun avec les lignes aériennes françaises qui assurent les liaisons entre la France et l'Amérique du Nord. Les deux Déléguations ont constaté leur accord de principe sur la nécessité d'une entente entre les entreprises de transport aérien françaises et italiennes, dès que celles-ci seront respectivement désignées par les deux Gouvernements pour assurer ces services, aux fins de déterminer les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités.

« Cette entente portera notamment sur la fréquence des services et la répartition des horaires ainsi que d'une manière générale sur toutes les conditions relatives à une coopération mutuelle en matière technique et commerciale.

« Il entrera dans les attributions de la Commission mixte instituée par l'article VII de l'Accord d'étudier l'entente ainsi conclue entre les entreprises françaises et italiennes intéressées ainsi que toutes modifications qui y seraient apportées, et de les soumettre à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Pays ».

J'ai l'honneur d'informer V. E. que le Gouvernement italien est d'accord sur ce qui précède.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

P. QUARONI

Son Excellence M. Robert SCHUMAN

Ministre des Affaires Étrangères

PARIS

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1855. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Art. 1.

È approvato l'Accordo tra l'Italia e l'Egitto per lo stabilimento dei servizi aerei regolari

tra i loro rispettivi territori ed oltre, concluso al Cairo il 25 maggio 1950.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo suddetto a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

(È approvato).

ALLEGATO

PROCES-VERBAL

DE SIGNATURE DE L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE ET LE GOUVERNEMENT ROYAL D'EGYPTE POUR L'ETABLISSEMENT DES LIGNES REGULIERES AERIENNES ENTRE ET AU-DELA DE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS

L'an mil neuf cent cinquante et le vingt-cinquième jour du mois de Mai, au Caire, se sont réunis dans une salle de l'Hôtel du Ministère Royal des Affaires Etrangères :

Son Excellence Monsieur le Marquis Cristoforo Fracassi Ratti Mentone di Torre Rossano, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire d'Italie au Caire, assisté de M. M. Andrea Ferrero, Giorgio Fragnito et Armando Marchetti, respectivement Conseiller, 1^{er} Secrétaire et Attaché Commercial de l'Ambassade d'Italie au Caire,

Son Excellence Mohamed Salah El-Din Bey, Ministre des Affaires Etrangères, assisté de S. E. Abdul-Rahman Hakki Bey, Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère Royal des Affaires Etrangères, de S. E. Hassan Moharram Bey et De Monsieur Alu Maréi, respectivement Ministre Plénipotentiaire et Conseiller au dit Ministère,

En vue de procéder à la signature de l'Accord entre le Gouvernement de la République Italienne et le Gouvernement Royal d'Egypte pour l'établissement des lignes régulières aériennes entre et au-delà de leurs territoires respectifs.

Son Excellence Monsieur le Marquis Fracassi ayant produit un plein-pouvoir de Son Excellence Monsieur Luigi Einaudi, Président de la République Italienne, l'autorisant à signer le document ci-haut mentionné au nom du Gouvernement de la République Italienne, et Son Excellence Mohamed Salah El-Din Bey ayant déclaré que le Conseil des Ministres l'a autorisé à signer ce document au nom du Gouvernement Royal d'Egypte, il a été procédé à la signature du dit Accord.

EN FOI DE QUOI, le présent procès-verbal a été rédigé et signé en double exemplaire.

Pour le Gouvernement Italien *Pour le Gouvernement Royal d'Egypte*

CRISTOFORO FRACASSI

M. SALAH EL-DIN

A C C O R D O

FRA IL GOVERNO ITALIANO ED IL GOVERNO EGIZIANO PER
LO STABILIMENTO DEI SERVIZI AEREI REGOLARI TRA I LORO
RISPETTIVI TERRITORI ED OLTRE

IL GOVERNO ITALIANO ed il GOVERNO EGIZIANO, Parti Contraenti del presente Accordo,

essendo firmatari della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 7 dicembre 1944 (d'ora in poi indicata nel presente Accordo come la « Convenzione »),

considerando essere opportuno organizzare i servizi aerei internazionali in modo sicuro ed ordinato e di accrescere, per quanto possibile, la cooperazione internazionale in questo campo,

considerando che è inoltre opportuno promuovere i viaggi aerei internazionali al costo minimo concesso da sani principi economici, quale mezzo per creare comprensione e buona volontà fra i popoli e di assicurare i molti indiretti benefici di questa forma di trasporto, per il reciproco benessere dei due Paesi,

desiderando pertanto concludere un Accordo allo scopo di promuovere servizi aerei regolari tra i loro rispettivi territori ed oltre, hanno, a quest'effetto, designato i sottoscritti Plenipotenziari che, essendo stati debitamente autorizzati a tale scopo, hanno concordato quanto segue:

Art. 1.

1) Ogni Parte Contraente concede all'altra Parte il diritto di esercire i servizi aerei specificati nell'Annesso del presente Accordo (da ora in poi indicati come: « servizi aerei convenuti ») sulle rotte elencate nel detto Annesso (da ora in poi indicate come: « rotte aeree designate »).

2) Fermo restando quanto previsto dall'Accordo, tali servizi possono essere iniziati *in toto* od in parte, immediatamente o in data posteriore a scelta della Parte Contraente alla quale i diritti sono stati concessi.

Art. 2.

1) Ogni Parte Contraente comunicherà all'altra Parte Contraente le imprese di trasporto aereo che eserciranno, secondo il presente Accordo, i servizi sulle rotte specificate.

2) Appena ricevuta comunicazione della designazione, l'altra Parte Contraente, tenendo conto delle disposizioni del paragrafo 3 di questo

articolo e dell'articolo 3 del presente Accordo, concederà, senza indugio, alle imprese dei trasporti aerei designati il relativo permesso di esercizio.

3) Le autorità aeronautiche di una Parte Contraente potranno richiedere a un'impresa designata dall'altra Parte Contraente di fornir loro la prova che essa è in grado di adempiere alle condizioni prescritte dalle leggi, dai decreti e dai regolamenti normalmente applicati sul proprio territorio all'esercizio delle imprese, sempre chè tali leggi, decreti e regolamenti non siano in contrasto con quanto stabilito dalla Convenzione o dal presente Accordo.

4) Dopo adempiuto a quanto prescrivono i paragrafi 1 e 2 di questo Articolo, un'impresa di trasporto aereo così designata ed autorizzata potrà iniziare l'esercizio dei servizi convenuti, in qualsiasi momento.

Art. 3.

1) Ciascuna Parte Contraente ha il diritto, previa consultazione con l'altra Parte Contraente, di non accettare la designazione di una impresa, ovvero di non concedere i diritti specificati nell'articolo 5 del presente Accordo, o di revocare la concessione ad una impresa designata, ovvero di imporre all'esercizio di tali diritti da parte di detta impresa le condizioni che essa ritenga necessarie, qualora una parte importante della proprietà di detta impresa o l'effettivo controllo di essa, non siano nelle mani della Parte Contraente che ha designato l'impresa o dei suoi cittadini.

2) Ciascuna Parte Contraente ha il diritto, previa consultazione con l'altra Parte Contraente, di sospendere l'esercizio da parte della impresa designata dei diritti specificati nell'articolo 5 del presente Accordo, o di imporre all'esercizio di tali diritti da parte dell'impresa designata le condizioni che essa ritenga necessarie, nel caso che tale impresa venga meno all'osservanza delle leggi, decreti e regolamenti della Parte Contraente concedente i diritti, o comunque svolga l'esercizio in modo diverso dalle condizioni prescritte nel presente Accordo.

Art. 4.

1) Le leggi, i decreti ed i regolamenti di ciascuna Parte Contraente, relativi all'ingresso ed al soggiorno sul proprio territorio nonchè all'uscita dal medesimo degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o relativi all'esercizio, alla manovra ed alla navigazione di detti aeromobili, durante la loro permanenza in tale territorio, si applicheranno agli aeromobili dell'altra Parte Contraente.

2) Le leggi, i decreti ed i regolamenti di ciascuna Parte Contraente relativi all'entrata, al soggiorno ed all'uscita dei passeggeri, degli equipaggi e delle merci trasportate a bordo degli aeromobili, (nonchè le disposizioni che si applicano alle formalità di polizia, all'entrata, all'immigrazione, ai passaporti, alle dogane, alla quarantena ed al regime valutario) saranno applicabili ai passeggeri, equipaggi e merci imbarcati sugli aeromobili dell'altra Parte Contraente.

Art. 5.

1) Subordinatamente all'osservanza delle disposizioni degli articoli 6 e 7 del presente Accordo, ciascuna Parte Contraente concede alle imprese designate dell'altra Parte Contraente, il diritto di imbarcare o sbarcare sul territorio di una Parte Contraente traffico internazionale che parta da o che sia destinato al territorio dell'altra Parte Contraente o a quello di un terzo Paese sulle rotte aeree designate.

2) Il paragrafo 1 di questo articolo non conferisce alle imprese aeree di una Parte Contraente il diritto di imbarcare nel territorio dell'altra Parte, passeggeri, merci o posta trasportati a pagamento o a seguito di contratto di noleggio e destinati ad un altro punto del territorio dell'altra Parte Contraente, qualunque sia l'origine o la definitiva destinazione di tale traffico.

Art. 6.

1) Dovranno esistere per entrambe le Parti Contraenti eque e pari possibilità nell'esercizio dei servizi aerei convenuti sulle rotte designate tra i loro rispettivi territori.

2) I servizi aerei eserciti dalle linee designate dall'altra Parte Contraente, dovranno avere come loro principale obiettivo di fornire, ad un ragionevole fattore di carico, la capacità adeguata a trasportare traffico tra il territorio della Parte Contraente che ha designato l'impresa ed il Paese di ultima destinazione di tale traffico.

3) I servizi aerei convenuti dalle imprese designate dalle Parti Contraenti dovranno essere mantenuti in ragionevole rapporto alle esigenze del pubblico per il trasporto aereo.

Art. 7.

Nell'esercizio dei servizi convenuti, le imprese aeree designate da una delle due Parti Contraenti dovranno usare dei loro diritti non abusivamente, in modo da non pregiudicare un'impresa aerea dell'altra Parte Contraente che esercisce in tutto o in parte la stessa rotta.

Art. 8.

Il combustibile e gli olii lubrificanti caricati a bordo di un aereo delle linee designate di una Parte Contraente nel territorio dell'altra Parte Contraente saranno esenti, pur sottostando a tutti i regolamenti doganali dell'altra Parte Contraente, dai diritti doganali, tasse di ispezione e di altri simili gravami imposti nel territorio dell'altra Parte Contraente.

Tale trattamento di favore sarà in aggiunta a quello concesso in base all'articolo 24 della Convenzione.

Art. 9.

1) Ogni Parte Contraente farà in modo che i propri servizi aerei convenuti forniscano alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente con il massimo anticipo possibile, copie degli orari, prezzi e programmi ed ogni altra simile informazione degna di nota concernente l'esercizio di linee aeree designate e copie di tutte le modifiche apportate agli orari, prezzi, programmi ed informazioni.

2) Ogni Parte Contraente curerà che i propri servizi aerei convenuti forniscano alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente, le statistiche che si riferiscono al traffico effettuato sulle proprie linee verso, da o attraverso il territorio dell'altra Parte Contraente specificando l'origine e la destinazione del traffico.

Art. 10.

Quando, allo scopo di accelerare l'inoltro del traffico di transito, aerei di capacità diversa siano usati da un'impresa aerea designata di una Parte Contraente su tronchi diversi di una data rotta aerea, con scalo nel territorio dell'altra Parte Contraente, tale cambio di aereo non sarà ritenuto incompatibile con le disposizioni del presente Accordo. In tali casi il secondo aereo provvederà al servizio di coincidenza con il primo, e dovrà attendere l'arrivo di quest'ultimo tranne il caso di forza maggiore di carattere tecnico,

Art. 11.

1) Le tariffe saranno stabilite in misura ragionevole prendendo in debita considerazione tutti i fattori ad esse connessi come il costo dell'esercizio, un ragionevole profitto, la differenza nelle caratteristiche dei servizi (fra cui le medie di velocità e la comodità) e le tariffe applicate da altre imprese sulla stessa rotta o qualsiasi parte di essa.

2) Le tariffe da applicarsi da parte delle Imprese designate da questo Accordo sulle rotte aeree tra i territori delle due Parti Contraenti, o tra il territorio di un terzo Stato e quello di una delle due Parti Contraenti, saranno fissate in uno dei seguenti modi:

a) in conformità con le decisioni in materia tariffaria che siano state adottate da un'organizzazione aerea a cui le imprese aeree designate abbiano aderito quale membri, e che siano state, a tale scopo, accettate dalle due Parti Contraenti; ovvero

b) per accordo tra le imprese aeree designate da ambo le Parti Contraenti per esercire i servizi convenuti, quando queste imprese aeree non siano membri della stessa organizzazione, o quando nessuna decisione di quelle menzionate nel paragrafo 2 lettera a) di questo Articolo siano state adottate. Se una delle Parti Contraenti non avrà designato una impresa aerea ad esercire una delle rotte aeree convenute o se i prezzi per quella rotta non saranno stati fissati come previsto dal paragrafo 2

comma *a*) di questo Articolo, le imprese aeree designate dall'altra Parte Contraente per esercire quella rotta, potranno fissare le tariffe.

3) Le tariffe così determinate saranno sottoposte all'approvazione delle Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti e diverranno effettive 45 giorni dopo il ricevimento della loro comunicazione da parte di dette Autorità aeronautiche, a meno che le Autorità di una delle due Parti Contraenti non abbiano notificato la loro disapprovazione.

4) Nel caso che le tariffe non siano state determinate in conformità a quanto previsto dal paragrafo 2 di questo Articolo, o che le Autorità aeronautiche di una delle due Parti Contraenti disapprovino le tariffe fissate in tal modo, le stesse cercheranno di raggiungere un accordo a tal proposito ponendo in essere misure più adatte onde raggiungere un accordo. In caso contrario, la controversia verrà regolata dal successivo articolo 16. In attesa che la medesima possa dirimersi per accordo diretto, o finchè non sia stata risolta come previsto dall'articolo 16, le tariffe già stabilite saranno applicate dalle Imprese aeree designate. In caso contrario saranno praticate tariffe ragionevoli da parte delle stesse Imprese aeree.

Art. 12.

Questo Accordo sarà registrato presso il Consiglio della Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale stabilito dalla « Convenzione ».

Art. 13.

Al fine di una stretta collaborazione le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti si consulteranno regolarmente onde assicurare l'osservanza dei principi e l'applicazione delle disposizioni stabilite in questo Accordo, scambiando ogni informazione utile a tale effetto.

Art. 14.

Se dovesse entrare in vigore nei riguardi di entrambi le Parti Contraenti una Convenzione generale multilaterale per il regolamento dei servizi aerei internazionali, il presente Accordo sarà modificato in modo da uniformarlo alle disposizioni di tale Convenzione.

Art. 15.

Se una delle Parti Contraenti ritiene opportuno introdurre modifiche all'Annesso del presente Accordo, essa può chiedere una consultazione fra le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti. Tale consultazione dovrà avere inizio entro i 60 giorni dalla data della richiesta. Le modifiche concordate entreranno in vigore quando siano state confermate per mezzo di uno scambio di note per via diplomatica.

Art. 16.

1) Nel caso di disaccordo tra le due Parti Contraenti circa l'interpretazione o l'esecuzione del presente Accordo, le Parti Contraenti cercheranno anzitutto di comporre la controversia mediante negoziati diretti.

2) Qualora le Parti Contraenti non riescano a raggiungere un accordo mediante negoziati diretti entro 90 giorni,

a) esse possono convenire di deferire la decisione della vertenza giuridica al giudizio di un Tribunale arbitrale nominato di comune accordo o ad altra persona o istituzione;

ovvero

b) se esse non saranno d'accordo su questo, o se, avendo convenuto di deferire la controversia ad un Tribunale arbitrale, esse Parti non riescano a mettersi d'accordo sulla sua composizione entro 30 giorni, ciascuna Parte Contraente può sottoporre la controversia per la decisione al Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

3) Le Parti Contraenti si impegnano ad uniformarsi a qualsiasi decisione emessa in base al paragrafo 2 di questo articolo.

4) Se e fino a quando una delle Parti Contraenti, o una impresa aerea designata da una delle Parti Contraenti, non si uniformerà alle decisioni emesse in base al paragrafo 2 di questo articolo, l'altra Parte Contraente può limitare, rifiutare e revocare qualsiasi diritto concesso in virtù del presente Accordo alla Parte Contraente inadempiente o alle Imprese aeree designate di detta Parte Contraente, ovvero alla sola impresa aerea designata inadempiente.

Art. 17.

Una Parte Contraente potrà notificare, in qualsiasi momento, all'altra Parte Contraente la denuncia dell'Accordo. Tale comunicazione sarà contemporaneamente trasmessa al Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. L'Accordo cesserà di avere vigore 12 mesi dopo la ricezione da parte di una delle Parti Contraenti della comunicazione di denuncia dell'altra Parte, a meno che tale comunicazione non venga di comune accordo ritirata prima della spirare di detto termine. Ove non sia stata accusata ricezione da parte dell'altra Parte Contraente, si riterrà che la comunicazione sia stata ricevuta 14 giorni dopo la sua ricezione da parte del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Art. 18.

1) Ai fini del presente Accordo il termine « Autorità aeronautiche » significa, nel caso del Governo egiziano, il Direttore generale dell'aviazione civile ed ogni altra persona o ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dal detto Direttore o funzioni simili, nel caso del Governo italiano il Ministero della difesa - Aeronautica (Direzione gene-

rale dell'aviazione civile o del traffico aereo) ed ogni persona o ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dal detto Ministero o funzioni simili.

2) Il termine « imprese aeree designate » significa una impresa di trasporto aereo che le Autorità aeronautiche di una delle due Parti Contraenti abbiano notificato per iscritto alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente come le imprese da essa Parte Contraente designate per l'esercizio delle linee aeree specificate nella detta notifica.

3) L'Annesso al presente Accordo ne farà parte integrante, ed ogni riferimento a quest'ultimo includerà a sua volta l'Annesso, tranne nel caso ove sia stato disposto diversamente.

Art. 19.

Il presente Accordo entrerà in vigore non appena entrambe le Parti Contraenti si saranno reciprocamente notificato l'avvenuto adempimento delle rispettive formalità costituzionali.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati dai loro Governi, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto i loro sigilli.

FATTO al Cairo il 25 maggio 1950 in doppio originale nelle lingue italiana ed araba entrambi i testi facendo ugualmente fede.

*Per il Governo
della Repubblica Italiana*

CRISTOFORO FRACASSI

*Per il Governo
del Regno d'Egitto*

M. SALAH EL-DIN

ANNESSO

A

I. Rotte che saranno esercite dalle imprese designate dal Governo egiziano.

Le imprese designate dal Governo egiziano avranno facoltà di esercire, in entrambe le direzioni, i percorsi, nonchè di atterrare per traffico commerciale sul territorio italiano negli scali qui di seguito indicati:

- a) scali in Egitto - Roma-Parigi ed oltre (verso il Nord America);
- b) scali in Egitto - Napoli e/o Nizza e/o Marsiglia Ginevra ed oltre (verso Londra o Bruxelles);
- c) scali in Egitto - Bengasi-Tripoli-Malta-Catania;
- d) scali in Egitto - Napoli-Praga;
- e) scali in Egitto - Roma-Milano-Vienna.

II. Rotte che saranno esercite dalle imprese designate dal Governo italiano.

Le imprese designate dal Governo italiano avranno facoltà di esercire, in entrambe le direzioni, i percorsi nonchè atterrare per traffico commerciale sul territorio egiziano negli scali qui di seguito indicati:

- a) scali in Italia - Atene-Alessandria-Cairo;
- b) scali in Italia - Cairo-Asmara;
- c) scali in Italia - Atene-Cairo-Kartum-Asmara ed oltre verso il Sud-Africa;
- d) scali in Italia - El Adem-Cairo-Bassora-Karachi ed oltre verso l'Australia;

oppure

scali in Italia - Atene-Cairo-Bassora-Karachi ed oltre verso l'Australia.

B

Nel caso che le imprese aeree designate di una delle Parti Contraenti non provvedano all'impianto di uffici di rappresentanza con personale proprio nel territorio dell'altra Parte Contraente, questa può richiedere che le relative funzioni di rappresentanza siano affidate dalle locali Autorità aeronautiche ad un Ente da queste scelto ed avente la loro stessa nazionalità.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2413) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Macrelli. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, oggi sul mio banco ho due discorsi che ebbi occasione di pronunciare sul bilancio dei trasporti, l'uno il 12 luglio 1950, l'altro il 3 luglio 1951. Si vede che questo mese canicolare deve essere proprio dedicato al bilancio dei Trasporti! In quei discorsi io ebbi a trattare, sia pure rapidamente, problemi di natura locale e di interesse generale. Furono molte le richieste rivolte agli onorevoli Ministri di allora, perchè io parlai del personale, del problema strada-rotaria, degli esonerati politici e soprattutto delle condizioni delle ferrovie in terra romagnola ed emiliana. Ma la mia fu voce clamante in deserto, perchè ebbi solo delle promesse, ma poi nulla si è fatto. Io mi auguro che questa volta l'onorevole Ministro, che oggi dirige il Dicastero dei trasporti, ascolti la mia voce e traduca in realtà pratica qualcuna almeno delle richieste che io mi permetto di fare.

Il mio ordine del giorno è semplicissimo:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti ad ispirare i criteri per la formazione degli orari ferroviari agli interessi industriali, commerciali, turistici dei vari paesi, con riferimento particolare alla Romagna, che — per la sua posizione e per la sua economia — esige un trattamento migliore di quello finora ricevuto ».

Io non so veramente da quale criterio partano gli uffici competenti per fissare gli orari. Sembra però che non tengano conto di quelle esigenze di cui ho parlato nell'ordine del giorno, perchè i lamenti sono generali, il che significa che sono stati toccati degli interessi non solo particolari e locali, ma interessi ormai di natura nazionale.

Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sul fatto che il problema riguarda tutte le regioni italiane. Queste giuste esigenze, che vengono messe in evidenza non soltanto dai parlamentari, ma anche dagli enti locali, debbono essere ascoltate e soprattutto accolte. Pochi momenti fa l'onorevole Ministro in un breve colloquio mi diceva: « Mi auguro che il Senato non faccia come l'altro ramo del Parlamento, che si è interessato esclusivamente di problemi locali senza affrontare quelli di natura generale ». L'onorevole Ministro ha ragione, ma bisognerebbe che anche il Governo e gli uffici del Ministero, quando noi ci muoviamo, quando si muovono gli enti interessati, quando coloro che vivono la vita tormentosa e tormentata della regione prospettano la soluzione di problemi vitali per quelle località, non dessero loro risposte negative, o risposte andarie che non dicono nulla, o peggio ancora, risposte che non rispondono alla realtà. Mi permetto di accennare a un fatto particolare, starei per dire personale. Ebbi occasione di sottoporre all'onorevole Ministro, ai due Sottosegretari e al direttore generale competente una relazione che veniva dalla Camera di commercio di Forlì e che riguardava la situazione delle ferrovie in Romagna, e particolarmente nella città nella quale svolgo la mia attività amministrativa e politica. Lamentavo come molti treni passino senza fermarsi. Eppure Cesena è una città che ha una importanza rilevante. Da Cesena partono 4 mila vagoni di prodotti ortofrutticoli, prodotti di quella terra magnifica, benedetta veramente dalla natura. Orbene, mancano i mezzi di comunicazione, o meglio di apprestamento, necessari per valorizzare la zona. Mi è stato risposto molto gentilmente che tutto si riduceva alla soppressione della fermata per due coppie di treni. Questo non è esatto, perchè, orario alla mano (ed ho fatto il controllo pochi minuti fa per timore di sba-

gliare) sono undici i treni che non si fermano alla stazione di Cesena.

Si è detto che bisogna guardare alle città che hanno degli interessi prevalenti e preminenti. Siano ora alla vigilia, anzi, nel pieno della stagione estiva balneare, alla riviera adriatica: è quindi naturale che quei treni debbano continuare a fermarsi nelle città dove si riversano le migliaia di persone che vengono da ogni parte d'Italia a godere del sole e del mare della mia terra. Ma non posso dimenticare che Cesena costituisce fra l'altro lo scalo naturale per Cesenatico, per la vallata del Savio e per altre zone che hanno importanza dal punto di vista agricolo e turistico. Ed allora vorrei che l'onorevole Ministro e gli onorevoli Sottosegretari tenessero conto di queste invocazioni che più volte sono arrivate, senza trovare purtroppo ascolto, negli uffici competenti.

Ho già detto in varie occasioni che la via Emilia è considerata veramente la regina delle strade. Ora altrettanto si può dire per la via Emilia, diciamo così, ferroviaria: essa percorre una delle zone più ricche e popolose, meritevole veramente di una maggiore attenzione da parte del Governo. E non dico altro. Chiudo questa che può sembrare una parentesi di ordine locale e ne apro un'altra che solo in apparenza può sembrare della stessa natura mentre si tratta invece di un problema a carattere nazionale, e vorrei quasi aggiungere internazionale. Voi sapete a che cosa voglio alludere, alla ferrovia Rimini-San Marino.

Ho cercato inutilmente nel discorso ponderoso e veramente meritevole di encomio del Ministro pronunciato alla Camera, ho cercato invano nella relazione dell'illustre professor Panetti il nome di questa linea: San Marino-Rimini. Una volta queste due località erano collegate da quel treno azzurro che univa la riviera adriatica, la città di Rimini con la secolare ospitale Repubblica. Orbene, la guerra ha distrutto ed ha rovinato quella ferrovia: ma come si è ricostruito altrove altrettanto si deve fare in quella regione. Non penso a quelli che sono gli attuali rapporti tra il Governo italiano e il Governo della Repubblica di San Marino, mi astengo ora da considerazioni di ordine politico, però richiamo al senso della responsabilità il Governo e, per il Governo, il Ministro dei trasporti, su quelli

che sono degli obblighi precisi che promanano anche da una convenzione di natura internazionale. Esiste infatti un accordo fra lo Stato italiano e la Repubblica di San Marino sancito attraverso una convenzione che venne firmata in Roma il 26 marzo 1927, in virtù della quale il Governo sanmarinese si impegnava « a concedere allo Stato italiano la facoltà di istituire in territorio della Repubblica una stazione radio-telefonica trasmittente destinata al servizio di radio emissione, ecc. » ed anche altre stazioni radio-elettriche e si obbligava inoltre a prestazioni di favore in materia di aree e di espropri per la costruzione della ferrovia; mentre il Governo italiano si impegnava, a sua volta, « a costruire e ad esercitare direttamente o mediante concessione una ferrovia elettrica a scartamento ridotto dalla capitale di San Marino a Rimini ». L'impegno relativo all'esercizio della ferrovia da parte del Governo italiano era stabilito per la durata di 25 anni e cioè fino all'11 giugno 1957, essendo stata la ferrovia aperta al traffico il 12 giugno 1932.

Dunque impegni precisi, di natura giuridica internazionale, come io vi dicevo, che obbligano il Governo italiano a fare onore alla parola data ed all'atto sottoscritto.

Ci sono altre ragioni che militano a favore della ricostruzione di quella ferrovia. Per quanto riguarda l'aspetto tecnico finanziario noi abbiamo già avuto occasione di discutere. Dal banco del Governo ebbe a rispondermi una volta il ministro Corbellini, il quale disse che si trattava di un'opera che avrebbe richiesto molte centinaia di milioni, per cui era preferibile forse sostituire la ferrovia con una filovia o con qualche altro mezzo. Orbene da parte di tecnici — non da me, poichè non intendo entrare in una discussione di natura tale che supera la mia competenza e le mie possibilità — da parte di persone competenti, che avevano fatto degli studi particolari e speciali, fu risposto che la spesa per una filovia sarebbe stata superiore a quella per una ferrovia e, d'altro lato, con impostazioni ordinarie e straordinarie in bilancio, sarebbe stato possibile affrontare la spesa e risolvere il problema.

Dal punto di vista turistico, onorevoli colleghi, voi comprendete bene l'importanza di una ferrovia come questa, che congiunge la pia-

nura romagnola, la riviera adriatica con la Repubblica di San Marino, con un transito continuo di forestieri, di stranieri, di cittadini italiani che arrivano e vogliono vedere « l'azzurra vision di San Marino », così come la cantava Giovanni Pascoli, il poeta romagnolo, che costituisce sempre una attrattiva per tutti. Ed allora, se è vero quel che si è detto sempre e quello che si dice, che cioè il turismo costituisce una delle sorgenti e delle fonti maggiori della ricchezza italiana, noi non dobbiamo stroncare questo mezzo di traffico che serve appunto allo sviluppo del turismo e quindi alla economia del nostro Paese.

Vorrei ottenere una parola definitiva a questo proposito: troppe promesse si sono fatte. Quando l'anno scorso parlai su questo problema, io mi intrattenni brevemente sull'argomento perchè allora erano in corso delle trattative fra i due Governi e non intendevo, con la mia parola o provocando l'intervento di altri, recare un danno a quelle trattative, che ora non so a che punto siano. Comunque mi auguro che dal banco del Governo venga una parola rassicurante e decisiva.

Onorevole Ministro, ella ricorda, ovvero dovrebbe ricordare, un colloquio recentissimo fra noi due. Io ho presentato una serie di richieste, a tutela degli interessi della grande famiglia dei ferrovieri italiani. Il Ministro molto gentilmente mi ha risposto con una lettera, nella quale diceva che avrebbe a suo tempo esaminato le domande e dato le relative risposte. Spero che me le dia nel corso di questa discussione e che ricordi quanto io ho avuto occasione di domandargli.

Per quanto riguarda gli agenti esonerati e i pensionati noi ne avevamo già parlato col ministro D'Aragona, dal quale avevamo avuto una promessa formale di provvedimenti.

Purtroppo una crisi, una delle tante crisi ministeriali, allontanò D'Aragona dal Ministero dei trasporti e non se ne fece nulla. Abbiamo ripresentato le nostre proposte in favore degli agenti ferroviari esonerati dal servizio e dei pensionati, per il mantenimento di certe concessioni ferroviarie, per l'estensione dell'assistenza sanitaria, per la corresponsione di una gratifica o tredicesima mensilità soprattutto durante le feste natalizie o di capo d'anno. Abbiamo chiesto l'applicazione del de-

creto-legge 20 luglio 1951, per gli avventizi ex esonerati politici. Dobbiamo confessare che in questo campo si è fatto molto. Ricordo di aver parlato su quest'argomento, che è specialmente politico, ma soprattutto morale, all'Assemblea Costituente e poi al Senato, e dobbiamo riconoscere lealmente che molto si è fatto, ma molto deve ancora essere fatto. Sono ancora in sospenso 1.600 pratiche; di queste pratiche solo 300 sono state risolte in questi ultimi tempi. Se si va di questo passo, io penso che solo tra due o tre anni le domande giustissime e legittime di questi esonerati politici potranno essere evase.

Resta ancora il problema degli ex esonerati politici. Anche questo annoso problema è lungi dall'essere definito. Esistono delle leggi, quelle del 1944, del 1947, del 1949, del 1951, leggi però incomplete, leggi non risolutive, che servivano ad affrontare dei casi particolari per determinate categorie, ma che non hanno operato la soluzione *in toto* del problema che interessa l'intera famiglia dei ferrovieri. A questo proposito noi vorremmo, onorevole Ministro, che dal banco del Governo venisse una parola che tranquillizzasse degli uomini che hanno dato tutto al Paese, che hanno sofferto per la libertà della Patria e chiedono solo un atto di giustizia, e di giustizia umana.

Un ultimo rilievo debbo fare che potrà sembrare un po' fuori di argomento o almeno di natura particolare, ma non importa. È bene che richiamiamo l'attenzione del Ministro su questo problema che riveste un carattere e un aspetto generale e che riguarda non solo il Ministero dei trasporti ma anche molti altri Dicasteri. Insomma noi vorremmo che, se esiste veramente una differenza — e deve esistere — tra i salari e gli stipendi, tra gli stessi stipendi in base ai gradi degli impiegati, questa differenza non esistesse o fosse ben limitata per quanto riguarda le gratificazioni ed i compensi. Io so di un caso particolare, onorevole Ministro, che è quello che si riferisce al cosiddetto « premio della ricostruzione ». Onorevole Ministro, quando io vedo che un funzionario modesto percepisce 1400 lire come minimo, per arrivare ad un massimo di 4200, fino al sesto grado, e quando vedo che dal quinto grado in poi si arriva alle 30, alle 50 e alle 100 mila lire di premio, e si va an-

che oltre, io mi domando se questa è giustizia distributiva: che sia distribuzione siamo perfettamente d'accordo, ma che sia giustizia no. E allora, onorevole Ministro, vediamo di accontentare questi fedeli servitori del nostro Paese, che tanto hanno contribuito per la sua rinascita.

Tutte le volte che io ho parlato qui in Senato sul bilancio dei Trasporti ho avuto una parola di elogio per voi, ma soprattutto per la grande famiglia dei ferrovieri. Tutti avete lavorato, è stato un miracolo quello che si è compiuto. Chi ha viaggiato all'estero, chi ha avuto occasione di parlare con gli stranieri che vengono in Italia, ha sentito gli elogi fatti per l'Amministrazione delle ferrovie. Quando parlo di Amministrazione delle ferrovie intendo riferirmi a tutti, dal più umile operaio al più alto funzionario, compresi il Ministro e i suoi collaboratori.

Ma se così è, se questa famiglia ha tanti meriti, cerchiamo di andare incontro alle esigenze di tutti. Vi sono delle ragioni di giustizia, vi sono delle ragioni di moralità, delle ragioni di umanità che vi spingono ad accogliere le richieste che vi vengono da questi banchi. (*Applausi*).

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

VACCARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nella chiara, precisa e confortante relazione finanziaria fatta in questi giorni, in questa Assemblea, l'onorevole ministro Pella ha ricordato, giustamente, i notevoli stanziamenti di fondi per la esecuzione di opere per il Mezzogiorno d'Italia, bastevoli — a suo dire — a mettere questa Regione in linea con tutte le altre Regioni d'Italia, perchè finalmente non si debba più parlare di un problema meridionale, ottenendosi, con tutte le opere compiute, la vera unità morale e materiale dell'Italia!

Nobili parole, che in me meridionale e calabrese, hanno suscitato viva commozione, perchè in esse è espressa, in maniera precisa, come non mai, la volontà ferma e tenace del Governo di risolvere definitivamente e per sempre i nostri vecchi e nuovi problemi!

Ma, onorevoli colleghi, non bastano i fondi, non basta la volontà del Governo, per raggiungere questo scopo nobilissimo, che è poi

un dovere sacrosanto dello Stato a favore di una regione che generosamente, rinunciando ad ogni suo particolare privilegio, volle — più di ogni altra — contribuire alla unità della Patria.

Effettivamente il Governo — ed è stato il primo Governo dall'unità ad oggi — ha messo a disposizione degli organi preposti per lo sviluppo del Mezzogiorno mezzi ingenti, e quasi da noi stessi insperati, e non soltanto sulla carta. E di questo gli siamo grati, e di questo gli diamo atto.

Ma, per la verità, debbo dire che tali mezzi non sono sempre impiegati per risolvere bene ed a pieno i nostri problemi. Ed allora quella unificazione auspicata così felicemente dall'onorevole Pella, difficilmente potrà avverarsi e, purtroppo, nonostante i grandi sacrifici del Governo, il disagio delle zone depresse meridionali rimarrà ancora insoluto!

Forse è che molti, o i più autorevoli redattori dei progetti di risanamento economico delle nostre zone, non conoscono i nostri reali bisogni, e quel che è più grave si intestardiscono a non ascoltare nemmeno le nostre popolazioni, i nostri suggerimenti, tanto meno i nostri consigli.

Trattano le nostre popolazioni, i nostri Enti, con sufficienza umiliante, quasi che le provvidenze che ci sono state concesse dal Governo, con tanto generoso assenso del Parlamento, ci fossero elargite come un dono grazioso, non come un debito di giustizia, senza dire che a volte intraprendono opere dispendiose, che poi non si portano a compimento e si abbandonano! Tutto questo forse perchè ancora noi meridionali siamo considerati da qualcuno — senza fondamento — incapaci di avviare e di risolvere i nostri stessi problemi.

Questo è un grave e vecchio errore, al quale sono sicuro che questa volta si porrà riparo, perchè, oltre ad offenderci, ritarda notevolmente, se, addirittura, non lascerà insoluto il problema meridionale. È necessario, indispensabile — per lo meno — ascoltarci, esaminare con interesse le nostre richieste, e non operare quasi a dispetto e in maniera difforme.

I nostri bisogni è da credere che li conosciamo più di ogni altro. Io, per la verità, debbo dire che quando sono stato informato, per esempio, che per raggiungere una frazione di

un Comune sito al limite della mia Provincia, si voleva costruire una strada in base ad un tracciato errato che comportava la spesa di centinaia di milioni, laddove attuando quello proposto dall'amministrazione provinciale di Cosenza ne bastavano appena trenta, ne informai il ministro Campilli, il quale esaminate le richieste, con la sua ben nota competenza, le trovò giuste, e naturalmente agì di conseguenza, sicchè tutti quei milioni occorrenti per quel tracciato errato si sono potuti utilizzare, e bene utilizzare, in altre opere urgenti e indispensabili. Ma non sempre capita così, e non sempre si trova chi sia disposto, come l'onorevole Campilli, ad ascoltarci e ad esaminare con interesse le nostre richieste!

È forse questo il nostro destino.

Quando nel 1875 si costruì la ferrovia Batipaglia-Metaponto-Sibari-Cosenza, per il tratto Sibari-Cosenza le popolazioni interessate chiedevano che il tracciato, invece di attraversare il centro della Val di Crati, spopolato e deserto, zona allora malarica per eccellenza, fosse spostato a destra o a manca della vallata per avvantaggiarne i numerosi e popolosi paesi ivi esistenti. Vi furono allora pressioni e financo sommosse da parte delle popolazioni di tutti i Comuni interessati, e l'amministrazione provinciale di Cosenza ne raccolse il desiderio, con ripetuti voti al Governo. Nulla valse a commuovere e a persuadere l'ingegnere progettista ed il Governo del tempo. E, quasi a dispetto, si formulò la minaccia che se quelle popolazioni non sospendevano le agitazioni, si sarebbe financo abbandonata la costruzione della ferrovia. Le buone — troppo buone — popolazioni interessate, si acquietarono, ma vollero, per l'ultima volta, riunirsi in solenne convegno a Cosenza, e limitandosi soltanto a protestare, deliberarono unanimi la.... maledizione all'ingegnere progettista ed al Governo del tempo. Magra soddisfazione! Ed intanto a noi è rimasta una ferrovia incomoda ed inutile perchè dista dai paesi, che invece avrebbe dovuto servire e far progredire, in media dai 15 ai 35 chilometri. Strano è che quella maledizione ha colpito noi stessi, perchè non migliore fortuna abbiamo avuto per le costruzioni ferroviarie successive.

Nel 1879, nella relazione dell'onorevole Morana, si diceva che le regioni calabresi dove-

vano essere soddisfatte con tre linee trasversali: quella di Santa Eufemia-Catanzaro Marina; Paola-Castrocucco; e la Cosenza-Nocera. Si accesero allora nei cuori di quelle popolazioni tante belle speranze. Ma, tranne la Santa Eufemia-Catanzaro Marina, le altre due furono completamente trascurate. E fu danno grave, specialmente per la provincia di Cosenza, perchè, quando fu stabilita la necessità di costruire la Cosenza-Nocera, la provincia di Cosenza fu costretta a corrispondere il suo contributo, che pagò in danari sonanti, e solo dopo il versamento si iniziò il primo tronco, che arrivò fino a Pietrafitta, ma dopo qualche anno, sospesi i lavori, anche questo tronco venne disarmato! E le somme incassate per questa ferrovia furono stornate e impiegate per altri lavori. E quando, successivamente, dopo molti anni, nel 1902, in una seduta della Camera, l'onorevole Luigi Fera e l'onorevole Giunti, in occasione della discussione della legge sulle ferrovie di secondaria importanza, chiedevano la parola per discutere sul programma ferroviario della Calabria, e si apprestavano a presentare alcuni emendamenti, il Presidente del Consiglio, onorevole Fortis, li diffidava a non proporre alcuno, in quanto il Governo non li avrebbe accettati, assicurando però che anche la Calabria era considerata in quella legge ed avrebbe avuto le sue ferrovie! Ma non fu così, perchè le ferrovie a noi promesse fin dal 1879 e successivamente, non furono costruite neppure con quella nuova legge del 1902, nonostante che nella relazione Balenzano, che accompagnò tale progetto, si assicurasse che entro il 30 giugno 1906 si sarebbe provveduto, con legge speciale, a reperire i nuovi mezzi occorrenti per accelerare la esecuzione delle nostre ferrovie.

E quando — nel 1910, mi pare — finalmente dopo anni di agitazione e di epiche lotte, di vere battaglie si ottenne la costruzione della Cosenza-Paola, ci è stata regalata una linea, tecnicamente perfetta, ma che non soddisfa ai bisogni delle nostre popolazioni, talchè oltre ad essere antieconomica, è un serio e permanente pericolo per i viaggiatori, come ho avuto l'onore di dimostrare agli onorevoli colleghi nel mio discorso sul bilancio dei Lavori pubblici.

Le descrizioni scritte od orali non riescono a dimostrare lo stato di quel tratto di ferrovia.

Io desidererei che lei venisse con noi, onorevole Ministro, così come è stato in altre regioni d'Italia — ed ha promesso di ritornarvi — per convincersi della giustizia delle nostre richieste, della necessità urgente che abbiamo di ferrovie, e specialmente della modifica del tracciato della Cosenza-Paola. È opportuno che le cose si vedano, si constatino, per considerarle e provvedervi. La popolazione calabrese, onorevole Ministro, non è più quella di una volta, non lancia più inutili maledizioni a nessuno, si è modernizzata, per merito specialmente nostro, e sa che dove non sorgono ferrovie e strade, non possono svilupparsi industrie e commerci, nè centri popolosi. Ed avendo questa nuova coscienza il nostro popolo reclama queste opere di vita. Il nostro popolo sa che i nostri ricchi e squisiti prodotti agricoli ed ortofrutticoli vengono svalutati e spesso restano invenduti per la difficoltà dei trasporti ferroviari, lontanissimi dai centri di produzione. Sa che una riforma agraria, come quella che si va attuando in Sila ed in tutto il comprensorio Jonico, non può dare i frutti sperati se contemporaneamente non si risolve il grave problema ferroviario. E giustamente si agitano, e grande è stata la sorpresa di quelle popolazioni nel constatare che ella, onorevole Ministro, nel suo ultimo lucido e poderoso discorso alla Camera, il problema vero delle ferrovie calabresi non lo ha toccato.

Ha accennato al miglioramento della Jonica ed al così detto doppio binario della tirrenica. Ma, onorevole Ministro, come è possibile che con le due litoranee si possano soddisfare sufficientemente i bisogni della intera Calabria, quando mancano le altre linee interne e quelle poche che vi sono, sono inadatte a smaltire tutto il movimento agricolo industriale della Regione che si è avviata a grande sviluppo?

Davvero si può credere che quei tre tronconi delle ferrovie secondarie, gestite per di più con tanta negligenza ed incuria da parte della Direzione delle ferrovie del Mediterraneo, possano sostituirsi alle grandi linee ferroviarie a scartamento ordinario che noi attendiamo dal 1879?

Fu proprio in questa epoca che il Parlamento italiano votò con grande entusiasmo la legge che doveva stabilire la perequazione fer-

roviaria tra nord e sud. Nella mia provincia — e, strano, soltanto nella mia provincia — lo Stato incamerò un certo fondo silano che apparteneva esclusivamente ai 52 Comuni silani ed ai possessori della stessa Sila, appunto per destinarlo allo sviluppo delle ferrovie della mia provincia.

Sicché, onorevole Ministro, mi scusi, noi oggi chiediamo ed insistiamo che vengano costruite le nostre ferrovie, perchè il costo di esse lo abbiamo da tempo pagato!

Da quanto ho appreso dalla lettura del suo discorso pronunziato alla Camera si vorrebbe dare la ultima e definitiva sistemazione alle comunicazioni ferroviarie in Calabria — credendo così di risolvere il grosso problema — costruendo una unica grande opera (dopo la sistemazione della jonica, che può essere utile ad altre regioni meridionali ma non alla Calabria), il cosiddetto doppio binario sulla Battipaglia-Reggio, che importa una enorme spesa, per noi inutile. Io mi domando: quale utilità può dare alle comunicazioni calabresi questo costosissimo doppio binario, che non è poi un vero e proprio doppio binario, in quanto verrebbe strozzato su ogni passaggio di ponte — e sono circa mille — e in ogni tunnel — e sono circa 160? Che vantaggio potrebbe dare alla Calabria questo doppio binario a « saliscia » — mi permetta l'espressione — quando per raggiungere le stazioni delle coste tirreniche dal centro della Calabria non vi sono linee ferroviarie? Faccia, sì, onorevole Ministro, il doppio binario, ma un vero doppio binario, come quello predisposto per la Torino-Ceva, prelevando i fondi anche sui 160 miliardi stanziati per la intera rete ferroviaria, e non soltanto su quelli della Cassa del Mezzogiorno, ed allora avrà fatto veramente una grande opera, che in seguito, quando avrà costruito le trasversali, ci sarà utile. Ma così come si vorrebbe fare ora, a mio avviso, l'opera non potrebbe soddisfare ai nostri urgenti bisogni. Ed io ho il dovere di dirlo. Per noi, ripeto, sono necessarie ed indispensabili le linee interne e quelle trasversali.

Lei, signor Ministro, alla Camera ha anche detto che « il dovere del Ministro non è quello di preferire una regione ad un'altra, ma di badare all'intero Paese, come si trattasse di un'unica cosa ». Ben detto. E voglio credere che quel-

lo che ci appartiene per legge non ce lo toccherà. Voglio dire che i 75 miliardi stanziati dalla Cassa del Mezzogiorno per opere ferroviarie nel Mezzogiorno non li storerà per l'acquisto di materiale da servire per tutta la rete nazionale.

Ed allora, se sarà così, potrà costruire non solo le linee interne trasversali della Calabria e provvedere alla sistemazione della Cosenza-Paola, ma potrà costruire anche le linee di Matera, quelle di Avellino, che sono pure necessarie.

Alla Camera, onorevole Ministro, ella ha anche detto che il compito dei Trasporti non può essere che uno: servire l'economia del Paese nel modo più utile ed economico, senza prevenzioni di nessun genere.

E se ella, onorevole Ministro, attuerà, come credo, questo principio, non può non aderire alla mia richiesta. Esami quanto costa allo Stato la manutenzione di esercizio del tratto Cosenza-Paola, il poco reddito che quella ferrovia dà, perchè non può essere per ragioni tecniche, già ampiamente ripetute, usata, e vedrà che la spesa occorrente per la sistemazione di tale linea, in pochi anni di esercizio, sarà largamente recuperata dallo Stato.

Il bisogno, la necessità di questo nuovo tratto di ferrovia, è sentito da tutti, onorevole Ministro.

Anche nella dotta relazione dell'onorevole Spoleti alla Camera, da lei largamente e giustamente elogiata, se ne parla ampiamente, ma nel suo discorso non un accenno, non una parola, nemmeno, starei per dire... per futura memoria!

Io, le ripeto, ho fiducia nella sua equanimità, onorevole Ministro, nella sua saggezza e più ancora nella sua comprensione, chè quello che io chiedo non è un desiderio astratto, vanaglorioso e fatuo, ma mira alla risoluzione di un importante problema che interessa non soltanto la mia Regione, ma anche la Sicilia, la Puglia e la intera Nazione!

Perciò attendo una parola, che mi rassicuri e tranquillizzi le popolazioni interessate.

E mi consenta un'ultima parola. Lei, signor Ministro, alla Camera, si è giustamente vantato di essere un seguace della rigida scuola dell'onorevole Pella, di oculata e tempestiva azione finanziaria ed economica.

Anche questa sua dichiarazione mi fa bene sperare per quello che le ho chiesto per la mia Calabria. Perchè so, da vecchia data, che lei quello che dice lo sente e lo pratica, e perciò lei, che è un così magnifico seguace dell'onorevole Pella, faccia, nel suo campo, quanto ha auspicato l'onorevole Pella stesso: che presto la nostra diletta Patria abbia un volto solo, e non si abbia più a parlare di problemi del Sud e di problemi del Nord!

E quando ciò sarà compiuto, e si sarà anche compiuto quanto io ho detto in principio — e certamente sarà compiuto — si sarà davvero fatta definitivamente l'unità della Patria in una ardente anima sola! (*Applausi. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Romano Antonio. Ne ha facoltà.

ROMANO ANTONIO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, farò tre considerazioni: una di carattere generale nel campo legislativo in materia di concessioni per conto terzi, e due di carattere regionale.

Desidero innanzi tutto richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di snellire, semplificare il più possibile i servizi amministrativi inerenti alla concessione degli esercizi di autotrasporti per conto di terzi.

In questa materia punto di partenza, come l'onorevole Ministro ben sa, è la legge del 20 giugno 1935, n. 1349, che prevede il disciplinamento dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli.

Questa legge, dopo avere premesso che per tutti i servizi di trasporto di merci con autoveicoli, compresi i rimorchi, effettuati per conto di terzi, mediante corrispettivo, occorre una autorizzazione o concessione dell'allora Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, distingue i servizi di noleggio o di piazza per trasporto di merci dai servizi pubblici di linea per trasporto merci.

In questa legge si distinguono tre forme di intervento: a) intervento di circoli ferroviari, i quali su semplice domanda degli interessati rilasciavano apposita licenza al proprietario di autoveicoli, compresi i rimorchi, per il trasporto di merci proprie; b) intervento dell'Ispettorato generale delle ferrovie per l'autorizzazione al servizio di noleggio e

di piazza per trasporti di merci, autorizzazione subordinata all'accertamento della idoneità tecnica, finanziaria e morale della ditta richiedente ed al parere dell'allora Consiglio provinciale dell'economia per quanto riguarda il numero delle autorizzazioni per ogni Provincia; c) intervento dello stesso Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili per la concessione dei servizi pubblici di linea per trasporto merci; d) intervento in questo caso più intenso sia per la concessione sia per l'esercizio della concessione ed eventuale ritiro.

Praticamente per i servizi di noleggio e di piazza per trasporti di merci e per i trasporti per conto proprio bastava la semplice domanda.

Questa legge, che non è stata abrogata, è rimasta inoperante dopo le circolari del 30 aprile 1948, del 18 ottobre 1948, n. 385, e del 27 novembre 1948, n. 420, con le quali sostanzialmente si pose un fermo al rilascio delle licenze e delle autorizzazioni.

Successivamente in seguito a protesta degli interessati si è avuto il decreto ministeriale del 9 giugno 1949 contenente norme per il rilascio delle autorizzazioni al trasporto di merci per conto terzi.

Questo provvedimento volle rimediare a quanto era avvenuto in seguito alle circolari ministeriali n. 385 del 18 ottobre e n. 420 del 27 novembre 1948.

Si riprese in esame il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 2 della legge 20 aprile 1935, n. 1349.

Si stabilì che le domande dovevano essere presentate alla Direzione provinciale dell'Ente autotrasporto merci (F.A.M.), si richiese il parere dei Comitati consultivi provinciali e si creò un ordine di preferenza nel rilascio.

Si stabilì però che tutte le autorizzazioni dovevano avere carattere provvisorio e potevano essere ritirate in qualsiasi momento.

Venne ancora il decreto ministeriale del 6 ottobre 1951 con la nuova norma integrativa per il rilascio delle autorizzazioni al trasporto di merci in conto di terzi. Il controllo che si esercita dalla Autorità sull'autoveicolo è un controllo tecnico ed un controllo di Polizia.

Il controllo tecnico è fatto dal Circolo ferroviario ed ha per oggetto l'esame delle condizioni di sicurezza dell'autoveicolo, anche in relazione all'uso cui è destinato, e la sua rispondenza alle norme di legge.

Il controllo di Polizia è esercitato dalla Prefettura che rilascia la licenza di circolazione. Questo controllo viene esercitato mediante l'obbligo di denuncia di ogni passaggio di proprietà sia per atto tra vivi che *mortis causa*.

Altra disciplina è quella privatistica che si svolge col pubblico registro automobilistico, che mira a rendere pubblici tutti gli atti di trasferimento e i privilegi che gravano sull'autoveicolo.

Ogni atto di trasferimento, ogni iscrizione di privilegio viene riportata anche su un foglio matricolare che accompagna l'automobile, l'autoveicolo. Poichè è facile ottenere fogli complementari, alcuni fanno iscrivere i passaggi, i privilegi sul foglio matricolare complementare e contrattano con quello originario sul quale nulla risulta.

E così si consumano truffe vere e proprie in materia di trasferimenti di autoveicoli. Onde la necessità di arrivare ad un coordinamento, ad una semplificazione, direi quasi ad una concentrazione, di tutte queste disposizioni legislative, riunendo questa pluralità di controlli di organi diversi per farli convergere sull'unico organo veramente competente, il Ministero dei trasporti, e fare in modo che si evitino i monopoli di privati attraverso il rilascio di dette concessioni.

Questa è la considerazione di carattere generale che volevo fare. Vengo alle due considerazioni di carattere regionale. La prima riguarda la necessità del prolungamento del tronco ferroviario Catania-Schettino-Regalbuto. Facendo questa richiesta ricordo quel che ha detto il Direttore generale delle Ferrovie che ha sostenuto che, se si deve rimanere sul campo economico, bisognerebbe sopprimere il 50 per cento della rete ferroviaria e sostituirla con servizi automobilistici. Questa è una affermazione che può avere un certo fondamento dove la rete ferroviaria è sviluppata, non in regioni dove esistono pochissime linee e dove non esiste ancora la strada ordinaria.

Il problema del prolungamento del tronco ferroviario Catania-Schettino-Regalbuto è a conoscenza dell'onorevole Ministro e del Sottosegretario onorevole Mattarella, che inaugurò il tronco Catania-Regalbuto. Ora, discutendosi il bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1951-1952, il Ministro del tempo, onorevole Campilli, rispondendo ad un mio inter-

vento, ebbe a dire: « È in corso il tronco ferroviario Schettino-Regalbuto, i successivi lavori saranno iniziati dopo l'ultimazione di quelli in corso ». Nell'inverno scorso è stato aperto al traffico il citato tronco Regalbuto-Schettino-Catania: bisognerebbe ora iniziare i lavori del tronco Regalbuto-Nicosia.

Contrariamente a quanto da alcuni si disse il primo tronco aperto al traffico non è affatto passivo, anzi il traffico è in pieno sviluppo. Esso attraversa una zona ricca di agrumeti e durante la stagione agrumaria centinaia e centinaia di carri ferroviari carichi di aranci partono per l'estero. Il centro di Regalbuto non può rimanere a lungo capolinea se si pensa che il tronco oggi in attività fa parte della importantissima arteria destinata a congiungere il mare di Catania col mare di Trapani. Già da questa città parte un altro tronco che, toccando Mercatobianco va verso le Madonie per congiungersi col tronco di cui oggi sollecito ancora una volta la costruzione, cioè Regalbuto-Nicosia.

È vero che dopo Regalbuto, andando nell'interno dell'Isola, cessano le culture agrumarie e ha inizio una economia granaria, olearia, armentizia. Ma la zona alla quale farà capo il tronco Regalbuto-Nicosia comprende tre grandi fonti di energia cioè anzitutto il bacino dell'Angipa che darà 30 milioni di metri cubi di acqua. Questo bacino sarà ultimato nel prossimo autunno. A questo bacino devono seguire quelli del Salso a sud di Nicosia e quello di Pozzillo presso Regalbuto.

Il primo darà 40 milioni di metri cubi di acqua e il secondo 80 milioni di metri cubi. Se si considera che in questa zona avremo questi tre grandi bacini che saranno la ricchezza di tutta la pianura di Catania, è inconcepibile dire che la ferrovia Catania-Regalbuto debba fermarsi a Regalbuto. È necessario proseguirla, anzi faccio presente che dieci Comuni di quella zona, vedendo che non si dà inizio ai lavori, hanno richiesto di essere ricevuti, nella persona del loro sindaco, dal Presidente della Repubblica, ed hanno consegnato a mio mezzo una istanza che consenta loro di esporre al Presidente della Repubblica le necessità delle loro contrade. Non so quanto il Presidente della Repubblica possa fare ricevendoli. La vera istanza la facciamo quindi

al Ministro dei trasporti che è competente e conosce la necessità di proseguire questa strada ferrata verso le Madonie e Trapani. Nè può dirsi che c'è pericolo della concorrenza della strada con la rotaia perchè questo è un pericolo che si può concepire in zone dove le strade ferrate sono notevoli, ciò che non è in Sicilia. Basti poi pensare che dei 172 mila chilometri di strada ordinaria esistenti in Italia il 76,5 per cento si trovano nel nord, il 56 per cento nel centro, il 38 per cento nel sud e solo il 28,7 per cento in Sicilia. Ecco la necessità di proseguire questo tronco che è vitale non solo per la Sicilia ma per tutta l'economia italiana. È vero che non è opportuno costruire piccoli tronchi, ma quello di cui sto parlando è destinato a trasportare merci sul continente perchè la Sicilia è il grande mercato di tutto il Continente per certi prodotti, come gli agrumi e il grano.

Terza considerazione. All'onorevole Ministro dei trasporti deve essere stato trasmesso un ordine del giorno della Camera di commercio di Catania che dice testualmente così: « I locali esportatori e commercianti di frutta secca (mandorle, nocciole, ecc.), hanno fatto presente a questa Camera il grave danno loro derivante dall'applicazione delle nuove tariffe ferroviarie che, a differenza di quanto praticato per gli agrumi ed altri ortofrutticoli, non contemplano più alcuna agevolazione tariffaria per la frutta secca il cui costo di trasporto si è elevato di oltre il 70 per cento. Oltre all'incidenza di tale sensibile aumento, che giunge poi in un periodo di accentuata crisi di esportazione, vi è da considerare che — come quelli siciliani — gli operatori locali si trovano in evidente svantaggio rispetto a quelli della zona pugliese che esportano gli stessi prodotti. In considerazione di quanto sopra e tenuto presente che l'esportazione della frutta secca è uno dei cespiti più importanti e tradizionali dell'economia siciliana e nazionale, si nutre fiducia che codesto Ministero esaminerà benevolmente l'opportunità di un riesame della vigente tariffa per i suddetti articoli siciliani in maniera che essi non risentano della inevitabile concorrenza interna ed estera ».

Penso che questo ordine del giorno sia stato trasmesso anche all'onorevole Ministro. Egli ben sa che l'esportazione della frutta secca

viene purtroppo a trovarsi in una condizione di inferiorità. Infatti la tariffa ferroviaria è stata sempre basata sul valore delle merci trasportate, cioè sulla loro capacità a sostenere il prezzo del trasporto e non sulla convenienza per il vettore ad effettuarla. Insomma si sono praticate tariffe inferiori al costo per le merci povere e superiori per le merci ricche. Trattandosi di un servizio sociale si fa pagare sotto costo il trasporto del carbone, del grano, del latte, del vino, dell'acqua, degli ortofrutticoli. Ora è giusto che uguale trattamento sia fatto anche in materia di tariffe ferroviarie per la frutta secca e che il Ministro, raccolte le opportune informazioni, tenga conto del contenuto dell'ordine del giorno presentato dai produttori della zona catanese e venga incontro all'economia siciliana che incide su tutta l'economia nazionale. (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Di Giovanni. Ne ha facoltà.

DI GIOVANNI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, non intendo affrontare la discussione generale del bilancio dei Trasporti. Se dovessi farlo, non potrei dissentire da quella constatazione e da quel riconoscimento, che sono stati fatti già dall'onorevole Macrelli, dell'immenso lavoro che è stato compiuto dal Ministero dei trasporti, in armonia di intenti e di opere dal Ministro all'ultimo dei più modesti ferrovieri, per operare il miracolo, diciamo pure, della ricostruzione e del potenziamento della immensa rete ferroviaria in Italia. Intendo invece riferirmi ad un argomento che già altra volta ho sottoposto all'attenzione del Governo, che ho segnalato qui al Senato con interrogazioni e con interventi nelle discussioni dei precedenti bilanci dei trasporti. Intendo riferirmi alla cintura di ferro che cinge Siracusa e ne ostacola lo sviluppo e la vita. Parlando di Siracusa non ho bisogno di ricordare al Ministro ed ai colleghi che cosa rappresenta questa città, sia per le sue bellezze naturali, sia per le sue tradizioni più che millenarie di civiltà e di cultura, sia per il suo sviluppo agricolo commerciale ed industriale, sia per l'importanza turistica alla quale specialmente è assunta in virtù di quelle rappresentazioni classiche al Teatro greco che richiamano all'attenzione degli studiosi e soprattutto all'anima del popolo la meravigliosa arte della

tragedia greca, che vive immortale ancora e sempre perchè ha colto i sentimenti eterni dell'anima umana, le passioni profonde che l'hanno agitata e la agitano sotto tutti i cieli ed in qualunque tempo. Siracusa è serrata dalla cintura di ferro della linea ferroviaria, che ne impedisce il regolare sviluppo edilizio, che spezza in due la città, che interrompe cento volte al giorno il suo traffico, che determina frequenti, dolorosi incidenti. E l'argomento cade opportuno perchè proprio in questi giorni è avvenuto l'investimento di una giovanetta che, traversando incautamente il passaggio a livello, è stata maciullata orrendamente dal convoglio. Purtroppo l'episodio non è isolato, poichè altri se ne sono dovuti deplorare in passato ed altri potrebbero avvenire — *quod Deus avertat!* —. C'è quasi una sollevazione della coscienza pubblica in proposito. È noto al Ministro il recente voto dell'amministrazione comunale di Siracusa, quello della Camera di commercio, quello di tutte le altre associazioni cittadine, affinché sia finalmente risolto questo problema, che angoscia lo spirito della cittadinanza siracusana, che assilla e tormenta anche il nostro spirito di suoi rappresentanti.

Ricordo di averne parlato a tutti i Ministri dei trasporti che si sono succeduti da un quadriennio a questa parte. Ne parlai al ministro Corbellini, ne riparlai al ministro D'Aragona, esposi tutte le mie buone ragioni, che sono quelle della città di Siracusa, al ministro Campilli, le ho ripetute al ministro Malvestiti; e penso che sia venuto il momento perchè il problema sia risolto, con la rettifica dell'ultimo tratto della linea, dal passaggio a livello Scala Greca alla stazione centrale.

Quali ragioni militano per l'invocata risoluzione? La prima, come ho accennato, è quella della necessità della regolare espansione edilizia della città, che non si può attuare per l'intralcio della linea ferroviaria. La seconda è quella della necessità di affrancare le comunicazioni fra la città e la terra ferma: è risaputo che l'Ortigia attuale, la quinta della Pentapoli greca, è un isolotto, su cui tutta la città si adagia, ed a cui si accede per una sola grande strada. Tagliata questa via, per il passaggio della linea ferroviaria, hanno luogo frequenti interruzioni — tante quanti sono i treni che transitano in arrivo ed in partenza — che tur-

bano profondamente le comunicazioni ed il traffico.

È però, oltre le necessità turistiche, oltre le esigenze delle bellezze naturali, oltre il rispetto di una antica civiltà e dello sviluppo culturale per quelle rappresentazioni classiche al teatro greco, che richiamano dal mondo degli intellettuali tanti ammiratori e studiosi, anche da Paesi stranieri, ci sono anche le necessità dello sviluppo commerciale, agricolo ed industriale. Siracusa, che ha prodotti agricoli ed ortofrutticoli pregiati, ha preso la via dello sviluppo industriale e commerciale; è tutta una vita operosa che si va attuando e svolgendo intensamente, e che è raffrenata e danneggiata dalla linea ferroviaria che attraversa la città e ne intralcia lo sviluppo e ritarda le iniziative. Quali le difficoltà che si oppongono acchè il problema sia affrontato e risolto? Difficoltà di ordine finanziario e non di ordine tecnico, che anzi le ragioni di ordine tecnico militano a favore di Siracusa!

Non è da dimenticare che nella programmazione della elettrificazione della Sicilia settentrionale ed orientale, la linea ferroviaria, che perviene a Siracusa, città capolinea, va compresa nella elettrificazione. Sia da adottare con la elettrificazione la costruzione del doppio binario, sia da conservare il binario semplice, non vi ha dubbio che per l'elettrificazione si dovranno svolgere lavori non indifferenti. Ora, attuando il piano al quale noi tendiamo, e cioè quello della costruzione di una galleria, che prenda capo al passaggio a livello Scala Greca, ed in rettilineo sotto la terrazza dell'altipiano dei Teracati sbocchi direttamente alla stazione centrale, evitando quel largo arco di circolo che si svolge lungo il mare intorno all'antica Tiche, è evidente che si realizzerebbe una economia nella spesa di costruzione e nella spesa di esercizio. Ridotta la linea nel suo ultimo tratto, col percorso in galleria di tre chilometri e mezzo, dal passaggio a livello Scala Greca fino alla stazione ferroviaria, col più breve sviluppo della linea di circa otto, dieci chilometri, non è dubbio infatti che vi sarà una minore spesa di esercizio, che potrà affrancare la spesa occorrente per le opere in galleria. Quindi, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista finanziario, la spesa che dovrà affrontarsi, che si aggira sui 900 milioni,

sarà ben compensata dai vantaggi che ne derivano per il minore sviluppo della linea e l'economia delle spese di esercizio; a parte l'enorme vantaggio che ne avrà Siracusa.

D'altro canto io non debbo trascurare il ricordo, che è stato già fatto dai precedenti oratori, di una maggiore giustizia distributiva anche per il Mezzogiorno d'Italia e per le Isole. Si è tanto parlato della necessità di andare incontro al Mezzogiorno, ed a me pare che non ci sia mezzo migliore per sovvenire ai bisogni di una città non ultima del Mezzogiorno, di quello che consiste nella destinazione dei fondi necessari per rimuovere gli ostacoli, gravissimi, che si oppongono al suo sviluppo edilizio, al suo progresso economico e commerciale, al suo avvenire turistico; sicchè ogni difficoltà per la impostazione delle cifre in bilancio, onde sopperire alle necessità della spesa, deve, per ragioni di giustizia distributiva, essere rimossa, trovando le cifre fra le possibili pieghe di questo bilancio, o traendole dall'assegnazione dei 160 miliardi deliberati o impostandole per il prossimo esercizio, perchè, coevamente alla elettrificazione della linea, abbia luogo la rettificazione dello sviluppo dell'ultimo tratto, che è quello appunto dal passaggio a livello Scala Greca alla stazione di Siracusa. Secondo il progetto che esiste al Ministero e secondo la nostra aspirazione, il problema sarà risolto attraverso il rettilineo in galleria di tre chilometri e mezzo, che libererà la città dalla tormentosa attuale situazione. Io non vorrò dire, come il poeta, che questa mia voce « farà come vento che le più alte cime più percote, e ciò non fia d'onor poco argomento ». Io vorrei invece sperare che questa mia voce non sia *clamantis in deserto* e che finalmente il Ministero dei trasporti, per l'opera illuminata del Ministro e del Sottosegretario di Stato, che è un nostro conterraneo, e che sente per Siracusa lo stesso amore che il Ministro mi ha manifestato, esamini a fondo il problema e lo risolva con intelletto di amore, il solo che potrà condurre verso l'attuazione di una giustizia riparatrice per la mia bella città, che dovrebbe essere cara anche a voi, per ciò che ha rappresentato nella storia, essendo stata l'antesignana e la custode della civiltà greca contro la barbarie, quella che si oppose prima di Roma all'espansione del dominio cartaginese nel ba-

cino del Mediterraneo, e che trasmise poi a Roma la continuazione di questa missione di civiltà.

Non per questo, ma soprattutto per le necessità dell'avvenire di Siracusa, che è parte non ultima della Sicilia e dell'Italia, io mi auguro, signor Ministro, che voi affronterete e risolverete il problema. (*Applausi*).

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, come altra volta in questa discussione sul bilancio dei Trasporti, io intendo limitare il mio intervento alla gestione delle ferrovie dello Stato e cercherò di soddisfare anche il desiderio dell'onorevole Ministro parlando di problemi generali. Io penso che abbiano ragione quei colleghi che hanno espresso l'auspicio che alle nude cifre di un bilancio di previsione sia unita una relazione ministeriale dalla quale risulti, sia pure nelle grandi linee, l'indirizzo politico, economico e tecnico che il Ministro responsabile intende dare di anno in anno al suo Dicastero e agli altri Enti che è chiamato a dirigere. Se questa può essere considerata un'esigenza necessaria per tutti i Dicasteri, io penso che maggiormente necessaria sarebbe per il Dicastero di cui attualmente ci occupiamo, perchè complesso e perchè ha delle grandi responsabilità, tra le quali quella della gestione della più grande Azienda industriale e commerciale dello Stato, vale a dire l'azienda ferroviaria.

In mancanza di queste direttive, che dovrebbero, come ho detto, dare luce e significato alle cifre del bilancio, si è costretti a ricorrere, qua e là, all'analisi dei discorsi di chiusura delle discussioni parlamentari o alle relazioni delle competenti apposite Commissioni. Indubbiamente tutto ciò è importante, ma non è certo una stessa cosa con quello che io modestamente sto domandando. Tuttavia per la fortunata combinazione che questo bilancio si è discusso già precedentemente alla Camera dei deputati, abbiamo avuto qualche lume, qualche idea, sia dalle relazioni, sia soprattutto dal discorso dell'onorevole Ministro, che ha avuto anche la grande cortesia di inviarmene copia. Immagini con quanta sete mi sono buttato su questo discorso! Debbo dirle che sono d'accordo su alcuni punti, ma non sui princi-

pali. Vediamo un po' quali sono questi punti fondamentali, che costituiscono non dico la politica dei trasporti in genere, ma la politica del Ministro rispetto alle Ferrovie dello Stato. Il Ministro ha dichiarato che non sarebbe alieno da qualche aumento delle tariffe, che le Ferrovie saranno sempre regolarmente battute dall'agilità della concorrenza della strada, che l'economia è il banco di prova della tecnica, che la tecnica muore o prende altre direzioni se non supera l'esame dell'economia e, in fondo, che bisogna togliere dal nostro vocabolario le parole che comunque vogliono significare difesa della Ferrovia.

Non mi permetto di entrare nell'argomento delle tariffe, argomento quanto mai delicato, per quanto io sia dell'opinione che la diminuzione del disavanzo vada cercata altrove, così come insegna l'esperienza più recente. Vorrei viceversa soffermarmi un minuto sulla questione del « banco di prova » e del « vocabolario ». Nonostante, a mio avviso, l'apparente obiettività del citato concetto, non posso dichiararmi d'accordo con la sostanza di esso. È vero che il Ministro dei trasporti ha la superiore direzione politica ed economica di tutti i trasporti terrestri; ma è anche lecito supporre che l'interesse dell'auto-transporto e l'interesse delle ferrovie concesse siano abbastanza difesi dai rispettivi imprenditori capitalisti, anche se piangono miseria tutto l'anno. Perciò se le Ferrovie dello Stato non vengono difese, almeno nella stessa maniera e con altrettanta tenacia come i privati difendono le loro aziende, è chiaro che nel corso di questo spietato duello strada-rotai, questa insostituibile azienda statale resterà soccombente. Chi deve difendere, anche energicamente, le Ferrovie dello Stato se non il Ministro dei trasporti ed i suoi più qualificati collaboratori? A mio parere questo non avviene o avviene in forma insufficiente.

L'economia è il banco di prova della tecnica. D'accordo, ma ciò presuppone l'effettiva parità dello sviluppo tecnico perchè, se non c'è questa parità, la prova è una prova di ingiustizia. E questa parità per le ferrovie non esiste rispetto alle altre forme di trasporto, specialmente per autostrada. Le ferrovie restano sempre più indietro rispetto agli autotrasporti, sia per quanto riguarda gli ammodernamenti degli impianti

fissi e mobili, sia per i maggiori oneri che le ferrovie sostengono, mentre tuttora il loro concorrente non è completamente escluso. Per quanto riguarda l'ammodernamento, anche in questo bilancio non esiste un indirizzo adeguato in quella direzione. Il principio della difesa delle ferrovie dello Stato viene così non soltanto cancellato dal vocabolario, ma, ciò che è molto più grave, viene soppresso nella politica del Ministero. È una affermazione di peso, questa, e ritengo che l'adeguato sviluppo di questo argomento supererebbe i limiti di un intervento parlamentare. Mi sia permesso tuttavia accennare a qualcuno tra i suoi aspetti più importanti.

Qualche rilievo sul passivo di bilancio. Sono cifre note, che ripetiamo di anno in anno, come del resto ripetono i loro argomenti gli illustri colleghi che mi hanno preceduto, ad esempio il senatore Di Giovanni. È però istruttivo ricordare queste cifre. Passivo: nel 1946-1947 preventivo 6, effettivo 30; nel 1947-48, preventivo 25, effettivo 51; nel 1948-49, preventivo 18, effettivo 63; nel 1949-50, preventivo 27, effettivo 39; nel 1950-51, preventivo 16, effettivo 46; nel 1951-52, preventivo 37, e ancora non sappiamo l'effettivo. È però probabile che questo distacco ci sia anche nell'esercizio passato e che ci sarà in quello in corso. Ritengo necessario portare nei bilanci una maggiore verità aritmetica e amministrativa. Il ministro dei trasporti Campilli si era impegnato a far ciò in una certa misura, ma poi non se ne è fatto niente. Le cifre, anche consuntive, non rispondono all'effettiva situazione del bilancio ferroviario. È un fatto che le ferrovie dello Stato offrono servizi e facilitazioni in gran numero, allo Stato stesso e agli altri enti pubblici, servizi il cui valore non figura affatto nei capitoli dell'entrata, neanche per memoria. Non sono cifre indifferenti: l'onorevole Corbellini parla di 25 miliardi, e il Direttore generale delle ferrovie parla di una cifra tra i 32 e i 35 miliardi. Il Ministro nel suo discorso alla Camera ha affermato che questa cifra oscilla intorno ai 30 miliardi. Ora è evidente che se, nelle forme di ragioneria consentite, figurassero almeno per memoria, come dati di fatto, nelle entrate le cifre effettive che noi abbiamo enunciato, il passivo

del bilancio sparirebbe o rimarrebbe grandemente diminuito.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Speriamo di farlo l'anno venturo.

MASSINI. Speriamo. Il personale è interessato alla correzione di queste cifre. I ferrovieri sono praticamente interessati a far sapere alla pubblica opinione, che non è vero che mangiano i miliardi dello Stato, ma viceversa ne regalano agli altri.

CORBELLINI. Non bisogna esagerare. La verità sarà nel mezzo.

MASSINI. Forse rispondo con una esagerazione ad una esagerazione.

CORBELLINI. Che proprio non ci sia nessuno spreco nelle ferrovie, non mi pare vero.

MASSINI. Anche a questo accennerò approfittando della bontà del Presidente, nel mio non breve intervento. Si combatte anche per la correzione contabile del bilancio. Non si è ancora riusciti ad ottenerla. Si deve dedurre che gli interessati nemici della rotaia di Stato, se anche non di tutte le rotaie, hanno avuto, anche in questo, la prevalenza. Infatti, diversamente, almeno due terzi, se non tutte le loro argomentazioni, andrebbero nel vuoto. E non è la sola inesattezza contabile. C'è un'altra voce — parlo delle pensioni per il personale — che lo stesso bilancio accenna in una nota dicendo che le pensioni sono « in numero eccessivo a causa di eventi straordinari »; questa spesa si aggira intorno ai 35 miliardi annui, di cui solo 10 rimborsati direttamente dal Tesoro. Ho fatto l'altro anno una critica a questo proposito perchè il rimborso è inferiore perfino ai 250 milioni che si davano nel periodo fascista.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma poi il Tesoro salda il disavanzo.

MASSINI. Non è la stessa cosa. Quindi con lo storno di quest'altra voce il bilancio sparisce. Sembrerà strano, ma il bilancio effettivo, reale delle Ferrovie dello Stato si pareggia e si rende anche attivo, solo con queste due correzioni contabili, delle quali la prima è stata già accettata dall'onorevole Ministro, dal quale penso che onestamente potrebbe anche essere accettata la seconda; ma non sono finite le anomalie contabili.

Fra le cause non ultime della passività del nostro bilancio ferroviario ce n'è una non da molti conosciuta, ma certamente conosciuta

dal Ministero, che è la seguente: l'anormale sviluppo dell'economia nazionale provoca una sproporzione fra il traffico diretto dal Nord al Sud e quello in senso contrario la quale obbliga l'Amministrazione ferroviaria, evidentemente non per sua colpa e tanto meno per colpa dei ferrovieri, ad effettuare treni di carri vuoti, per compensare la ripartizione del materiale. Gli uffici fanno ascendere questa spesa non visibile ad una somma dai 15 ai 17 miliardi all'anno. Vi sono poi anche altri oneri, più o meno invisibili, e quindi altre mancate entrate, ma di ciò parleremo in appresso.

È chiaro che quando si vuole fare uno sforzo verso il risanamento del bilancio ferroviario, l'iniziativa delle biglietterie appaltate non risponde allo scopo, e non va certo incontro a questo desiderio. Noi sappiamo come stanno le cose su questo spinoso argomento: nelle grandi città, a distanza ragionevole dalle stazioni, vi sono agenzie private, la C.I.T. ed altre, che vendono dei biglietti. Prima questi biglietti venivano acquistati con il pagamento da parte del viaggiatore di un supplemento del 2 per cento; si è poi ritenuto che, per agevolare la rotaia, questo 2 per cento andasse eliminato e non fosse più pagato dal viaggiatore, ma dall'Amministrazione; e si è così giunti alla soppressione del sovrapprezzo sul biglietto. Niente di strano in tutto questo; ma perchè la percentuale, che ora viene pagata dall'Amministrazione, salta dal 2 al 4 per cento? Questo è assolutamente ingiustificato. Vi citerò un esempio solo: per un biglietto di prima classe per il percorso Roma-Milano l'agenzia, che impiega meno di un minuto a fare la relativa operazione, incassa 337 lire ...

TOMMASINI. E gli impiegati delle Ferrovie non diminuiscono.

MASSINI. Già, non solo, ma i milioni che si sono spesi per la costruzione dell'impianto della biglietteria della stazione di Roma Termini in certo senso sono stati spesi male in quanto vediamo che vicino alla biglietteria delle Ferrovie dello Stato, in locali più modesti ma attigui, la C.I.T. vende più biglietti della stessa biglietteria. Dico di più (sarà irriverente portare questo dettaglio in Senato, ma credo che la sua conoscenza possa non essere inutile): la C.I.T. sa conquistarsi i portieri degli alberghi, dà ad essi la mancia e

così tutti i clienti sono indirizzati alle sue agenzie. Ora, è mai possibile dare l'appalto di vendita dei biglietti alla C.I.T. nell'interno della stazione stessa, a fianco della biglietteria ufficiale? Ciò per me è un tal colmo, che non so come si farà a giustificarlo; io durerei fatica. E ci sono agenzie che stanno dentro alla stessa stazione ferroviaria a soli pochi metri di distanza.

Voglio citare un caso solo, perchè mi è capitato sotto gli occhi, a Gallarate. Tutti sanno che Gallarate è un piccolo centro ferroviario. Ebbene, di fronte alla modesta stazione, basta attraversare una strada larga 6 metri, per trovarsi davanti a un'agenzia di vendita di biglietti ferroviari. Molti saranno, in modi diversi, indirizzati a comprare i biglietti in quella agenzia e così la biglietteria di Gallarate si potrebbe anche chiudere. Ma questa non è la strada nè per modernizzare le ferrovie, nè per fare la concorrenza all'autostrada, ne tanto meno per risanare il bilancio, onorevole Ministro.

Quindi noi chiediamo che si ritorni all'antico, che anzitutto si provveda alla soppressione delle biglietterie private all'interno delle stazioni o di fronte alle stazioni, o anche troppo vicine ad esse. Si può stabilire un raggio di distanza ragionevole e lasciare il 2 per cento alle agenzie private. Non ci opponiamo a questo, ma non sopportiamo lo scandalo del 4 per cento, per cui lo Stato sta pagando o ha pagato l'anno scorso 470 milioni di percentuali. Questi son soldi regalati ai privati. Un collega mi suggerisce un'altra parola, che non è parlamentare, e che quindi non dico.

Per quanto riguarda il carattere sociale insopprimibile che ha la ferrovia e che non possono avere altre forme di trasporto, tutti siamo d'accordo che la ferrovia ha perso il monopolio dei trasporti (ma se si continua così perderà anche tutto il resto!); però alla ferrovia sono rimasti molti obblighi particolari: l'obbligo di esercitare per ogni linea un certo numero di treni, l'obbligo di trasportare tutti i viaggiatori che desiderano avvalersi di quello stesso treno; basta pensare alla grande massa di lavoratori di tutte le categorie, che dalla mattina alla sera devono affluire e defluire dalla provincia: si tratta di decine di migliaia di lavoratori per un raggio che in qualche cen-

tro, come Milano, si aggira anche intorno ai 100 chilometri. Questo l'autostrada non potrebbe farlo mai, poichè è tecnicamente impossibile. Quindi vi sono obblighi sociali, che rimangono alla ferrovia e che aumentano il passivo gravando sull'esercizio.

Così, per quanto riguarda i concentramenti di massa in occasione di feste civili, religiose, o raduni sportivi, ecc., non si è preso nessun provvedimento neanche formale.

Circa le tariffe per determinate merci, possiamo richiamare, per esempio, le campagne agrumarie, contro cui non oso dire una parola: penso anzi che bisognerebbe intensificarle, ma, quando si fanno, non bisogna farle pesare sull'esercizio.

Quando c'era il cosiddetto monopolio ferroviario, una parte di queste passività economiche veniva compensata con le tariffe cosiddette *ad valorem*, per cui una merce ricca veniva gravata un po' di più ed una merce povera, anche se pesava lo stesso, sullo stesso percorso, un po' meno. Oggi, seguendo questa stessa linea, dato che non c'è più monopolio, l'autostrada prende la merce ricca a tariffe leggermente inferiori e si infischia di tutto il resto, perchè non è obbligata a trasportare merce che non vuole, cioè la merce povera. Allora lascia a noi la merce povera, senza quel primitivo vantaggio della tariffa *ad valorem*, che era dato dalla merce ricca.

Su questo punto ha ironizzato un po' anche l'onorevole Corbellini in un articolo economico del mese di giugno. Egli dice: « Andate a chiedere di eseguire il trasporto della vostra merce con un autocarro ad un prezzo che vi sia riconosciuto in precedenza, perchè stabilito dall'autorità e non dal conduttore, e che non sia modificabile. Andate ad esercitare il diritto di pretendere che il trasporto non sia modificabile dal proprietario dell'autocarro! ». Quando l'autostrada sarà impegnata dagli stessi obblighi che ha la ferrovia, allora si potrà parlare di parità, ma nella situazione attuale siamo in condizioni di netto sfavore, anzi di ingiustizia amministrativa e perequativa.

Sempre l'onorevole Corbellini ci rivelava il trucco delle damigiane, che si spediscono, piene d'olio, da Bari a Milano con gli autotreni, e poi si va allo scalo merci di Milano

e si consegnano tutte le damigiane vuote per farle trasportare in ferrovia.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Quello è un banco di prova!

MASSINI. Mi pare che sia un banco di prova un po' camorristico, però.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. La realtà è quella che è.

MASSINI. Ma noi siamo qui per impedire le realtà scorrette. Anche gli omicidi sono delle realtà, purtroppo, ma per essi c'è l'ergastolo, c'è il Codice penale; pertanto bisogna fare qualcosa anche in questa direzione.

Io dicevo dunque di questo episodio di concorrenza indiscriminata, e c'è da rilevare che forse queste damigiane vuote ce le regalano gli stessi autotrasportatori che hanno già effettuato il trasporto di quelle piene. Di questi casi se ne potrebbero citare tanti e tanti altri, ma me ne astengo per non tediare il Senato.

Questi obblighi sociali, diciamo noi, sconosciuti del tutto alle aziende automobilistiche, non è giusto che, non calcolati, vadano ad aggravare il bilancio economico delle ferrovie, e soprattutto vadano a discreditarne l'efficienza di fronte all'opinione pubblica, manovrata dai troppi interessati a far vedere che la ferrovia è un organismo superato e invecchiato.

Balza quindi evidente la necessità di una onesta ricerca di uguaglianza degli oneri della ferrovia e della strada, cominciando con lo eguagliare le condizioni nelle quali i diversi mezzi di trasporto sostengono le spese della via, in base ad un serio calcolo industriale delle spese della strada (costruzione, manutenzione e vigilanza), ad una perequazione delle spese del personale, ecc. Tutti sappiamo in quali condizioni « coloniali » lavorano i lavoratori degli autotrasporti, quante ore giornaliere fanno. Chi non ha visto la cabina di guida di un autotreno? L'autista sta seduto in basso al volante e sopra alla sua testa vi è un lettino di 30 centimetri, dove dorme il suo compagno di lavoro, che ad un certo momento viene svegliato e si mette al volante, mentre l'altro monta sul giaciglio. Servizio continuato! Naturalmente per fare concorrenza alle autostrade penso che nessun Ministro e nessun Direttore generale vorrà far scendere i ferrovieri a questo livello; ma viceversa sono i lavoratori sulle

autostrade che bisogna sollevare da quelle condizioni di bruttura sociale, in cui gli imprenditori dell'autostrada li fanno vivere.

Quindi una perequazione delle spese del personale, un controllo serio degli ispettori del lavoro su questo trattamento del personale, che fa vergogna ad un Paese civile e ad una categoria che ha un avvenire così aperto come quella degli autotrasportatori; e poi regime di responsabilità sufficientemente omogeneo, fra i trasportatori stradali e quelli della ferrovia.

Anche se fossero colmate le differenze oggi esistenti, rimarrebbero sempre per le ferrovie altri oneri sociali e tecnici che dipendono dal carattere di universalità delle ferrovie stesse. Noi ci sentiamo onorati di questa importanza sociale, ma non ce la fate pagare dal punto di vista amministrativo e contabile!

E vengo al campo della tecnica. Un fattore molto importante per far diminuire le spese di esercizio è certamente l'elettrificazione. A parole si è sempre riconosciuta la necessità di incamminarsi decisamente verso l'elettrificazione, ma le realizzazioni concrete o sono mancate o sono eccessivamente scarse e lente. Non sono certo i progetti che mancano e, come è noto purtroppo, non manca neanche la mano d'opera desiderosa di lavorare produttivamente. L'argomento di fondo del Governo è la mancanza di disponibilità finanziarie, ma per noi, come anche per molti tecnici di valore, questo non è un ostacolo insuperabile; basta cambiare anche soltanto parzialmente la politica economica seguita attualmente dal Governo. Alcune grandi e medie aziende private sono produttrici ed autoconsumatrici di energia elettrica, per un complesso di circa il 20 per cento sull'intera produzione nazionale. Tutti conosciamo l'attuale scarsità di produzione nazionale di questa fonte di energia, deficienza che aumenta naturalmente tutti gli anni di circa il 7 per cento, tanto che lo stesso Ministero dei lavori pubblici ha deciso di aumentare la produzione dell'energia elettrica nazionale da 25 a 38 miliardi annui di chilovattore. La più grande azienda industriale e commerciale dello Stato, le Ferrovie, non potrebbe far niente in questa direzione? Attualmente le Ferrovie dello Stato producono, un po' per conto proprio, ed un po' associate ad altre aziende, intorno ad un miliardo di chilovat-

tore, cioè, mentre le aziende private autoconsumatrici sono arrivate al 20 per cento di tutta la produzione nazionale, la più grande azienda dello Stato è arrivata a meno del 3 per cento del fabbisogno nazionale. La prima necessità per estendere l'elettrificazione delle ferrovie, se non vogliamo attingere alla già scarsa produzione nazionale, è che le Ferrovie dello Stato producano energia elettrica. Lo stanno facendo i privati, non si capisce perchè non potrebbe farlo una grande azienda che ha un patrimonio di 4.000 miliardi. Quindi noi pensiamo che l'iniziativa in questa direzione di produzione di energia elettrica le Ferrovie dello Stato dovrebbero almeno raddoppiarla. A che punto siamo, una volta procurata l'energia sufficiente, con l'elettrificazione della rete ferroviaria? Dei 15.300 chilometri di linee se ne sono elettrificati per ora 5.000. Badate che lo stesso fascismo, nel 1932, aveva fatto progetti per una elettrificazione almeno fino a 9.000 chilometri della rete. Anche l'attuale Direzione generale delle ferrovie ha recentemente reso noto un progetto di elettrificazione per un complesso di almeno 2.000 chilometri e con un preventivo di spesa, sia per gli impianti fissi, sia per i nuovi mezzi di trasporto. I progetti sono molto belli, ma in pratica cosa si sta facendo? Da un anno a questa parte l'unica realizzazione che abbiamo visto è stata l'inizio dell'elettrificazione della Messina-Palermo, di 232 chilometri, ma se ne sono ultimati solo 50. Se pensiamo solo ai 2.000 chilometri dell'attuale progetto, a 50 chilometri all'anno, quanto tempo occorrerebbe per realizzare il progetto della Direzione generale? Occorrerebbero almeno 40 anni, cioè si arriverebbe al duemila. Immaginate quanto tempo occorrerebbe per realizzare il progetto del 1932.

Adesso abbiamo i miliardi della Cassa del Mezzogiorno. Pare che si sia progettata l'elettrificazione della Foggia-Pescara e della Pescara-Sulmona.

Quando sono andato ad esaminare i progetti, perchè sono appassionato di questi problemi, anche perchè ho passato la vita in ferrovia, ho veduto che in essi manca un tronco molto importante che è compreso nei 2.000 chilometri del progetto della Direzione, ma non nei lavori immediati che si pensa di eseguire, manca cioè la Foggia-Bari, che completerebbe

tutta la litoranea adriatica e congiungerebbe Bari con l'Italia centrale e settentrionale, mediante due linee completamente elettrificate. L'opera sarebbe molto utile non solo per i meridionali, ma per tutti gli italiani. Mi meraviglio che un collega meridionale abbia prima parlato contro il doppio binario della linea Paola-Reggio Calabria: anche questo è indispensabile per il traffico degli agrumi. L'elettrificazione di questi due tronchi di linea, Foggia-Pescara e Pescara-Sulmona, richiederebbe una spesa, compresi gli impianti di trazione, che si aggira intorno ai 10-12 miliardi. Basterebbe aggiungere altri 8 miliardi per la Foggia-Bari (cito cifre non sospette della Direzione generale). Si completerebbe così un settore di elettrificazione, che pagherebbe se stesso in breve lasso di tempo, non solo per il fatto che la trazione elettrica costa la metà di quella a vapore, ma anche per altre ragioni che ci fanno calcolare che l'ammortamento potrebbe realizzarsi in meno di dieci anni. Lo stesso Ministro ha riconosciuto che spendiamo 24 miliardi all'anno per importazione di combustibile, spesa doppiamente onerosa perchè fatta in valuta estera. Se ci avviamo verso l'elettrificazione delle Ferrovie dello Stato, avremo enormi vantaggi e penso di poter affermare che non si possa dire che mancano i fondi perchè anche un privato trova un mutuo ammortizzabile in dieci anni, e a maggior ragione potrà trovarlo lo Stato. Con la trazione elettrica si viaggia senza polvere, senza fumo, la visibilità è completa e i polmoni sono salvi. Non chiediamo che in tre anni si elettrifichino 2.000 chilometri, ma pensiamo che entro due anni potrebbero esserne elettrificati da 500 a 800. Chiediamo troppo? A me non sembra, perchè è interesse comune di tutto l'esercizio; inoltre l'attuazione del programma costituirebbe un fattore importantissimo per diminuire la concorrenza della strada e quel famoso banco di prova sarebbe migliorato molto a vantaggio della ferrovia. Se viceversa continuiamo così, è chiaro che il banco di prova ci darà completamente torto.

Se l'elettrificazione delle linee è una parte molto importante dell'ammmodernamento, questo non si esaurisce nell'elettrificazione. Ci sono anche il materiale mobile e taluni impianti fissi. Anche qui non è che l'Ammini-

strazione sia rimasta sorda e cieca, almeno per quanto riguarda i progetti e gli studi, ma pensate che si devono sanare ancora i danni di guerra, che l'altro anno si calcolavano ancora in 100 miliardi. Questi 100 miliardi dovevano essere spesi: 42 nell'esercizio 1950-51, 34 nell'esercizio 1951-52, 31 nell'esercizio 1952-53, che dovrebbe essere l'ultimo esercizio. Dai conti che stiamo facendo non mi pare che con questo esercizio si possa chiudere questa falla. Ma i progetti dell'Amministrazione non si fermano qui. Oltre questi cento miliardi da spendere per la ricostruzione, si era fatto tutto un programma di lavori per l'ammmodernamento tecnico diviso in tre gradi di urgenza, in tre tempi: per un primo tempo 91 miliardi, per un secondo tempo 60 miliardi e per un terzo tempo altri 61 miliardi, per una spesa complessiva di 212 miliardi. Dal punto di vista dei progetti e degli studi, questi fanno onore alla Direzione generale, ma il guaio è che si impolverano e che rimangono fermi, e questo sta a provare per lo meno che la nostra richiesta di ammodernamento delle ferrovie è una richiesta di attualità che bisogna realizzare nel tempo più breve possibile. Dal 1950 ad oggi, epoca in cui è stato fatto questo studio, non è stato fatto ancora niente in questa direzione; e allora l'urgenza di anno in anno aumenta. Nel discorso pronunziato alla Camera dal Ministro c'è, qua e là, qualche cifra e notizia in proposito, ma ho l'impressione che esse siano molto slegate e che sia difficile comprendere quale parte è rimasta incompleta, quali attività si vogliono svolgere e con quali criteri di priorità. Una volta fatto un progetto, un programma di ammodernamento, si dovrebbe seguire sempre la stessa traccia per poter annunciare ogni anno quel che si è fatto e quel che ci si propone di fare. Invece il susseguirsi di studi e di progetti e di tabelle, sempre nuove ogni anno, non giova affatto alla chiarezza delle informazioni, per cui non si riesce a vedere effettivamente cosa c'è di nuovo, cosa c'è ancora da fare, quali fini ci si propongono, ecc. Leggendo il bollettino trimestrale edito dalla Direzione generale delle ferrovie possiamo constatare che dal 1949 al 1951 nel campo delle spese per la ricostruzione dei danni della guerra si è fatto molto poco, tanto che si potrebbe dire che in quest'ultimi due anni sia-

mo rimasti alla situazione precedente. Nel 1949 rimanevano da costruire ancora 777 ponti mentre nel 1951 ne rimanevano 687, le gallerie sono passate da 65 a 63, le stazioni da 105 a 89, i depositi di locomotive da 32 a 28; per quanto riguarda le centrali elettriche, voglio ammettere che le quattro ancora da costruire appartengano a quelle di minore potenza, poichè la loro potenza complessiva rappresenta soltanto il 20 per cento di quella degli impianti ferroviari, ma queste quattro centrali erano in tabella fin dal 1949 e ci sono rimaste anche nel 1951: bisognerebbe ora dire se l'Amministrazione rinuncia alla loro ricostruzione, ed allora è inutile continuare a metterle fra le centrali da ricostruire; se si riconosce che non servono più, si depennano, si mettono per memoria e non se ne parla più. Quindi, ad un anno di distanza, mi pare avesse ragione l'onorevole Corbellini quando definiva le nostre Ferrovie statali come « una grande malata in via di convalescenza ma che ancora ha bisogno di assidue cure sia dal lato tecnico che da quello amministrativo ».

Come vede, onorevole Ministro, siamo un po' lontani dalla ricostruzione completa: le Ferrovie hanno ancora bisogno di essere rimesse in piedi, di essere difese, ammodernate, sviluppate per rendere quei servizi che hanno sempre reso al Paese.

Presidenza del Vice Presidente **MOLE ENRICO**

MASSINI. Ancora due parole sull'ammodernamento del materiale di trazione. A noi occorrono nuovi mezzi di locomozione, leggeri (automotrici) e pesanti (locomotori). Voglio citare un solo esempio constatato di persona: nel compartimento di Firenze, come in tutti i compartimenti del resto, esistono delle linee a traffico limitato che sono naturalmente gestite con la trazione a vapore. Questa trazione costa 450 lire per treno-chilometro, mentre se è fatta con automotrici viene a costare 120 lire a treno-chilometro: il costo di questo materiale, per l'enorme differenza di costo annuale, potrebbe essere ammortizzato in pochi anni e siccome i treni che fanno questo determinato traffico in tutta la rete ferroviaria sono molte migliaia, è chiaro che ci sarebbe un'economia di molti milioni nell'esercizio annuale; quindi

mi pare giusto riaffermare e ripetere che queste spese di ammodernamento si possono fare anche in poco tempo, con mutui, che potrebbero estinguersi da sé, senza dare a fondo perduto i miliardi che viceversa si danno per le ferrovie concesse. Non sarà esagerato chiedere che, per le Ferrovie dello Stato, si facciano almeno altrettanti sforzi come per le ferrovie concesse. Questa, onorevoli colleghi, ci sembra la strada più sicura per pareggiare e rendere attivo il bilancio delle Ferrovie dello Stato; e, me lo permetta l'onorevole Panetti, non vorremmo aspettare l'elevazione continua del nostro livello economico generale, perchè se aspettiamo ciò per risanare il bilancio ferroviario, non so quanto tempo impiegheremo e se vi riusciremo. Le ferrovie non sono un consuntivo dell'economia nazionale, sono invece un fattore importante dell'economia nazionale e dobbiamo mettere questo fattore alla pari degli altri, perchè possa risanare se stesso e perchè possa contribuire a sviluppare l'economia nazionale.

Vorrei parlare adesso delle condizioni del personale. Io sono il primo a dispiacermi, onorevoli colleghi e onorevole Ministro, di essere costretto a ripetere gran parte delle cose che si sono già ripetute l'anno scorso. Per quanto riguarda i ferrovieri, anche qui vi è una leggenda da sfatare. I ferrovieri dal 1946, il primo anno della ripresa nazionale, fino al 1950 sono diminuiti da 196.000 a 169.000, con una diminuzione, cioè, di 27.000 agenti; durante il 1951 questa diminuzione è continuata perchè da 169 mila siamo arrivati a 165 mila ferrovieri. A questi c'è da aggiungere, per calcolare il vero personale dell'esercizio, i 10.000 assuntori e i 20.000 agenti di ditte appaltate che formano un altro complesso di 30.000 ferrovieri, perchè tali effettivamente sono.

Io sento la responsabilità di affermare che la diminuzione del personale ha raggiunto un limite estremo, del resto riconosciuto anche dal Ministro, se non erro, alla Camera, limite che non solo non è lecito superare, ma in relazione al quale è necessario aumentare gli organici del personale, facendo concorsi esterni, per coprire l'effettivo fabbisogno dei vari servizi e specialmente del ramo esecutivo. Non voglio fare qui nessuna analisi, che del resto ci porterebbe lontano e che forse tedierebbe il Senato; ma voglio dare una sola no-

tizia. Nonostante questa riduzione di oltre 30 mila unità nel numero degli agenti il personale degli uffici è, sia pure di poco, aumentato anzichè diminuito. Tutto il peso della diminuzione è concentrato quindi sul personale esecutivo, sul personale delle basse e delle medie qualifiche.

A questo proposito ho provato grande meraviglia, leggendo nella relazione della Camera, redatta dall'onorevole Spoleti, che ci sono ancora 12 mila agenti superflui, i quali sarebbero addirittura inidonei, invalidi di guerra o civili. Mai fatta una discriminazione di questo genere nel personale ferroviario! Ma poi è esatta quest'affermazione? Io dichiaro fermamente di no. Non si sa dove l'onorevole Spoleti abbia potuto prendere queste cifre. In sostanza egli affermava che, poichè questi agenti sono inidonei o invalidi, essi non fanno niente ed allora, anche senza essere malvagi, gradualmente bisognerebbe mandarli via. Il ragionamento è inesatto da tutti i punti di vista, innanzi tutto perchè nella complessa azienda ferroviaria vi sono qualifiche come quella di usciere o guardiasala più o meno faticose o sedentarie, che possono essere ricoperte benissimo, a giusto titolo, anche dagli invalidi o dagli inidonei. Ma inoltre, anche se questi posti non fossero coperti da questi invalidi o inidonei, il personale occorrerebbe lo stesso. Quindi, anche da questo lato, indipendentemente dalla fantastica notizia dei 12 mila agenti in più, l'affermazione dell'onorevole Spoleti è sbagliata di sana pianta, perchè il guardiasala cui manca una gamba o una mano, fa benissimo il suo servizio come lo farebbe un collega sano: comunque, se l'invalido o l'inidoneo fosse mandato via, bisognerebbe subito rimpiazzarlo, perchè senza guardiasala e senza usciere non si può andare avanti. Il personale quindi non va diminuito, ma va aumentato, specialmente in determinati servizi.

Questa tesi del passivo ferroviario causato dall'eccedenza del personale, che ci sentiamo ripetere da sempre in tutti gli articoli di giornali, da tutti i sapientoni che dicono di conoscere a fondo il problema, è falsa, è demagogica, è disonesta. Il personale non è superfluo, il personale è insufficiente.

A questo proposito c'è un'altra leggenda da sfatare. Si dice: ma nel 1938 c'erano 138 mila agenti ed il servizio andava avanti lo stesso;

pertanto bisogna ridurre il personale a 138 mila unità. Innanzi tutto non è vero che nel 1938 c'erano 138 mila agenti, perchè ad essi bisogna sempre aggiungere quei famosi 30 mila — e forse anche più — agenti di cui tutti sappiamo, e poichè 138 mila più 30 mila fa 168 mila, tanti erano gli agenti nel 1938.

Ed allora si dice: si può fare benissimo il servizio anche con 168 mila agenti invece che con 195 mila. Ma neanche questo è vero. Prima di tutto perchè nel 1938 era avvenuta quella selezione del personale che voi sapete, e poi perchè anche allora il personale era assolutamente inferiore ai bisogni del servizio. Se esso non si ribellava era perchè non ne aveva la libertà, perchè c'era il fascismo e, come bisognava stare zitti in tante cose, si doveva tacere anche in questa. Il personale era supersfruttato nel 1938. Ma c'è qualcosa di più. Se noi andiamo a guardare le statistiche del 1938 constatiamo che il traffico dei viaggiatori era formato da 12,6 miliardi di viaggiatori-chilometro. Attualmente, in questi ultimi due anni, i viaggiatori-chilometro da 12,6 miliardi sono diventati nel 1950 20 miliardi e nel 1951 21 miliardi, quindi sono quasi raddoppiati. È chiaro che se raddoppia il servizio bisogna aumentare anche il personale. Quindi, non si deve prendere a paragone il 1938 anzitutto perchè nel 1938 il personale era eccessivamente schiavo e piegato ai voleri non dell'Amministrazione ma dei gerarchi fascisti, e poi perchè il traffico è aumentato. È vero che si è verificata una flessione nei trasporti merci e da 13 miliardi di tonnellate-chilometro si è scesi a 11 miliardi, ma ciò non compensa i miliardi in più dei viaggiatori-chilometro per cui si giustifica l'aumento del personale, non ancora sufficiente.

Si può fare un'altra domanda. Ma, come avviene se veramente manca il personale, che il servizio si fa, bene o male? In parte avviene quello che avveniva nel 1938 (con la sola differenza che adesso il personale può parlare) cioè si verifica che il personale è sottoposto ad un superlavoro. Senza tema di essere smentito posso affermare che, specie nel personale di stazione oltre che in altri settori, vi sono numerose categorie di ferrovieri che non hanno riposo settimanale e nei cui confronti non vengono rispettate le feste infrasettimanali. Per i congedi annuali c'è una circolare in

corso per cui essi vengono dilazionati di anno in anno; siamo al luglio del 1952 e non sono stati goduti dal personale i congedi del 1951. Questo perchè vi è carenza di personale. Ci sono migliaia e migliaia di agenti adibiti permanentemente a funzioni superiori: ciò significa che gli organici sono in difetto. Invece delle 8 ore di lavoro giornaliera e delle 43 ore settimanali si arriva a turni di 60-70 ore perchè ancora vige il famigerato decreto sui turni di lavoro del 1923. La data dice già qualcosa; i ferrovieri la chiamano la legge capestro, e di tale legge il personale da anni chiede la revisione. Il personale di macchina e viaggiante è costretto a lottare continuamente per non vedersi peggiorare i turni di lavoro. Si è facilitata la corsa del personale di macchina da Milano a Roma. Una coppia fa il servizio da Roma a Milano. Se lo sapessero i viaggiatori farebbero bene a tenerne conto. È una cosa grave, che può creare dei pericoli. Concludiamo quindi, una volta per sempre, che il personale non è eccessivo, anzi bisogna aumentarlo e bisogna migliorare i turni di lavoro. Finalmente, dopo due anni di lotta, è stato presentato al Parlamento il disegno di legge per la sistemazione dei 13 mila straordinari: speriamo che si possa porre la parola fine a questo proposito e quindi di questo argomento non parlo. Viceversa pochi giorni fa ho ricevuto una lettera dall'onorevole Ministri contro la nostra richiesta di sistemare gli assuntori. Io non so quali sono i motivi per cui l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato insista su queste ibride e, mi si permetta la parola, immorali forme di impiego. Si dice che si fanno delle economie. È probabile, ma vediamo da dove escono. Escono dal super-sacrificio di questo personale che accetta, sì, l'appalto, ma perchè fuori c'è la disoccupazione. Ma non è un bel sistema obbligare un agente a fare 18 ore e anche più di presenza al giorno. Quindi questo problema negli assuntori va riveduto. Bisogna trovare il modo perchè non si continui con queste economie fatte sul sangue e sul sacrificio di onesti lavoratori. Così dicasi per le ditte appaltatrici. È già da due anni che stiamo protestando contro queste forme di appalti interni, ma nessuno ci sente da questo orecchio. Economie qui non ce ne sono. La media della spesa per un ope-

raio per le ferrovie è di 665 mila lire all'anno. La spesa totale annua per individuo del personale fornito dalle ditte appaltatrici è di 668 mila lire l'anno. Ora siccome è logico che gli appaltatori non facciano il loro mestiere per nulla, ma debbano guadagnare qualche cosa, se l'Amministrazione sostiene una spesa uguale a quella che sostiene per il personale dipendente da essa, è il lavoratore che rimane sfruttato. È possibile che una Amministrazione dello Stato possa prestarsi a questi disonesti contratti? Io penso di no. Bisogna poi aggiungere che l'Amministrazione ci rimette perchè un conto è l'appalto teorico, un conto è la pratica. Questi appaltatori sono maestri in espedienti. Per guadagnare di più o debbono sfruttare il personale o debbono defraudare l'Amministrazione. Queste forme di appalto debbono essere soppresse. Tutto ciò che occorre ad un esercizio ferroviario deve essere fatto da agenti ferroviari responsabili, gente che acquista la propria qualifica, che si affeziona all'Amministrazione e si specializza nel proprio lavoro. Il servizio ferroviario non deve essere effettuato da personale raccolto da un imprenditore privato, che può essere cambiato quando questi vuole, purchè trovi uno che si offra a 10, 20 o 50 lire in meno al giorno. È un'ingiustizia che le Ferrovie dello Stato si prestino a questo mercato di carne umana. Ma per quel che riguarda gli appalti dobbiamo lanciare un grido di allarme. Durante il 1951 abbiamo assistito ad un'altra forma di appalto: sono stati appaltati servizi molto delicati nell'esercizio delle ferrovie; intendo parlare degli appalti, nelle stazioni e negli scali, delle manovre e degli scambi. Quale servizio più delicato esiste della composizione e scomposizione dei treni? Noi sappiamo che per fare questo servizio con una certa speditezza, ci vogliono anni di esperienza. Oggi si dice a un appaltatore di comporre o scomporre un treno con personale raccogli-ticcio, che non ne sa niente. La categoria dei manovratori e deviatori è quella che nelle statistiche degli infortuni ha la cifra più alta nell'ambiente ferroviario ed è gente che pure ha passato tutta la sua vita in ferrovia. Questi infortuni diminuiranno con personale raccogli-ticcio? Penso di no, e se anche da un punto di vista aritmetico l'Amministrazione

risparmierà 50 lire al giorno per ogni agente, si tratterà di un risparmio effettivo? No, ci saranno altri danni, altre passività che verranno fuori dal disservizio. Se un carro viene messo fuori posto ci vorrà mezz'ora di manovra in più e le manovre costano duemila lire all'ora. Ora, l'appalto di questi scambi e manovre è avvenuto e si è esteso a Torino, a Milano, Genova, Palermo, Messina, ecc. Queste sono, secondo me, cose che il pubblico, il Governo, il Parlamento, tutti i tecnici debbono sapere perchè possano opporsi a questa manovra nell'interesse stesso del servizio.

Onorevoli colleghi, mi sembra di aver dimostrato che la diminuzione del personale fino all'impossibile, questo sbocconciamento dei servizi ferroviari in appalto, per cui noi, per esempio, abbiamo in un'officina di 500 persone due terzi di agenti ferroviari e un terzo di personale appaltato, non giova affatto alla produzione e al buon funzionamento dei servizi e, per la modesta capacità tecnica che posso avere, affermo che è assolutamente controproducente. Si potrà avere la disciplina poliziesca dell'avventizio che non si muove perchè appena alza la testa l'imprenditore lo caccia via, ma non ci sarà mai quell'armonia nel lavoro che è tanto necessaria. Noi diciamo che questo andazzo, questa politica di sbocconciamento del personale ferroviario deve cessare nell'interesse dell'esercizio ferroviario. Non voglio indagare sui motivi per cui questi appalti interni aumentano. Se il Ministro vorrà dirci una parola in merito gli sarò molto grato, ma da vecchio ferroviere quale sono, dico che questo è un danno per l'Amministrazione e in definitiva è un passivo da tutti i punti di vista, anche se dal punto di vista strettamente numerico verrà fuori una economia giornaliera di 50 lire per agente. I danni, invisibili ma sicuri, saranno certamente superiori a questo effimero vantaggio aritmetico, specialmente quando certi servizi come la circolazione dei treni o la composizione e la scomposizione dei treni vengono affidati in appalto. E poi perchè ci sarà una economia? Forse che quello che si paga ad un manovratore è eccessivo? Ma se proprio i manovratori attualmente sono in agitazione! Forse proprio per questo si deve trovare il ripiego del povero Cireneo che faccia da manovratore a cento lire

in meno dell'agente ferroviario; ma non è in questo modo che lo Stato deve gestire un'amministrazione e noi protestiamo vivamente e chiediamo la cessazione di questo sistema. Per quel che riguarda il personale ferroviario ricordo che esso è in agitazione per le sue rivendicazioni. La questione dello sganciamento del personale, dei nuovi quadri e delle nuove tabelle è da tre anni e mezzo in discussione, ma al momento di concludere si trova sempre un pretesto per interrompere le trattative; il personale non può essere contento di questi sotterfugi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma questo non lo può decidere solo il Ministro dei trasporti; lei lo sa.

MASSINI. Intanto il Ministero dei trasporti incominci già esso stesso a stabilire che è indispensabile assicurare quel minimo di base al proprio personale e poi, se il Ministero dei trasporti — mi si permetta l'espressione — avrà bisogno di essere aiutato presso altri Ministeri, il personale sarà ben disposto ad aiutare il Ministro a far capire al suo collega del Tesoro quel che bisogna fare. Non si deve credere che gli ultimi provvedimenti per gli statali abbiano soddisfatto: essi hanno piuttosto irritato il personale ferroviario, che aveva già delle rivendicazioni precedenti che non sono state affatto soddisfatte.

Ci sono quindi molti altri problemi da risolvere, che sono ormai maturi per la loro soluzione. E colgo l'occasione di avere dinnanzi a me l'onorevole Ministro (poichè ci vediamo così raramente ... sembra che si faccia un po' il gioco del rimpattino dato che tutte le volte che si chiede da parte delle organizzazioni sindacali un colloquio, il Ministro ha sempre cose urgenti da fare ...).

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il fatto è che siete otto organizzazioni ed il Ministro non può perdere tutta la giornata per sentire tutti i sindacalisti.

MASSINI. Molte volte non si tratta di perdere la giornata. Io non discuto su quello che lei ha da fare, onorevole Ministro, ma molte volte discutere un'ora col personale non significa certo perderla; tutti i datori di lavoro un po' illuminati mettono nel loro programma non dico giornaliero ma per lo meno settimanale un qualche ritaglio di tempo per parlare

col proprio personale poichè, onorevole Ministro, ci si avvantaggia sempre dalle trattative, da spiegazioni oneste e leali, come siamo abituati a fare noi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. È una pretesa che debba intervenire personalmente il Ministro. Ci sono i Sottosegretari, ci sono i direttori generali.

MASSINI. Sì, ci sono anche i Sottosegretari, ma quando abbiamo discusso con uno di essi, per esempio, con l'onorevole Mattarella, la decisione, eventualmente presa, rimane inattuata e l'onorevole Mattarella non ci ha molto aiutato a portarla a maturazione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io ho aiutato a portare a conclusione i lavori della Commissione.

MASSINI. Lei dice: cosa c'entro io? Eppure c'entra in qualcosa; ma il discorso è un altro.

Dicevo dunque che colgo questa occasione per avvertire l'onorevole Ministro e per esso il Governo, che ci sono determinati problemi che sono venuti a maturazione e che bisogna risolvere il più celermente possibile se si vogliono evitare delle agitazioni. Questo dico con la massima obiettività, senza la minima idea di minaccia. L'onorevole Macrelli non so dove prenda la sua ingenuità quando dice: ma c'è pure il premio di qualifica! Sono tre anni che lottiamo contro questa ingiustizia, questa mania di persecuzione, questo sistema di eccitare il malcontento del personale! Abbiamo delle differenze di stipendio che variano da 1 a 5 e qualche volta da 1 ad 8: manteniamo pure le distanze, ma perchè in occasione di una gratifica, portare la distanza fino a 75 volte? È vero che coloro i quali hanno le 100 mila lire sono poche unità o poche decine e quelli che percepiscono le meschine 1.400 lire sono tanti; ma io, a costo di fare rimanere i denari nella cassa dello Stato, eviterei questa provocazione, a meno che non sia una politica voluta, quella di legare i primi funzionari attorno al carro della Direzione, per scagliarsi poi tutti insieme contro il personale: ma questa mossa non è nè buona e direi non è neanche intelligente, perchè l'organizzazione ha superato ben altri scogli e supererà anche questo. Distribuire al personale un premio di qualifica con una differenza dal-

le 100.000 alle 1.400 lire è un assurdo, una disconestà, come ha detto l'onorevole Macrelli, che l'Amministrazione potrebbe eliminare. E non si tratta di un caso, di quest'anno, poichè sono tre anni che si protesta intorno questa questione e non si è voluta mai modificare la norma. Sembra una linea preordinata, quella di scontentare il personale, di eccitarlo, di inasprirelo, non so a quali fini.

Vi parlo di altre misure: la Direzione generale punta troppo contro il personale. Noi abbiamo dei segretari sezionali di una stessa località, cambiati sei volte in due anni per « esigenze di servizio ». Sembra una favola, ma è così. Questi traslochi per esigenze di servizio sono troppo numerosi, onorevole Ministro. Se lei, in un ritaglio di tempo, vorrà farsi fare dall'Amministrazione un elenco dettagliato, penso che rimarrà per lo meno un po' meravigliato, a meno che non sia a conoscenza e non condivida la politica del Direttore generale, politica che noi disapproviamo in pieno, perchè contraria alla libertà sindacale e perchè inasprisce il personale.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il fatto che resti scontento il personale, è una cosa diversa dal fatto che resti scontento un attivista.

MASSINI. Anche un attivista è da rispettarsi, forse più di un agente, perchè è sempre nell'esercizio delle sue funzioni sia come ferroviere che come attivista sindacale.

Ma avvio alla conclusione e mi scuso di essere stato un po' lungo. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, conformemente a quello che ho avuto l'onore di dire, dovrebbe adattarsi sempre più alle esigenze industriali e commerciali; per questo si sostiene che la impostazione del bilancio ferroviario, come si è detto, deve essere radicalmente cambiata. Bisogna fare per le Ferrovie dello Stato almeno in proporzione a quanto si sta facendo per le ferrovie concesse. Non fare ciò, significa in sostanza favorire l'autotrasporto, favorire le aziende private e i loro imprenditori, anzichè incrementare l'azienda di Stato.

Per quel che riguarda il coordinamento, c'è da rilevare che non c'è discorso sui trasporti che non accenni al coordinamento. Venga pure questo coordinamento, ma si veda il modo migliore per attuarlo. Il coordinamento è legato

al Consiglio superiore dei trasporti, e l'onorevole Ministro oggi ha dichiarato che ha ritirato il vecchio progetto relativo a tale organo perchè, secondo lui, le rappresentanze non avevano la adeguata dosatura a causa di vari contrastanti interessi. Tutti giudizi e preoccupazioni giustissimi, ma mi consenta, onorevole Ministro, di aggiungere qualche altra considerazione. Intanto di questo Consiglio superiore dei trasporti è da due anni e più che se ne parla, ma non se ne è ancora vista la nascita. Tra i non secondariamente interessati in questo Consiglio non si dimentichi, onorevole Ministro, dei dipendenti, non solo ferroviari ma di tutte le branche dei trasporti, perchè anche loro hanno qualcosa da dire su questo coordinamento.

Ritengo poi — spero che lei ci riesca, ma ho i miei dubbi — che una dosatura nel senso da lei indicato, non possa contemperare e smussare i contrastanti interessi. Se questi interessi delle categorie degli imprenditori privati, potessero essere smussati tramite le Commissioni o i Consigli di varia natura, a quest'ora il mondo sarebbe trasformato. Non è purtroppo così; per noi c'è un solo modo di coordinare i trasporti senza ferire nessuno. Tutte le forme principali di trasporto vanno nazionalizzate: solo allora i vari interessi in gioco saranno contemperati. Del resto questo è un esperimento positivo che non riguarda solo i Paesi capitalisti: ad esempio, lei sa meglio di me, onorevole Ministro, che l'Inghilterra ha nazionalizzato in gran parte gli autotrasporti, e naturalmente i conservatori dicono che l'esperimento non è riuscito mentre i laburisti, per quel poco di socialismo che hanno assimilato, viceversa, dicono che va benissimo. Solo nazionalizzando le diverse forme di trasporto, noi potremo cancellare completamente gli antagonismi e i contrasti di interessi, altrimenti lei potrà costituire due Consigli superiori anzichè uno, ma non approderà a niente. Questi contrastanti interessi che oggi lottano attraverso le riviste, i giornali, le commissioni, i congressi — lei li conosce bene, anche io li conosco, e pertanto non aggiungo parola al riguardo — continueranno a lottare anche in seno al Consiglio superiore dei trasporti, per cui non si combinerà mai gran che di buono. Quale sarà quel Ministro

dei trasporti che avrà il coraggio di dire al proprio Governo, di dire a tutti — e del resto ciò è contemplato anche dalla Costituzione — che ci sono branche della pubblica attività che sono mature per la nazionalizzazione? Così dicasi per l'incremento delle fonti di energia, così dicasi per l'autotrasporto, così dicasi per le ferrovie concesse, ecc. ecc.

Noi ci troviamo viceversa di fronte a questo fenomeno: che invece di nazionalizzare le imprese private, stiamo ridando ad esse le ferrovie dello Stato a pezzi, a bocconi, attraverso gli appalti interni. Questa è la verità.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna dimostrare che sia un errore.

MASSINI. Noi non possiamo intrattenere il Senato su questo. Ma provochi lei una conferenza e vedrà che noi, modestamente come persone e come rappresentanti di organizzazioni, le porteremo molte considerazioni per provare che le Ferrovie dello Stato si sono incamminate su una via sbagliata, che porta alla rovina, e non all'ammodernamento e alla ricostruzione, e tanto meno verso un onesto banco di prova.

Dunque, Consiglio superiore dei trasporti e coordinamento. Noi abbiamo detto apertamente il nostro parere in proposito. Solo attraverso una nazionalizzazione, sia pure graduale, si possono conciliare i troppo contrastanti interessi. Ed una volta migliorate le condizioni dell'Azienda applicando, sia pure in parte e gradualmente, tutte le proposte che io mi sono permesso di fare qui in questo mio intervento, io penso che possa essere di facile soluzione anche il miglioramento del personale, sia come numero che come qualità. In mancanza di ciò il personale non può sopportare le cause degli errori dei propri dirigenti, rinunciando a chiedere quel minimo indispensabile alla vita che tutti i lavoratori hanno diritto di ottenere.

Nel mio lungo, ma credo non completamente inutile intervento mi pare di aver dimostrato che i ferrovieri non pensano soltanto alle rivendicazioni di miglioramenti del tenore di vita e di lavoro. I ferrovieri si preoccupano molto della loro Azienda, che amano. E la amano in quanto tale, in quanto nella loro Azienda vivono la parte più lunga e migliore della loro vita e ad essa dànno il meglio delle proprie forze. Quando un individuo entra in

ferrovia a venti anni e se ne allontana a 60 o giù di lì, il miglior periodo della sua vita, le migliori forze le ha date all'Amministrazione con quel disinteresse, con quell'amore e quell'attaccamento che ormai sono riconosciuti da tutti. Perciò i ferrovieri desiderano — e sono disposti a lottare anche per questo — che le Ferrovie dello Stato non vengano deformate attraverso le misure che ho denunciato, ma restino un organismo armonico, unitario, utile al servizio del Paese. I ferrovieri vogliono essere una collettività omogenea di competenti, permanentemente all'altezza delle loro delicate mansioni. Essi intendono lavorare con l'abituale senso di responsabilità ed essere retribuiti come credono di meritare. Essi non intendono rinunciare a nessun diritto democratico di uomini civili in un Paese democratico, pacifico e civile. (*Applausi dalla sinistra e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Molinelli. Nel corso del suo intervento egli svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme col senatore Cappellini. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretario :

« Il Senato invita il Governo a voler comprendere fra le opere da finanziare con lo stanziamento di 160 miliardi che sarebbe stato deciso a favore del Ministero dei trasporti, la ricostruzione della ferrovia Fabriano-Urbino nel tratto Pergola-Urbino, e il completamento della ferrovia Fano-Fermignano, nel tratto Fossombrone-Fermignano, le cui opere murarie principali anche in questo ultimo tratto, sono state eseguite ».

PRESIDENTE. Il senatore Molinelli ha facoltà di parlare.

MOLINELLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non spenderò che pochissime parole per illustrare l'ordine del giorno del quale è stata data lettura. Si tratta di una petizione minore che il senatore Cappellini avanza ad ogni discussione del bilancio dei Trasporti e che io sostengo in sua assenza. Il problema della ricostruzione dei tronchi Urbino-Fabriano e Fermignano-Fano, distrutti completamente dalla guerra, ha trovato sempre ostacoli nella mancanza di fondi

e nell'obiezione che attualmente alcuni tratti di ferrovia secondari, data la concorrenza dei mezzi su strada, non sono più attivi dal punto di vista economico. Questa obiezione non vale per la ferrovia in questione perchè essa serve un bacino minerario che, nonostante la contraria opinione della Montecatini, la quale sta cercando di smobilitare i propri impianti, è ancora suscettibile di larghi e promettenti sviluppi; non vale inoltre perchè essa serve un centro intensamente agricolo; non vale, infine, perchè alimenta il turismo dell'Urbinate e del Montefeltro ed è una fonte di reddito per tutta quella zona.

Il senatore Cappellini ed io ci siamo valse quest'anno di una notizia che il Ministro potrà forse non avallare, ma che abbiamo letto nel giornale del suo Partito, la notizia cioè che 160 miliardi in vari esercizi sarebbero destinati alla ricostruzione ferroviaria. Noi chiediamo che nell'elargizione di tale somma una parte sia riservata a terminare la costruzione di quel tratto sul quale ormai tutte le opere murarie principali sono state eseguite. La situazione attuale della ferrovia in questione è la seguente. c'è un treno che parte da Fabriano, verso Urbino, e si ferma a Pergola; c'è un altro treno che parte da Fano, dovrebbe giungere a Fermignano e si ferma Fossombrone. I due treni, che dovrebbero incontrarsi ed incontrandosi costituirebbero un sistema organico di trasporto, diventano passivi perchè non raggiungono nessuno dei due le zone che dovrebbero servire. Questa è la situazione anormale che il senatore Cappellini ed io vorremmo vedere corretta.

Colgo poi l'occasione per avanzare una seconda richiesta. Nel giornale che ho citato si parla di 160 miliardi da destinare alla ricostruzione ferroviaria, e se ne indicano le possibili fonti.

Il giornale in questione, al quale, naturalmente, lascio la responsabilità della notizia, dice che è ancora da stabilire se il finanziamento sarà effettuato mediante anticipazione da parte del Tesoro o da parte della Cassa depositi e prestiti oppure mediante l'emissione di titoli azionari. Vorrei rivolgere preghiera al signor Ministro di evitare, se è possibile, che l'anticipazione sia fatta dalla Cassa depositi e prestiti, la quale, come si sa, oggi non è in

grado di far fronte ai bisogni più essenziali delle amministrazioni comunali. Sottrarre a quella fonte una così forte somma significherebbe mettere in maggiore difficoltà le predette amministrazioni comunali che a volte si rivolgono proprio alla Cassa depositi e prestiti per risolvere quei problemi che vengono posti dai trasporti su strada, dei quali poco fa il senatore Massini invocava, se non sbaglio, la nazionalizzazione. Il Ministro a questo proposito ha interrotto dicendo: dimostrategli che il sistema privato non è il più redditizio. Assicuro il signor Ministro che il sistema privato è il più redditizio, infatti, ma soltanto per il privato stesso, cioè per il concessionario. Per i Comuni che debbono fornire le strade, provvedere alla manutenzione di esse e vedersene monopolizzate, l'onere è pesantissimo. I concessionari, invece, percepiscono dai viaggiatori, percepiscono dai Comuni, dalle Province, dallo Stato, da tutti. È questo uno di quei problemi che dovrebbero essere seriamente affrontati.

Per tornare al mio ordine del giorno, il senatore Cappellini ed io chiediamo che i tratti ferroviari di cui si fa cenno e che tanto sono essenziali allo sviluppo della zona dell'Umbinate siano portati a compimento perchè, così come sono, non servono a nessuno. Una volta completati sarebbero invece lo sbocco naturale per tutto il bacino minerario e per la zona agricola del Montefeltro. Si sa che i mezzi di trasporto per ferrovia sono i più convenienti per le merci povere ed ingombranti. È evidente che, quando si trasportano prodotti pregiati, può anche essere più conveniente il trasporto su strada, ma quando si debbono trasportare minerale di zolfo o prodotti agricoli, la ferrovia è ancora quella che riesce a fare i prezzi minori. Per queste ragioni e proprio perchè non si capisce la ragione per la quale, avendo ormai investito un capitale per costruire le opere murarie, non si debba portare a termine il lavoro, rinnovo la preghiera al Ministro dei trasporti di volere, nella misura in cui avrà disponibilità di fondi, provvedere al completamento dei due tratti. *(Applausi dalla sinistra)*.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana di domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il Senatore Segretario a dare lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Ai Ministri del tesoro e degli affari esteri, per sapere: 1) perchè non è stato fino ad ora distribuito il 20 per cento sull'ammontare del valore dei beni espropriati agli italiani per il Trattato di pace, dalla Russia, siti nei Paesi satelliti; 2) se è stato deciso il pagamento dell'indennizzo dovuto agli italiani, i cui beni sono stati confiscati, per il Trattato di pace, dalla Jugoslavia (2102).

MENGI.

Al Ministro della difesa, per conoscere le ragioni che hanno determinato il non rinnovo del contratto di lavoro nei confronti di 76 dipendenti dell'Arsenale di Venezia (2103-*Urgenza*).

FLECCHIA.

Al Ministro di grazia e giustizia: con richiamo alla dichiarazione impegnativa del Guardasigilli nel discorso al Senato a chiusura della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero al quale è preposto, chiedo di sapere se, presentando al Senato il disegno di legge sul Consiglio superiore della Magistratura, come sopra annunziato per il corrente mese, domanderà che esso sia preso in esame, con urgenza, prima della consueta sospensione estiva dei lavori del Senato (2104).

CONTI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere per quali ragioni la ricostruzione del ponte su l'Esaro — crollato da circa diciotto mesi — non è ancora avvenuta; e perchè non si è dato inizio ai lavori, dimenticando che il comune di Altomonte non ha che questa sola via di comunicazione che lo allaccia alla provincia di Cosenza ed al proprio scalo ferroviario di San Marco Roggiano (2105).

MICELI PICARDI.

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere dettagliatamente quali grandi derivazioni di acqua a scopo idroelettrico e per quale potenza: 1) sono state concesse; 2) hanno ottenuto l'autorizzazione provvisoria all'inizio dei lavori; 3) sono in corso di istruttoria nella regione Trentino-Alto Adige dopo l'entrata in vigore dello statuto speciale e per le quali possa essere applicato il disposto del primo comma dell'articolo 10 dello statuto stesso (2324).

TISSI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quando intenda procedere all'inquadramento dei salariati degli istituti di prevenzione e di pena come personale subalterno, secondo il disposto dell'articolo 21 della legge 26 febbraio 1952, n. 67, recante nuove norme sullo stato giuridico dei salariati dello Stato (2325).

PERSICO.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se risponde a verità che la Direzione generale delle ferrovie dello Stato abbia diramato nuove disposizioni ai Capi compartimento, perchè procedano agli sfratti dalle case economiche dei ferrovieri in pensione e delle vedove ed orfani dei ferrovieri e ciò in contrasto con le assicurazioni date in Parlamento dal Governo e con una precedente circolare della stessa Direzione generale; e se, nel caso che la notizia sia esatta, non ritenga opportuno ed urgente intervenire ancora per evitare che tanti infelici siano posti sul lastrico e ridotti alla disperazione (2326).

BERLINGUER.

Al Ministro della marina mercantile, per sapere se non ritenga urgente e necessario soddisfare la richiesta molte volte fattagli pervenire a mezzo degli organi pubblici competenti ed anche direttamente inoltrata alla sua Amministrazione, dagli abitanti dell'Isola di San Pietro — Carloforte (Cagliari), rela-

tiva alla esigenza improrogabile di adeguare il servizio dei trasporti marittimi collegante l'Isola stessa coll'Isola madre, servizio allo stato dei fatti del tutto insufficiente e tale da apportare gravi danni in particolare a quegli abitanti di San Pietro i quali, lavorando nei vicini bacini metalliferi ove devono quotidianamente recarsi, bene spesso rimangono a terra per la limitata capacità del natante attualmente in servizio; e perchè non abbia accettato la proposta già presentata di adibire al servizio stesso il piroscafo « Monfalcone », che trovasi inutilizzato alla banchina di Carloforte (2327).

TERRACINI.

Al Ministro dei lavori pubblici: si stanno prendendo dalle provincie di Ravenna, Ferrara, Rovigo, Venezia le deliberazioni relative alla nuova strada « Romea », strada che deve passare sul nuovo ponte sul Po a Contarina.

L'onorevole Ministero dei lavori pubblici deve avere appaltata la ricostruzione di un tale ponte che è stato distrutto dalla guerra.

Il ponte misurava cinque metri soltanto di larghezza: se lo si ricostruisce come era, ne verrebbe una strozzatura dannosa al traffico della nuova importantissima strada « Romea ».

Chiedo di interrogare codesto onorevole Ministero per conoscere come si intende provvedere al grave inconveniente, rifacendo il ponte con larghezza adeguata per il nuovo scopo cui deve servire (2328).

MERLIN Umberto.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere in che modo possano conciliarsi le due risposte date dal sottosegretario di Stato onorevole Tosato, in data 9 marzo 1951 all'onorevole Casalnuovo, e in data 9 aprile 1952 al sottoscritto, a proposito della estensione della indennità giornaliera di ordine pubblico, di cui al decreto-legge del Capo provvisorio dello Stato 1° aprile 1947, n. 221, ai funzionari civili carcerari.

Infatti, mentre all'onorevole Casalnuovo il sottosegretario Tosato rispondeva riconoscendo pienamente il diritto per i funzionari carcerari a ricevere la detta indennità, e adducendo soltanto, a ragione del ritardo, che non era stato

ancora possibile raggiungere una intesa con la Ragioneria generale dello Stato, al sottoscritto invece, dopo oltre un anno, lo stesso Sottosegretario ha risposto trincerandosi su nuove e diverse difficoltà, in netto contrasto con l'esplicita equiparazione già ammessa a favore dei funzionari carcerari con quelli di pubblica sicurezza per quel che riguarda la concessione della detta indennità (2329).

PERSICO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere: 1) quali provvedimenti intende prendere al fine di evitare o ridurre al minimo i danni derivanti dal movimento franoso che minaccia gravemente l'abitato di Sirolo in provincia di Ancona; 2) quali provvedimenti d'urgenza ha adottato onde dare alloggio alle famiglie delle abitazioni minacciate di crollo, o se egli ritiene che l'intervento debba essere limitato alla ordinanza di sgombero fatta pervenire in data 21 giugno ultimo scorso al comune di Sirolo (2330).

RUGGERI.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente domani, mercoledì 2 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16 con i seguenti ordini del giorno:

ALLE ORE 10.

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 1952, n. 649, recante norme per lo svolgimento delle sessioni di esami nelle scuole secondarie di ogni ordine e grado per l'anno scolastico 1951-52 (2431).

2. Esami di Stato a conclusione degli studi nelle scuole medie superiori (2230) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Svolgimento dell'interpellanza:

BENEDETTI Tullio. — *Ai Ministri dell'industria e commercio e del tesoro.* — Premesso: che la sistemazione delle miniere lignitifere del Valdarno, mentre risponde a una

esigenza nazionale, è problema i cui riflessi sociali interessano migliaia di lavoratori; che questo problema può trovare la sua logica soluzione soltanto in un completamento di attrezzature e nel più esteso impiego della lignite, utilizzandone sul posto la parte declassata; interpellò il Ministro dell'industria e del commercio e il Ministro del tesoro per sapere se i loro intendimenti in proposito corrispondono a un programma organico oppure si mantengano nel campo di quegli espedienti, finora adottati, dai quali è provenuto danno allo Stato e alla economia del Valdarno (422).

III. Interrogazioni.

ALLE ORE 16.

I. Seguito della discussione del disegno di legge.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2413) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione dei seguenti disegni e proposte di legge:

1. Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione (1065-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) (1786).

3. SALOMONE. — Norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, recante norme per la espropriazione, bonifica, trasformazione ed assegnazione dei terreni ai contadini (2268).

4. Deputati FRANZO ed altri. — Proroga delle vigenti disposizioni di legge in materia di contratti agrari (2261) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. DE LUCA ed altri. — Modificazioni ed aggiunte alla legge 21 ottobre 1950, n. 841, a beneficio dei proprietari assoggettati ad

espropriazione, che abbiano tre o più figli, e dei contadini beneficiari dei terreni espropriati che abbiano figli (1571).

6. Provvidenze nel campo degli interventi statali nell'esecuzione delle opere di miglioramento fondiario (2316).

7. Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale (1747-*Urgenza*).

8. Sistemazione della previdenza marinara (2242).

9. Fissazione di nuovi termini per la presentazione di domande di contributi per la costruzione di serbatoi, laghi artificiali e nuovi impianti idroelettrici in Sicilia e in Sardegna e modifica dell'articolo 5, punto I, della legge 31 ottobre 1951, n. 1116 (2306).

10. Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di lavori marittimi nel porto di Livorno (2324).

11. Autorizzazione della spesa di lire 150 milioni per lavori straordinari di carattere urgente per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni dell'ottobre-novembre 1951 ai canali demaniali (canali dell'antico Demanio e canale Cavour) (2360).

12. Autorizzazione alla spesa di lire 8 miliardi per il riassetto del patrimonio immobiliare postale e telegrafico (2391) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

13. Stato degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica (1279).

III. Seguìto della discussione della proposta di legge:

MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione della seguente proposta di legge (*da abbinarsi ad altra in esame presso le Commissioni*):

PORZIO e LABRIOLA. — Provvedimenti speciali per la città di Napoli (1518).

VI. Seguìto della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 19,40).

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA DCCCXLIII SEDUTA (1° LUGLIO 1952)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

BASTIANETTO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici e delle finanze.* — Per sapere quali provvedimenti intendano prendere d'urgenza per venire in soccorso delle zone di Caorle e San Donà di Piave, violentemente colpite dalle devastazioni temporalesche del 12 maggio scorso.

Colture di tabacco, frutteti, vigneti e via dicendo, sono stati completamente distrutte. Case coloniche danneggiate (2272).

RISPOSTA. — Questo Ministero, pur rendendosi conto della situazione di disagio nella quale sono venute a trovarsi le aziende agricole della zona di Caorle e di San Donà di Piave, colpite dal nubifragio del 12 maggio scorso, non ha la possibilità di intervenire, in quanto, come è noto, nel suo bilancio non esistono stanziamenti ordinari che consentano l'attuazione di provvidenze.

Allorchè si sono verificate calamità atmosferiche che rivestivano carattere di eccezionale gravità e che hanno colpito varie regioni del Paese, come le alluvioni e le mareggiate dell'estate e autunno 1951, una legge speciale ha stabilito appositi stanziamenti per facilitare il ripristino dell'efficienza produttiva delle aziende sinistrate. Tale legge, però, non può, nella specie trovare applicazione, perchè riguarda soltanto i danni verificatisi nel periodo in essa previsto.

Peraltro, la legge 10 gennaio 1952, n. 3, ha inteso escludere il principio del risarcimento del danno alle colture, ammettendo a contributo soltanto le opere di ripristino della produttività dei terreni e di ricostituzione dei mezzi di produzione. Quindi, anche sotto questo profilo, la citata legge non potrebbe trovare applicazio-

ne nei confronti dei produttori agricoli delle zone colpite di Caorle e San Donà di Piave.

Per quanto riguarda la riparazione dei fabbricati rurali danneggiati dal nubifragio, si fa presente che le aziende agricole interessate possono beneficiare dei mutui godenti del concorso dello Stato nel pagamento degli interessi.

Il Ministero delle finanze, per quanto di sua competenza, ha fatto presente che 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, venissero 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, alla competente Intendenza di finanza, entro 30 giorni dall'accaduto infortunio, di apposita domanda.

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 di estimo e, perciò, non possono dar luogo alla moderazione di imposta di cui al citato articolo 47, anche se siasi verificata la perdita totale del prodotto in quanto che, 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, gli interessati potranno eventualmente

ottenere la revisione dell'estimo catastale, in diminuzione, a norma dell'articolo 43 del già citato testo unico, modificato dall'articolo 22 del regio decreto-legge 4 aprile 1939, n. 589.

Il Ministro
FANFANI.

BERLINGUER. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non ritenga rispondente alle esigenze di umanità e di giustizia revocare le intimazioni di sfratto intimato ai pensionati e alle vedove dei dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni che abitano case di proprietà dell'Amministrazione stessa, tenendo anche presenti le tristissime condizioni economiche in cui questi sfrattati versano, la loro impossibilità di procurarsi alloggio e il fatto che coloro che si trovano in identiche condizioni nelle case economiche dell'Amministrazione ferroviaria hanno già ottenuto la revoca degli sfratti da parte del Ministero dei trasporti (2179).

RISPOSTA. — In proposito devo riconfermarle quanto ho avuto già a farle presente in occasione di una sua precedente interrogazione sullo stesso argomento.

Pur rendendosi conto delle disagiate condizioni economiche in cui versano pensionati e vedove di ex dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, e delle difficoltà che essi dovranno affrontare per procurarsi un alloggio, questo Ministero è stato costretto a notificare, suo malgrado, lo sfratto a quegli inquilini così come a tutti coloro che detengono le case economiche di pertinenza dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni non in regola con le disposizioni di legge.

Il regio decreto-legge 30 dicembre 1926, numero 2243 stabilisce, infatti, tassativamente che le suddette case economiche spettano in concessione soltanto al personale in attività di servizio e che le medesime devono essere lasciate libere entro tre mesi dall'abbandono del servizio attivo, o sei mesi dalla morte dell'impiegato beneficiario.

Nella difficile situazione seguita alla guerra, le ricordate disposizioni, che avevano avuto

integrale applicazione sino all'inizio delle ostilità, non vennero applicate, essendosi, tra l'altro, tollerata la permanenza negli alloggi delle case economiche di persone che non ne hanno titolo e che sono, pertanto da ritenersi degli occupanti abusivi. Va, inoltre, precisato che le case economiche dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni non sono state tanto costruite come provvidenza a favore del personale nel campo degli alloggi, (per cui soccorrono le cooperative edilizie e gli altri enti a tale scopo) quanto, soprattutto, nell'interesse dell'Amministrazione, per dare alloggio al suo dipendente personale in connessione con le esigenze di servizio, con particolare riguardo al personale che, trasferito da una all'altra sede per le necessità dell'Amministrazione stessa, non abbia la possibilità di sistemarsi nella nuova residenza. Per far posto a tale personale e per corrispondere alle accennate esigenze si è stati costretti a disporre intimazioni di sfratto che, nonostante i migliori intendimenti non sembra possibile revocare, come del resto non sono stati revocati dal Ministero dei trasporti i provvedimenti di sfratto intimati nei riguardi di categorie consimili di congiunti e famiglie di ex agenti delle ferrovie.

È stato, infatti, stabilito dal Ministero dei trasporti, con apposita circolare, che le limitazioni degli sfratti non si riferiscono agli alloggi riservati a determinate categorie di personale che, per le mansioni esplicate, devono necessariamente risiedere sul posto di lavoro; per questi alloggi è stata, invece, disposta l'immediata restituzione.

Nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, dove vaste categorie di personale, in quanto applicate ai servizi esecutivi a orario permanente, a servizi viaggianti, sono tenute a risiedere sul posto di lavoro, la esigenza della disponibilità degli alloggi per assegnarli agli agenti che non possono risiedere lontano dagli uffici, non è diversa nè minore di quella avvertita dalle Ferrovie dello Stato, ragione per cui si è dovuto far luogo ai provvedimenti che questa Amministrazione sarebbe stata lieta di poter evitare, ove non fosse stata spinta ad intervenire da inderogabili esigenze di servizio.

Il Ministro
SPATARO.

1948-52 - DCCCXLIII SEDUTA

DISCUSSIONI

1° LUGLIO 1952

BERLINGUER, — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quando saranno corrisposte le nuove pensioni per l'invalidità e vecchiaia e i superstiti della previdenza sociale, considerando che la nuova legge è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* sin dal 15 aprile 1952 ed è perciò entrata in vigore dal 30 dello stesso mese (2276).

RISPOSTA. — L'Istituto nazionale della previdenza sociale ha iniziato tempestivamente i lavori per la rivalutazione delle pensioni in base alla legge 4 aprile 1952, n. 218.

Risulta allo scrivente che i relativi conteggi procedono alacramente, grazie all'impiego di macchine elettrocontabili che agiscono attraverso schede a perforazione elettronica: ciò che ha consentito la riliquidazione dell'ingente numero di pensioni (due milioni circa).

Si assicura, pertanto, che le pensioni maggiorate ed i relativi arretrati saranno liquidati con la prossima rata (primi di luglio) per i titolari di pensione di invalidità e di reversibilità e con la rata successiva (primi di settembre) per i titolari di pensioni di vecchiaia.

Il Ministro
RUBINACCI.

BISORI. — *Ai Ministri del commercio con l'estero, del lavoro e della previdenza sociale e delle finanze.* — Per sapere: 1) se risulti loro che, in Francia, in base a decreti 6 febbraio 1952, agli esportatori di merci verso tutti i Paesi (salve poche eccezioni) viene rimborsato il 50 per cento degli oneri sociali e degli oneri fiscali inerenti ai salari, e vengono altresì rimborsati i due terzi degli oneri fiscali afferenti alle merci esportate; 2) se non ritengano necessario ed urgente proporre al Parlamento analoghe misure in difesa degli esportatori italiani » (2222).

RISPOSTA. — Informo l'onorevole interrogante che il Governo italiano è a conoscenza e segue gli sviluppi dei provvedimenti francesi in favore degli esportatori.

Ritengo opportuno al riguardo far rilevare che tali provvedimenti sono stati attuati in conseguenza della situazione economica francese, caratterizzata particolarmente, nell'epoca della

loro entrata in vigore, da una forte spinta inflazionistica.

Essi hanno avuto quindi lo scopo di contrastare il preoccupante crollo delle esportazioni causato sia dall'aumento dei prezzi sul mercato interno, sia dalla concorrenza di altri Paesi in particolare della Germania.

Le agevolazioni concesse, la cui portata è tale da compensare solo in modesta parte l'intervenuto aumento dei prezzi, è da escludere abbiano recato disturbo alle nostre esportazioni sia su quel mercato che verso terzi Paesi.

Si tratta infatti di prodotti finiti, di scarso interesse per il mercato italiano, che costituiscono un massimo del 20 per cento delle nostre importazioni di merci francesi. Il credito complessivo destinato ai suddetti rimborsi fiscali è di 10 miliardi di franchi corrispondenti al 10-12 per cento del valore delle merci esportate.

Ciò considerato e premesso che la situazione economica italiana presenta, dal punto di vista monetario e valutario, caratteristiche molto differenti, il Governo ha ritenuto che il problema meritasse attenta considerazione ed all'uopo sono state promosse riunioni e scambi di vedute tra le Amministrazioni interessate.

In tale esame preliminare è stato riconosciuto che, per gli oneri sociali, non si possa giustificatamente prendere in considerazione l'opportunità del rimborso in quanto essi costituiscono un normale componente del costo di produzione. Del resto le Autorità italiane hanno già fatto passi presso quelle francesi per prospettare la necessità che le disposizioni adottate in materia di rimborso di oneri sociali siano riesaminate, in quanto in contrasto con i regolamenti di carattere internazionale.

Per quanto concerne invece la restituzione degli oneri fiscali si è stabilito di esaminare la situazione dei rami di esportazione che non ne godono ancora, facendo una valutazione attenta, caso per caso, ai fini di adottare provvedimenti che realmente possano incoraggiare un maggiore sviluppo delle esportazioni.

Il Ministro
LA MALFA.

BOCCASSI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni del ritardo che ha portato il Consiglio dei ministri

a non prendere ancora in esame il disegno di legge sullo stato giuridico dei professori fuori ruolo (2269).

RISPOSTA. — Il disegno di legge sullo stato giuridico dei professori non di ruolo ha ottenuto l'approvazione del Consiglio dei ministri, nella seduta del 15 maggio u. s.; approvazione di massima, peraltro, in quanto sono state fatte salve, ulteriori intese col Tesoro per la definitiva elaborazione del progetto.

Il ritardo lamentato dall'onorevole interrogante è dipeso dal fatto che l'elaborazione del disegno di legge ha richiesto lungo ed approfondito esame, cui han preso parte anche organi sindacali, nell'intento di conciliare, per quanto possibile, le esigenze degli interessati con quelle della Scuola.

Nell'assicurare l'onorevole interrogante che il Ministero della pubblica istruzione sta attivamente concertando col Tesoro l'ulteriore esame del progetto si rileva, comunque, che ogni definitiva determinazione al riguardo è riservata al Parlamento, al quale il disegno di legge dovrà essere presentato per l'approvazione.

Il Ministro
SEGNÌ.

BOCCASSI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi perchè non vengono modificate le norme esecutive disposte dalla Ragioneria generale emanate a seguito della legge n. 221 del 29 aprile 1949, riguardante la riliquidazione delle pensioni dei dipendenti statali.

Le norme in atto dispongono che il pensionato statale con 40 anni di servizio percepisce i 9/10 dell'ultimo stipendio, e con meno di 40 anni di servizio percepisce tanti cinquantesimi quanti sono gli anni di servizio. Conseguentemente con 40 anni di servizio il pensionato percepirà 40/50, con 39 anni di servizio percepirà 39/50, e precisamente in quest'ultimo caso è come se questi pensionati dovessero godere dei 40/50 con 45 anni di servizio e non con 40 anni di servizio, ed a 40 di servizio si liquidassero 8/10 dello stipendio anzichè 9/10.

Infatti se si moltiplicano i 50/mi per 40 si hanno 40/50 ovvero 8/10. Esempio dimostrativo $50/100 \times 40 = 40/50 = 80/100 = 8/10$.

Così si ha che se dai 40 anni si scende a 39 anni la differenza in meno è di 6/50 cioè di 3/10 dello stipendio.

Orbene la liquidazione giusta dovrebbe essere la seguente: con 40 anni di servizio 9/10, con meno di 40 anni di servizio tanti 40/mi di 1/10 quanti sono stati gli anni di servizio maturati.

La soprarichiesta modifica è resa necessaria, in quanto che gli organi contabili, con le norme esecutive, hanno fissato dei limiti che dovevano essere indicati agli organi legislativi (2286).

RISPOSTA. — Le istruzioni per l'applicazione della legge 29 aprile 1949, n. 221, concernente l'adeguamento delle pensioni ordinarie, impartite con la circolare 10 giugno 1949, n. 126670 di questo Ministero, sono del tutto conformi alle disposizioni contenute nella predetta legge; contrariamente a quanto si sostiene nell'interrogazione con la circolare in parola non sono state fissate (nè del resto si potevano fissare) nuove aliquote per la liquidazione o per la riliquidazione delle pensioni ordinarie a carico dello Stato.

Sta di fatto che le aliquote per la liquidazione delle pensioni normali agli impiegati civili dello Stato, aventi meno di 40 anni di servizio, non sono quelle indicate nella interrogazione di che trattasi. Infatti, ai sensi del decreto legislativo 13 agosto 1947, n. 833, e successive modificazioni, dette aliquote sono di un quarantesimo sulle prime lire 66.000 della base pensionabile e di un cinquantesimo della rimanente parte di tale base, per ciascun anno di servizio utile agli effetti della pensione.

Pertanto, in base alle norme vigenti, ad esempio, la pensione con 20 anni di servizio, è uguale a 20/40 sulle prime lire 66.000 della base pensionabile (la base pensionabile si ottiene aggiungendo all'ultimo stipendio annuo il 20 per cento sulle prime lire 250.000 di esso e la somma fissa di lire 66.000) più 20/50 sulla rimanente parte di detta base pensionabile.

Per i motivi sopraccennati si ritiene quindi che non si debbano modificare nè le disposizioni legislative vigenti per tale materia, nè le norme di applicazione della legge n. 221 sopracitata.

Il Sottosegretario di Stato
AVANZINI.

BOGGIANO PICO. — *Al Presidente del Consiglio, Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere per quale motivo il disegno di legge per la soppressione dell'Istituto Relazioni Culturali con l'estero, di cui fu annunciata l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri sin dal gennaio u. s., non sia stato ancora presentato all'esame del Parlamento, sebbene, di tale Istituto, non si ravvisi più alcuna ragione di sopravvivenza, dopo la creazione di due apposite Direzioni generali presso il Ministero degli affari esteri e presso il Ministero della pubblica istruzione e sebbene le competenti Commissioni dei due rami del Parlamento abbiano, da gran tempo, fatto ripetuti voti perchè l'Istituto venga soppresso senza ulteriori ritardi (2292).

RISPOSTA. — Il Consiglio dei ministri approvò, in linea di massima, nella riunione dell'8 febbraio 1952, il disegno di legge predisposto dalla Presidenza del Consiglio, Sottosegretariato per la riforma dell'amministrazione, di concerto con il Ministero degli esteri e col Ministero del tesoro, per la soppressione dell'Istituto per le relazioni culturali con l'estero, salvo successive intese col Ministero del tesoro per reperire i fondi necessari per procedere alla liquidazione del personale alle dipendenze del predetto Istituto e per coprire le spese del funzionamento di esso fino al momento dell'effettiva soppressione. In data 10 marzo u.s. il Ministero del tesoro precisava alla Presidenza del Consiglio, Sottosegretariato per la riforma dell'amministrazione, e per conoscenza al Ministero degli esteri, il proprio punto di vista al riguardo chiedendo ulteriori indicazioni e precisazioni, che furono subito fornite.

Il 3 corrente lo stesso Ministero comunicava il testo dell'articolo 6 del provvedimento da presentare alle Camere, indicante l'importo della spesa derivante dalla legge nonché il capitolo dello stanziamento dello stato di previsione per l'esercizio finanziario 1951-52.

In data 6 c.m. il decreto autorizzante la presentazione alle Camere del disegno di legge, come sopra completato, è stato dal Ministero degli esteri inviato per la firma del Presidente della Repubblica.

Si prevede perciò che il disegno di legge sarà presentato alle Camere entro breve termine.

Il Sottosegretario di Stato
TAVIANI.

BRASCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le impostazioni e le prospettive delle ricerche e dei lavori di escavazione e di restauro oggi in corso ad iniziativa del parroco e a spese di insigni benefattori nella Chiesa Monumentale di San Mercuriale di Forlì e per sapere se non ritenga opportuno intervenire anche più direttamente e con propri fondi perchè detti lavori siano portati a termine con la maggiore celerità e con la più severa osservanza delle ragioni tecniche ed artistiche dell'insigne monumento forlivese (2231).

RISPOSTA. — La Soprintendenza ai Monumenti di Ravenna, che già vigila sulle opere che si stanno eseguendo sia all'esterno che all'interno della monumentale Chiesa di San Mercuriale in Forlì, sta procedendo ad un preliminare studio tecnico-scientifico che sarà rimesso allo esame del Ministero per le determinazioni opportune.

Per quanto concerne un eventuale intervento finanziario dello Stato allo scopo di accelerare i lavori in corso, la questione sarà presa in esame in occasione del prossimo esercizio, in relazione anche alle risultanze degli studi in corso, dai quali emergeranno gli orientamenti da dare ai lavori di escavazione.

Il Ministro
SEGNI.

BRASCHI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere se non ritengano opportuno definire e decidere finalmente in ordine alla strada Rocca San Casciano-Modigliana in provincia di Forlì; strada che, cominciata da oltre un trentennio, è stata a più riprese costruita per oltre due terzi, rimanendo inoperosa e andando alla malora per il mancato completamento, con grave pregiudizio delle somme spese e dei lavori compiuti, con danno e scandalo delle popolazioni interessate (2242).

RISPOSTA. — Dopo la costruzione di gran parte della strada che unisce Rocca San Casciano con Modigliana, rimane ancora da costruire il tratto di strada corrente fra la sezione 436 progres. 13.377,43 e la sezione 687/589 prog.

17.450,43 per una lunghezza complessiva di ml. 4.073 ed il completamento del tratto che corre fra la sezione 587/586 e la sezione 627.

Per dare ultimata la strada occorrerà affrontare una spesa che si aggira su lire 200 milioni.

Poichè i lavori relativi non furono riconosciuti a suo tempo ammissibili al contributo statale a' sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, gli Enti interessati possono chiedere che la strada in parola sia eventualmente inclusa nei programmi delle opere da attuarsi coi fondi di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 647 sulle aree depresse, oppure possono chiedere il sussidio dello Stato in base all'articolo 521 della legge sui lavori pubblici.

Qualora dovesse pervenire una delle due domande di cui sopra essa sarà esaminata con la massima attenzione e premura.

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

CARBONI. — *Al ministro Campilli, Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa per il Mezzogiorno.* — Per conoscere quali acquedotti la Cassa del Mezzogiorno intende costruire in Sardegna per dotare di acqua potabile i Comuni che ne sono ancora sprovvisti ed integrare quelli la cui dotazione è insufficiente all'attuale fabbisogno (2267).

RISPOSTA. — Il programma di acquedotti in corso di realizzazione in Sardegna, da parte della Cassa per il Mezzogiorno, comprende le seguenti opere:

Acquedotto del Sarcidano (provincia di Cagliari);

Acquedotto civico di Cagliari;

Acquedotto civico di Sassari;

Acquedotto di Olbia;

Acquedotto Goceano (provincia di Sassari e Nuoro). Costruzione diga d'invaso;

Acquedotto città di Nuoro (completamento diga Fonni e adduttrici).

Per la realizzazione delle opere suddette — che interessano in complesso 31 Comuni con una popolazione di oltre 250.000 abitanti — è prevista una spesa di circa 7 miliardi e 550 milioni.

Peraltro, come è già stato reso noto, è intendimento del Governo di dotare di acqua potabile, sufficiente per le popolazioni prevedibili fino al 1980, tutti i comuni dell'Italia meridionale e delle Isole. In tal senso si stanno compiendo i necessari studi tecnici in dipendenza dei maggiori fondi da assegnare alla Cassa per il Mezzogiorno di cui al disegno di legge recante provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione attualmente all'esame del Parlamento.

La fissazione degli ulteriori interventi nel campo degli acquedotti da costruire in Sardegna è pertanto subordinata all'approvazione dell'accennato provvedimento.

Il Ministro
CAMPILLI

CASO. — *Al Ministro delle finanze:* premesso che la provincia di Caserta è una Provincia danneggiata dalla guerra e dalle alluvioni (autunno 1949 e estate-autunno 1951).

premessi che il reddito dell'agricoltura, nella stessa Provincia, è notevolmente diminuito in seguito alla flessione dei prezzi dei prodotti agricoli ed all'aumento delle contribuzioni fiscali ed assistenziali;

considerato che, nell'anno in corso, gli agricoltori egualmente legati al proprio onore ed al proprio civico dovere di contribuenti, sono gravati, oltre che dalle sovrimposte comunali e provinciali portate al massimo, dal pagamento dell'imposta progressiva sul patrimonio e da un contributo straordinario del 5 per cento pro-alluvionati sull'imposta fondiaria;

considerato che le rate dell'imposta progressiva sul patrimonio, per la gran parte dei contribuenti, per i quali, a causa di forza maggiore, gli accertamenti sono stati recentemente notificati, vengono ad essere concentrate in due anni per i mobiliari ed in quattro per gli immobiliari, così da costituire la tassazione un peso insopportabile sia come prelievo dal reddito (perchè questo già assorbito dalle esigenze della gestione agricola e dalla pressione fiscale ordinaria) e sia come prelievo dal capitale per le ben note difficoltà di compravendita dei terreni sul mercato;

considerato, infine, che è precipuo compito del Governo, come si evince dalla sua stessa azione in difesa dell'agricoltura, continuare a difendere la fonte più viva della ricchezza e del reddito nazionale, che è appunto l'agricoltura;

l'interrogante chiede che sia sospeso il contributo straordinario del 5 per cento pro-alluvionati per la provincia di Caserta, essendo essa stessa una provincia alluvionata e che la ratizzazione della patrimoniale progressiva venga accordata nella stessa misura estensiva (cioè 54 rate per gli immobiliari e 42 per i mobiliari) di coloro che ebbero l'accertamento fiscale nel primo anno (1947) dell'imposizione di tributo, e che tale agevolazione valga non solo per i nuovi accertamenti ma anche per i maggiori valori accertati in sede di rettifica alle dichiarazioni presentate dai contribuenti (2168).

RISPOSTA. — L'onorevole interrogante chiede che nella provincia di Caserta sia sospesa l'applicazione dell'addizionale sui vari tributi e venga anche accordata una maggiore rateazione dell'imposta straordinaria progressiva sul patrimonio.

In merito si comunica che per quanto concerne l'imposta sul patrimonio le modalità di pagamento sono stabilite dagli articoli 51 e 52 del T. U. 9 maggio 1950, n. 203. In base a tali norme, il debito di imposta che, secondo il concetto fondamentale della legge, si sarebbe dovuto assolvere entro l'anno 1948, per i patrimoni immobiliari, può essere ratizzato, a richiesta degli interessati, entro il 31 dicembre 1953 od il 31 dicembre 1955, a seconda della composizione del patrimonio.

Gli articoli dal 69 al 73 del citato testo unico, dettano poi particolari disposizioni che regolano la materia dei danni di guerra, dei quali viene tenuto conto in sede di valutazione dei cespiti — che, ai fini dell'imposta straordinaria progressiva sul patrimonio, vengono considerati nella loro consistenza alla data del 28 marzo 1947 — nonchè nella determinazione delle quote presuntive e per la detrazione delle spese sostenute per ripristinare i cespiti danneggiati.

Inoltre, i contribuenti che avessero subito danni per eventi bellici in misura tale da far

ritenere eccessivamente gravoso il pagamento dell'imposta straordinaria progressiva sul patrimonio, potevano chiedere, nei termini fissati dall'articolo 73 predetto, che il pagamento stesso fosse effettuato in periodi più lunghi di quelli normali, fino ad un massimo di 60 rate bimestrali decorrenti da quella del febbraio 1948; in tal modo il pagamento del tributo, anzichè esaurirsi col 31 dicembre 1955, viene ad essere prorogato a tutto il 31 dicembre 1957.

Nel meccanismo di applicazione dell'imposta, la quale — come si è detto — fa riferimento alla condizione dei cespiti alla data del 28 marzo 1947, nessuna influenza possono spiegare le variazioni intervenute dopo la data anzidetta e, pertanto, non può tenersi conto dei danni verificatisi con le alluvioni del 1949 e del 1951, anche perchè tali danni influiscono essenzialmente sul reddito e non sul patrimonio.

Per concedere in provincia di Caserta ulteriori proroghe al pagamento del tributo straordinario patrimoniale, si renderebbe necessaria apposita legge, la cui portata non potrebbe non estendersi a molte categorie di contribuenti di altre zone, che son venuti a trovarsi in condizioni analoghe, se non più gravi, di quelle dei contribuenti della provincia di Caserta. Le suesposte considerazioni sconsigliano però di dar corso ad iniziative del genere.

Per quanto invece riflette l'addizionale sui vari tributi, prevista dal decreto legge 30 novembre 1937, n. 2145, e successive modificazioni, ed aumentata, per il periodo 1° gennaio-31 dicembre 1952, con legge 2 gennaio 1952, n. 1, a centesimi dieci per ogni lira di imposta, si fa presente che detta addizionale non ha struttura autonoma, ma segue la sorte dei vari tributi, ai quali si commisura, ed è quindi dovuta in quanto sussista l'obbligo di corrispondere il tributo principale. E poichè, a seguito della cessazione totale del reddito, si ha diritto, nei casi e con le modalità previste dalle vigenti disposizioni legislative, alla revisione dell'onere tributario principale, ne consegue che in tali casi viene meno, in tutto o in parte, la possibilità di applicare l'addizionale in oggetto.

I contribuenti effettivamente sinistrati godranno così indirettamente del beneficio proposto dall'onorevole interrogante in misura proporzionale all'entità dei danni subiti, mentre nel caso in cui fosse stato possibile esclu-

dere dall'applicazione dell'addizionale determinate località, l'esclusione avrebbe determinato evidenti sperequazioni, in quanto i danni non sono stati uniformi nelle diverse località alluvionate, nè sono stati subiti nella stessa zona da tutti i contribuenti.

Il Ministro
VANONI

CERULLI IRELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro per gli affari esteri.* — Per conoscere se è al corrente del discredito che in forma così grave ed ingiustificata viene ad essere gettato sull'intero corpo dei funzionari del Ministero degli affari esteri a seguito della recente pubblicazione del lodo circa la vertenza tra il senatore Eugenio Reale ed il direttore del « Giornale d'Italia », e per sapere come — nella sua qualità di Capo dell'Amministrazione degli affari esteri — intenda provvedere alla tutela ed alla necessaria difesa della reputazione dei funzionari di cui trattasi (2268).

RISPOSTA. — Nel lodo recentemente emesso nella vertenza Reale-Savarino, il Giurì d'onore ha ritenuto di riferirsi e di mettere in causa, senza aver raggiunto prove di sorta, parti estranee alla vertenza su cui esso era stato chiamato a giudicare.

Partendo da tale motivazione, che è in contrasto con i principi e con le regole che disciplinano i Giurì d'onore ed i relativi lodi, il lodo stesso esprime nel suo dispositivo una deplorazione a carico di estranei alle parti in causa: deplorazione che acquista una particolare gravità, perchè tende, nella sua esposizione generica, a gettare un'ombra di discredito su di una pubblica amministrazione, in questioni di carattere così delicato.

Allo scopo di chiarire ogni possibile dubbio il Ministero si è anche rivolto, in data 13 maggio, all'onorevole Reale, pregandolo di voler comunicare i nominativi dei due funzionari, ma senza ottenere, almeno fino ad oggi, alcuna risposta.

Per l'insieme di tali considerazioni l'Amministrazione degli affari esteri non può attribuire al lodo in questione nessun valore nè effetto; ed esprime al riguardo il proprio stupore

che il Giurì d'onore, per dirimere la delicata, ma precisa, questione che era stata sottoposta al suo giudizio, abbia ritenuto di scagionare le parti facendo cadere la presunta responsabilità su due innominati e — fino a prova contraria — inesistenti funzionari del Ministero degli affari esteri.

Con distinta considerazione.

Il Sottosegretario di Stato
TAVIANI.

CIASCA. — *Ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere quali provvedimenti intendano prendere a pro di non poche campagne del basso Melfese e dei territori di Oppido, Genzano, Irsina, Tolve ed altri del Potentino e del Materano così gravemente danneggiati dalla ostinata siccità da considerarsi come totalmente o quasi distrutto il raccolto della presente annata agraria; nonchè di zone ortofrutticole e vigneti situati in alta collina, ad esempio nel territorio di Rionero, Barile, Ripacandida, Acerenza, Focienza, che sono state pressochè distrutte dalle brinate mattutine e dall'improvviso sensibile abbassamento di temperatura » (2278).

RISPOSTA. — La persistente siccità verificatasi in alcune zone delle provincie di Potenza e Matera ha gravemente compromesso la produzione agraria dell'annata, che è stata anche danneggiata, nelle zone di collina a coltura arborea, dalle brinate e dai repentini abbassamenti di temperatura.

I danni lamentati riguardano ovviamente i raccolti (grano, vite e colture ortofrutticole).

Questo Ministero, pur rendendosi conto della situazione di disagio nella quale sono venute a trovarsi le aziende agricole sinistrate, non ha la possibilità di intervenire, in quanto, com'è noto, nel suo bilancio non esistono stanziamenti ordinari che consentano l'attuazione di provvidenze.

Allorchè si sono verificate calamità atmosferiche che rivestivano carattere di eccezionale gravità e che hanno colpito varie regioni del Paese, come le alluvioni e mareggiate dell'estate e autunno 1951, una legge speciale ha stabilito appositi stanziamenti per facilitare

1948-52 - DCCCXLIII SEDUTA

DISCUSSIONI

1° LUGLIO 1952

tare il ripristino della efficienza delle aziende agricole sinistrate. Tale legge però non può nella specie trovare applicazione, perchè riguarda soltanto i danni verificatisi nel periodo previsto.

Peraltro la legge 10 gennaio 1952, n. 3, ha inteso escludere il principio del risarcimento del danno alle colture ammettendo a sussidio soltanto le opere di ripristino della produttività dei terreni e di ricostituzione dei mezzi di produzione.

Quindi anche sotto questo profilo la citata legge non potrebbe trovare applicazione per sovvenire i produttori agricoli delle provincie lucane danneggiate.

Il Ministero delle finanze, per quanto di sua competenza, ha fatto presente che 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 venissero a mancare i due terzi almeno del prodotto originario 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, alla competente Intendenza di finanza, entro trenta giorni dall'accaduto infortunio, di apposita domanda.

È da tener 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 di estimo e, perciò, non possono dar luogo alla moderazione di imposta di cui al citato articolo 47 del testo unico 8 ottobre 1931, n. 1572, anche se si sia verificata la perdita totale del prodotto in quanto che, giusta l'articolo 112 del regolamento approvato con 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, gli interessati potranno, eventual-

mente, ottenere la revisione dell'estimo catastale, in diminuzione, a norma dell'articolo 43 del già citato testo unico, modificato dall'articolo 22 del regio decreto-legge 4 aprile 1939, n. 589.

Il Ministro
FANFANI

FILIPPINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se risponda a verità che sia nei propositi di codesto Ministero di sopprimere ora o nella prossima riforma scolastica l'insegnamento della musica e del canto corale nelle scuole medie di ogni ordine e grado, tramutandolo da materia obbligatoria in materia facoltativa.

Ciò sarebbe contrario allo spirito della tradizione artistica del nostro Paese e a quanto comunemente si attua nei Paesi civili di Europa e di America, e finalmente danneggerebbe numerosi diplomati che da detta scuola traggono i loro mezzi di vita (2208).

RISPOSTA. — Gli schemi di programmi proposti dalla Consulta didattica lungi dal sopprimere l'insegnamento del canto nelle scuole, in cui esso era già accolto, ne prevedono l'introduzione, a carattere obbligatorio, in talune scuole, dove esso non era stato introdotto o aveva solo carattere facoltativo. Pertanto l'insegnamento della musica e del canto corale, secondo i predetti programmi, è previsto obbligatoriamente in tutti gli ordini di scuole dai sei ai 14 anni, negli Istituti magistrali, nel magistero per l'infanzia e negli Istituti tecnici femminili.

Come forma di attività educativo-ricreativa esso poi entra nel piano di attività complementari, previsto per ciascuno dei predetti tipi di scuola, oltre al normale orario d'obbligo.

Il Ministro
SEGNI

FILIPPINI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno e dell'industria e del commercio.* — Per sapere se, di fronte al licenziamento in massa di operai della mi-

niera di Cabernardi e all'affermato pericolo di diminuzione nella produzione dello zolfo nelle miniere attualmente esercite dalla « Montecatini » nelle Marche e nella Romagna, non intendano i Ministeri competenti adottare provvidenze che tendano ad assicurare innanzi tutto quale e quanta sia la produzione dello zolfo su cui si possa fare assegnamento per assorbire la mano d'opera specializzata, in ogni caso ad aumentare i sondaggi là dove scientificamente ed utilmente richiesti, sia con mezzi propri o delle Società concessionarie e specialmente della « Montecatini » e finalmente ad arginare la disoccupazione, la quale in una provincia montuosa come quella di Pesaro-Urbino, senza industria e con scarso reddito agrario, costituisce una perenne, grave e paurosa minaccia (2260).

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione soprascritta, si comunica alla S. V. onorevole quanto segue:

La miniera Cabernardi fu una delle più importanti miniere della penisola fino al 1938. Successivamente la sua produzione è andata gradualmente diminuendo, malgrado le ricerche fatte dalla Società concessionaria sia all'interno sia all'esterno della miniera.

L'esaurimento del giacimento fu riconosciuto da eminenti geologici e, recentemente, è stato confermato da uno studio fatto dal Distretto Minerario di Bologna.

Per effetto della diminuita attività della miniera Cabernardi, la Montecatini ha da tempo in corso un vasto programma di ricerche in tutta la fascia costiera adriatica ed anche l'Ente zolfi italiano, con apposito finanziamento statale, ha iniziato lo studio geominerario della zona ed in particolare nelle località più indiziate nelle quali ubicare i sondaggi di ricerca.

L'opera di ricerca è indubbiamente lunga e comporta ingenti spese mentre, d'altro canto, il numero degli operai addetti è piuttosto limitato.

Questo Ministero nell'intento di avere un responso definitivo sulla reale residua consistenza della miniera di Cabernardi aveva disposto un ulteriore accertamento da parte dell'Ispettorato delle miniere che è il massimo

organo tecnico di questa Amministrazione in materia mineraria.

Sulla base di tale accertamento sarebbero stati studiati, di intesa anche con le altre amministrazioni, i provvedimenti da adottare per contemperare le esigenze dell'industria con quelle delle maestranze.

L'arbitraria ed illegale occupazione della miniera da parte degli operai ha fatto sospendere qualsiasi accertamento e qualsiasi decisione in ordine a quanto sopra è cenno.

Questo Ministero deve far presente alla S.V. onorevole che non potrà intervenire fino a quando non verrà a cessare tale occupazione sostanzialmente inutile ed anche dannosa per gli stessi operai.

E poichè la prolungata permanenza nel sotterraneo di una massa di operai, senza alcun controllo da parte degli organi responsabili, costituisce un grave pericolo per la stessa sicurezza degli operai e rappresenta, d'altra parte, una infrazione alle leggi ed ai regolamenti di Polizia mineraria e di prevenzione infortuni, questo Ministero ha richiamato l'autorità prefettizia sulla opportunità di intervenire a norma delle predette disposizioni legislative e regolamentari.

Il Ministro
CAMPILLI

FIGURE. — Al Ministro dei lavori pubblici.
Per conoscere:

1) se gli consta che al personale degli assistenti del Genio civile quando esplica la sua attività fuori della sede di residenza, si corrispondono delle indennità di trasferta varianti da L. 100 a L. 175 mensili, poichè viene applicato ancora il dispositivo del decreto ministeriale 8 agosto 1925;

2) se non crede urgente estendere le disposizioni della legge 26 giugno 1951 relative all'aggiornamento delle indennità di trasferta, di trasferimento e di missione dei dipendenti dello Stato anche al personale degli assistenti del Genio civile (2265).

RISPOSTA. — Il vigente regolamento del servizio del Genio civile stabilisce, all'articolo 17, che gli assistenti sono addetti alla sorveglianza

za dei lavori e risiedono nel posto ove questi si eseguono o nella località più vicina ad essi assegnata.

All'assistente, pertanto, ai sensi del decreto legge 20 marzo 1924, n. 1610, modificato dal decreto-legge 9 agosto 1925, non compete alcuna indennità oltre quella ivi espressamente stabilita, e mancano d'altra parte i presupposti per l'applicazione a detta categoria di personale delle norme di cui alla legge 26 giugno 1951, n. 489, sul trattamento economico di missione dei dipendenti statali.

Peraltro, poichè si è riconosciuta la necessità di aggiornare le disposizioni concernenti il personale degli assistenti, nel senso di elevare adeguatamente, da una parte, la misura delle indennità attualmente corrisposte e di consentire, altresì, ove le esigenze di servizio lo richiedano, l'espletamento di missioni da parte degli assistenti, corrispondendo ai medesimi l'indennità di trasferta, questo Ministero fin dal luglio 1951 ha dato corso a trattative con quello del Tesoro, per ottenere il benessere di quest'ultimo alle modifiche da apportarsi con apposito disegno di legge alle disposizioni medesime.

Le trattative, peraltro, sono ancora in corso.

Nel caso che si renda possibile venire ad una definizione della questione sarà cura di questo Ministero di predisporre il disegno di legge in parola per l'esame del Parlamento.

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

FIGURE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

1) se è a conoscenza del ricorso proposto da alcuni incaricati universitari di Messina, in seguito ad una gravissima vertenza sorta tra essi e l'Ufficio locale del tesoro, in merito all'applicazione retroattiva dell'articolo 14 della legge 12 aprile 1949, n. 149;

2) se la responsabilità dell'errore, in cui è incorso per mesi ed anni l'Ufficio locale del tesoro, debba ricadere in maniera iniqua e massiccia sulle spalle degli interessati non obbligati a conoscere una disposizione interna, che fa una capziosa discriminazione tra im-

porto netto e importo lordo, non risultante dalla legge;

3) se ritiene che l'incarico universitario per la sua peculiare natura aleatoria e la legislazione speciale che ne regola il conferimento e il compenso possa ricadere sotto l'applicazione della legge sui cumuli intesa a venire incontro alla disoccupazione, finalità non compatibile con le garanzie di competenza specifica, addimandate all'insegnamento universitario;

4) se i nuovi criteri della legge 8 aprile 1952 in materia non contengano l'esigenza morale di risolvere con una misura d'equità le vertenze in corso in dipendenza di vecchie disposizioni, la cui palese ingiustizia è ora stata opportunamente corretta;

5) se, a prescindere da ogni altra considerazione non ritenga applicabile al caso in ispecie il principio non controverso nella giurisprudenza più recente sulla ripetibilità dei compensi per una prestazione d'opera comunque riconosciuta ed accettata (2266).

RISPOSTA. — In merito al punto primo dell'interrogazione, si chiarisce che la vertenza, sorta fra alcuni incaricati universitari di Messina e l'Ufficio del tesoro della stessa città, è stata determinata dalla inadempienza ad una precisa norma di legge da parte dei professori suddetti.

Infatti, ai sensi dell'articolo 14 della legge 12 aprile 1949, n. 149, è vietato il cumulo di un trattamento di attività con un trattamento ordinario, non privilegiato, di quiescenza, di importo superiore a L. 50.000 mensili, allorchè i due trattamenti sono a carico dello Stato e di Enti locali o parastatali. Stabilisce, inoltre, il citato articolo che coloro i quali godono di un trattamento di quiescenza superiore a detto limite e prestano la loro opera retribuita presso uno degli Enti su menzionati, debbono optare per il trattamento da essi preferito. I ricorrenti, quindi, trovandosi nelle condizioni volute dalla legge, avrebbero dovuto esercitare l'opzione pel trattamento economico di loro gradimento, notificandola all'Università, ove prestavano servizio, all'inizio dell'anno scolastico accademico 1949-50 (nel quale ebbe principio il loro insegnamento), mentre hanno a ciò provveduto soltanto il 9 maggio 1952.

Riguardo al punto secondo, si fa rilevare che la vertenza in parola è sorta allorché l'Ufficio provinciale del tesoro di Messina, in ossequio al disposto del già citato articolo 14, ha provveduto, in quella Provincia, agli accertamenti di competenza, per conoscere se esistevano casi di inadempienza, e per sospendere, nell'affermativa, il pagamento del trattamento di quiescenza del quale fossero risultati provvisti gli inadempienti, in attesa di definire le singole posizioni rilevate.

In merito al punto terzo, si nota che il disposto dell'articolo 14 della legge 12 aprile 1949, n. 149, non prevede eccezione alcuna circa la natura del trattamento di attività da prendere in esame e che, pertanto, non può non considerarsi che il divieto di cumulo si riferisce anche al trattamento spettante agli incaricati di Università che siano in godimento di pensione ordinaria non privilegiata.

Circa il punto quarto, si rileva come l'articolo 14 della legge 8 aprile 1952, n. 212, a modifica delle norme fin qui esaminate, ha stabilito che il divieto di cumulo è limitato alla quota di pensione eccedente le lire 60.000 mensili, e con effetto dal 1° luglio 1951. Tale trattamento più favorevole è stato naturalmente tenuto presente nella definizione dei casi riferentisi ai tre incaricati universitari di Messina.

Infine, riguardo al punto quinto, trattandosi di indebite riscossioni, avvenute per inosservanza a precisa disposizione di legge, non è consentito l'abbuono invocato.

Il Sottosegretario di Stato
AVANZINI.

FUSCO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Essendo venuto a conoscenza, nella sua qualità di presidente del Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Santa Maria Capua Vetere, che in quelle carceri giudiziarie si è soliti tenere i detenuti non ancora interrogati dall'Autorità giudiziaria rinchiusi in celle umidissime e freddissime, veri tombali sotterranei, che nel caratteristico gergo carcerario vengono molto significativamente denominate « fossi »; celle che rappresentano un vero supplizio tor-

mentoso e terribile, capace di fiaccare e distruggere anche la più forte tempra fisica;

rilevato che più dignitosamente ed in modo più civile si dovrebbe da parte dell'Autorità giudiziaria e carceraria provvedere al cosiddetto isolamento, quando esso fosse reso necessario da esigenze processuali;

essendo altresì venuto a conoscenza che recentemente i detenuti Martino Luigi, Savino Vincenzo, Suppa Giulio, Suppa Pasquale, Piccillo Simone e Marciano Vincenzo, tradotti nel carcere di Santa Maria Capua Vetere e ristretti nel « fosso » sin dal 7 aprile corrente anno sono tuttora trattenuti, non ostante siano stati già interrogati sia dai carabinieri che dal pretore di Maddaloni e non ostante la protesta scritta fatta dal loro difensore professor Alberto Martucci tanto al Procuratore della Repubblica quanto al Giudice istruttore dottor Bernardino De Luca, che ha creduto di rinviare il relativo processo al pretore di Maddaloni per istruzione, senza interrogare personalmente di nuovo gli imputati suddetti e senza ordinare, come il difensore esplicitamente chiedeva, la riammissione dei suddetti detenuti nelle camerate ordinarie;

poichè questi strani ed inspiegabili metodi sono in contrasto con ogni sentimento di umanità nonchè col coro unanime di sagge ed illustri voci che auspicano nella nostra Repubblica una revisione dei metodi del trattamento carcerario;

interroga l'onorevole Ministro di grazia e giustizia per sapere quali provvedimenti intende adottare onde evitare che per l'avvenire si ripetano simili inconvenienti nel carcere di Santa Maria Capua Vetere (2261).

RISPOSTA. — Rispondo all'onorevole interrogante che in ordine ai fatti oggetto delle sue critiche la competente Direzione generale — dopo di aver eseguito, su mia richiesta, gli accertamenti del caso — ha riferito quanto appresso:

« Si comunica che le carceri giudiziarie di Santa Maria Capua Vetere sono dotate di n. 10 celle di isolamento, ove vengono abitualmente ristretti i detenuti imputati in attesa di essere interrogati dalla competente Autorità giudiziaria.

« Dette celle hanno tutti i prescritti requisiti di abitabilità.

« Eccezionalmente, per ragioni contingenti ed occasionali, la cennata categoria di detenuti viene ristretta nelle celle di punizione, le quali, per essere ubicate nel Cripto portico di Capua antica, al disotto del livello stradale, hanno d'estate temperatura sensibilmente più fresca e d'inverno temperatura più calda dell'ambiente esterno ma sono perfettamente idonee all'uso cui sono destinate e si presentano assolutamente asciutte; tanto è vero che in quegli stessi locali, già adibiti a museo, venivano anticamente conservati quadri di valore.

« Per quanto riguarda i detenuti Martino Luigi, Savino Vincenzo, Suppa Pasquale, Piccirillo Simone e Marciano Vincenzo, si precisa che essi, al loro ingresso in quel carcere — che ebbe luogo l'8 aprile ultimo scorso — vennero ristretti nelle comuni celle di isolamento a disposizione dell'Autorità giudiziaria.

« Successivamente, e precisamente il giorno 21 dello stesso mese, per lavori di risanamento in corso di esecuzione, vennero trasferiti nelle sopra descritte celle di punizione, donde vennero allontanati il 14 maggio successivo e passati nuovamente alle celle di isolamento; nelle quali tuttora trovansi, non avendo l'Autorità giudiziaria competente dato disposizioni di trasferirli nelle camerate ».

Il Sottosegretario di Stato
TOSATO.

GASPAROTTO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Se sia esatta la notizia che sia per essere rimossa per opera dell'autorità comunale di Lezzano (Lago di Como) la lapide con medaglione posta sulle spoglie del poeta soldato Giulio Bazzoni, a ricordarne la tragica morte avvenuta il 10 marzo 1848 durante la sua fuga da Milano per sfuggire agli austriaci, e quali provvedimenti intenda prendere perchè sia evitata questa offesa alla memoria del poeta che, a 23 anni, alla voce della supposta morte di Silvio Pellico fra gli orrori dello Spielberg, diffuse su fogli a mano la celebre ode: « Luna, romito, tranquillo astro

d'argento » che in primo momento fu attribuita ad Alessandro Manzoni e questo per non smentire il memore ricordo che la stampa lombarda anche recentemente (« Provincia di Como » e « Corriere della Sera ») e assai prima Gerolamo Rovetta nel « Romanticismo », hanno fatto, a stimolo e educazione del sentimento patriottico degli italiani (2281).

RISPOSTA. — Nel cimitero di Lezzano, in realtà, non esiste la tomba del poeta Giulio Bazzoni, ma soltanto una lapide commemorativa apposta al muro di cinta del cimitero stesso.

Risultando, in effetti, che il detto Comune avrebbe in animo di spostare la lapide su altra parte di detto muro per consentire l'ampliamento del sacro luogo, il Soprintendente ai monumenti di Milano, dopo aver invitato preliminarmente il Comune predetto a rivolgere formale richiesta di autorizzazione allo spostamento, si è riservato di compiere apposito sopralluogo per adottare direttamente le opportune determinazioni.

Il Ministro
SEGNI.

GASPAROTTO (MENGHI, PASQUINI, GALLETTO, VACCARO, GERINI, LEPORE). — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Se di fronte alle grandinate devastatrici di questi ultimi giorni, può comunicare qualche notizia sugli esperimenti in corso per la difesa contro la grandine (2285).

RISPOSTA. — La difesa contro la grandine con il sistema dei razzi che in Italia si svolge dal 1949 in alcune provincie del Settentrione, è tuttora nella fase sperimentale. Questo Ministero ha avvocato a sè la esecuzione degli esperimenti in alcune zone delle provincie di Verona, Vicenza e Cuneo, sostenendo l'onere relativo.

I risultati finora ottenuti non consentono di fare affermazioni definitive sulla efficacia di questo mezzo di difesa contro la grandine, anche perchè la sperimentazione non ha potuto essere condotta fino a questo momento nè all'estero, nè in Italia, con mezzi ed in base a dati rigorosamente scientifici.

Questo Ministero al fine di poter risalire all'origine ancora ignota della formazione e dello sviluppo della meteora e di conoscere l'effetto dei razzi sulle nubi grandinogene, ha fornito i centri di sperimentazione dei più moderni strumenti di rilevazione meteorologica (radar, radio-sonde).

Tali mezzi di indagine entreranno in funzione nella campagna antigrandine in corso.

Si deve, tuttavia, far presente che per poter giungere ai risultati attendibili, la sperimentazione di che trattasi dovrà svolgersi ancora per qualche anno, e non è da escludere che l'attuale sistema di difesa possa subire sensibili modifiche.

È sperabile — ed è ciò che si attende questo Ministero dagli esperimenti condotti con nuovi ritrovati scientifici — che la lotta antigrandine a non lunga scadenza si avii a definitiva soluzione.

Il Ministro
FANFANI.

GERVASI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se gli risulti che in Arezzo, commercianti ed artigiani che detengono in conto deposito merci di ditte produttrici (in particolare commercianti di auto-motocicli ed artigiani riparatori che hanno in deposito motocicli e artigiani i quali per la natura del loro lavoro trovano ausilio e completezza del loro piccolo ciclo produttivo nel deposito di merci di ditte produttrici) vengono dalla polizia tributaria considerati gestori per conto delle ditte depositanti, e richiesti quindi di corrispondere l'I.G.E. in conformità all'articolo 13 del decreto-legge 3 giugno 1943, n. 452, e all'articolo 9 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 799, che assoggettano all'imposta i depositi di merci, anche se gestiti a mezzo di intermediari; e se in considerazione del fatto che i depositari di merci altrui verrebbero per questo solo motivo ad essere considerati dipendenti e intermediari dei depositanti qualora non accogliessero la pretesa della Polizia tributaria che i prodotti in deposito siano situati in locale separato e chiuso al pubblico, non creda utile ed urgente richiamare la Polizia tributaria di Arezzo ad una interpretazione delle disposizioni concernenti l'I.G.E.

più conforme alla lettera e allo spirito della legge (2123).

RISPOSTA. — Allo scopo di porre su un piano di eguaglianza fiscale il commerciante che acquista dal produttore a scopo di rivendita al pubblico — con il pagamento della imposta entrata per ciascuno dei due accennati atti economici — ed il produttore che vende direttamente al pubblico in propri spacci e negozi — senza subire quindi l'onere del tributo afferente il passaggio intermedio — l'articolo 13 del decreto-legge 3 giugno 1943, n. 452, dispone che in quest'ultima ipotesi si deve far luogo, da parte dell'industriale, alla corresponsione del tributo per l'accennato passaggio dalla fabbrica ai propri spacci o negozi.

Senonchè, avendo gli industriali escogitato, per sottrarsi al pagamento del tributo in questione, il sistema di effettuare la vendita al pubblico dei propri prodotti, in negozi gestiti non direttamente ma a mezzo di propri intermediari, con l'articolo 9 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 799, si precisò — con disposizione a carattere interpretativo — che anche in tale ipotesi il passaggio dalla fabbrica al negozio è soggetto al tributo.

Tale disposizione, però, nella sua letterale formulazione ha ingenerato il dubbio che, ai fini dell'imposizione intermedia, debba trattarsi di negozi e spacci di proprietà del produttore e da esso gestiti a mezzo di intermediari e che la imposizione sia invece da escludere quando il locale di vendita al pubblico appartenga invece all'intermediario.

Per rimuovere siffatto inconveniente con legge 5 aprile 1952, n. 341, in sede di ratifica del decreto legge 3 maggio 1948, n. 799, è stato emendato l'articolo 9 citato, in modo da fare rientrare espressamente nella sua sfera d'applicazione anche i passaggi che, come sopra, rimanevano esclusi.

Si assicura, peraltro, che l'accennata ulteriore rettifica non ha efficacia retroattiva, e pertanto i rilievi aventi per oggetto il mancato pagamento dell'imposta sui passaggi dalla fabbrica al negozio di proprietà dell'intermediario — fra i quali, quindi, rientrano quelli cui si riferisce l'onorevole interrogante — saranno abbandonati, sempre quando il rapporto di in-

termediazione risulti costituito in base alle disposizioni vigenti in materia di i.g.e.

Il Ministro
VANONI

GHIDETTI. — *All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — Per sapere se è a conoscenza che l'acqua potabile fornita alle migliaia di abitanti della frazione di Anzano del comune di Cappella Maggiore, con l'acquedotto costruito nel 1948-49, anche quando non fornisce acqua, del tutto torbida e fangosa, costringe gli abitanti a farla bollire per premunirsi dai pericoli, misura questa purtroppo non adottata costantemente da tutte le famiglie e del tutto trascurata dai bambini, i quali si dissetano alla fontana delle strade, anche perchè nessuna abitazione può essere servita dall'acquedotto; situazione questa ora motivo di angosciosa preoccupazione perchè accade da qualche mese che si manifestino disturbi intestinali tra gli adulti e fra i bambini, in un paese dove più di una famiglia porta il lutto di congiunti morti a seguito di infezione causata dall'impurità dell'acqua.

Nell'urgenza di intervenire per risolvere una situazione insostenibile va considerata la necessità di una rigorosa indagine sull'autorizzazione concessa a suo tempo all'esecuzione dei lavori, e sul collaudo dell'acquedotto in funzione, tenuto presente che si sono impiegati in modo così infelice circa 10 milioni di lire dei contribuenti col risultato assai probabile di dover quanto prima abbandonare lavoro ed impianti, per far ricorso alle dapprima trascurate notevoli possibilità di rifornimento idrico offerte dalla zona viciniora di Vittorio Veneto, distante appena quattro chilometri (2270).

RISPOSTA. — L'acquedotto della frazione di Anzano del comune di Cappella Maggiore è sottoposto a continuo controllo sanitario ed attualmente è in fase di espletazione un impianto di potabilizzazione dell'acqua. Per quanto riguarda i casi di tifo si assicura che gli ultimi casi sporadici di esso si sono verificati, nella predetta frazione, nell'estate del 1950; nell'anno in corso fino ad ora non è stato accertato alcun caso.

Tuttavia, a scopo profilattico, è stata disposta dal medico provinciale, e già attuata, la vaccinazione antitifica di tutta la popolazione della frazione di Anzano.

L'Alto Commissario
MIGLIORI

GRIECO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se i motivi che continuano dopo vari anni dalla fine della guerra ad ostacolare il ritorno al Demanio di tutta l'area edificabile di sua proprietà, sita in Trapani, al rione San Lorenzo, e che dovrebbe servire anche alla costruzione dell'edificio dell'ufficio tecnico erariale di Trapani, possano essere finalmente rimossi, nell'interesse dei servizi statali e a salvaguardia della salute degli impiegati trapanesi delle finanze.

Il sottoscritto ricorda che analoga domanda egli rivolse or è un anno (21 novembre 1949) ricevendone assicurazione di seria presa in considerazione; e che la Difesa-esercito dispone in Trapani di mq. 11.000 in un punto centrale della città, cioè nei pressi della caserma Fardella a fianco della Prefettura e della Questura (1446).

RISPOSTA. — In data 21 novembre 1949 sono stati resi noti all'onorevole interrogante i motivi che sono di ostacolo all'utilizzazione da parte dell'Amministrazione finanziaria dell'area edificabile di proprietà demaniale sita in Trapani nel rione San Lorenzo.

Gli stessi motivi perdurano tuttora in quanto l'Amministrazione militare, usuaria dell'ex caserma di San Sebastiano in Trapani, che sorreggeva sull'area suddetta, ha dichiarato di non potere, per motivi inerenti all'organizzazione dei servizi necessari per le truppe ivi dislocate, dismettere incondizionatamente detta area.

Si assicura, peraltro, l'onorevole interrogante che questo Ministero si preoccupa di dare una adeguata sede ai servizi dell'Ufficio tecnico erariale di Trapani e sta cercando una soluzione che concili gli interessi dell'Amministrazione finanziaria con quelli del dicastero della Difesa.

Il Ministro
VANONI.

JANNELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinata la chiusura del Sottocomitato per l'Italia meridionale del Comitato nazionale pro vittime politiche. Detto Sottocomitato ha funzionato egregiamente per sette anni e la sua chiusura lascia senza alcuna assistenza materiale e morale migliaia di famiglie sparse in tutta l'Italia meridionale. Mentre è stata presentata una proposta di legge riguardante la concessione della pensione ai perseguitati politici antifascisti e loro superstiti sarebbe stato più che mai opportuno che l'opera del Sottocomitato si fosse ancora svolta almeno fino a quando la proposta suddetta fosse divenuta legge dello Stato (2283).

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che la cessazione di attività del Comitato nazionale pro vittime politiche è stata disposta dal Parlamento con legge 17 gennaio 1951, n. 19, che ha stabilito la definitiva liquidazione e lo scioglimento di detto Comitato entro il 31 dicembre 1950.

In esecuzione alla legge e con il contributo straordinario finale di lire 50 milioni concesso con la stessa legge per definire ogni pendenza per sussidi e pagamenti di rette agli enti di ricovero, si è provveduto ad attuare una gestione stralcio durante la quale è stato corrisposto agli assistiti un ultimo assegno globale.

La gestione stralcio si è definitivamente conclusa nel febbraio scorso.

In conformità alla volontà manifestata dal Parlamento, gli ex perseguitati politici ed i loro congiunti, tuttora sprovvisti di mezzi di sussistenza, saranno segnalati ad altri enti praticanti l'assistenza generica ed al Ministero dell'interno.

Il Sottosegretario di Stato
ANDREOTTI

JANNELLI. — *Al Ministero dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere le ragioni per le quali non è stato sinora dato esito alla richiesta della stazione sperimentale zooprofilattica del Mezzogiorno con sede in Portici di una sovvenzione per un nuovo reparto per la fecondazione artificiale con annesso centri.

La stazione di Portici che conta quasi mezzo secolo di vita ed ha lo scopo di combattere le malattie infettive ed infestive del bestiame, svolge la sua attività alle dirette dipendenze dell'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica e si è resa oltremodo benemerita per tutta l'azione che ha svolto e svolge in Campania e in Calabria e in parte della Puglia e della Lucania.

La costituzione del nuovo reparto richiesto è una vera e propria necessità tenuta anche presente la grande importanza che oggi ha assunto la fecondazione artificiale dei bovini (2284).

RISPOSTA. — In merito alla mancata concessione di una sovvenzione alla Stazione sperimentale zooprofilattica del Mezzogiorno con sede in Portici, per la istituzione di un nuovo reparto per la fecondazione artificiale, si deve far presente che nessuna richiesta è pervenuta a questo Ministero da parte del predetto ente.

Alla Stazione zooprofilattica di Portici potrebbe essere corrisposto per il tramite dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura di Napoli, ed entro i limiti delle disponibilità dei fondi assegnati, il contributo per l'acquisto di tori da impiegare nell'erigendo Centro di fecondazione artificiale per la fornitura del materiale fecondante.

Poichè è stata recentemente disposta l'assegnazione di fondi, in misura limitata, per la concessione di contributi per l'acquisto di riproduttori bovini, si ritiene opportuno che la predetta Stazione assuma al riguardo tempestive intese con il competente Ispettorato provinciale dell'agricoltura.

Il Ministro
FANFANI

LOCATELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se finalmente intende mantenere la promessa fatta il 24 aprile 1950, con nota n. 933, con la quale dava assicurazione al comune di Turano Lodigiano (Milano) che, in considerazione delle sue comprovate particolari necessità, avrebbe, in relazione alla autorizzazione di spesa consentita a tale titolo dalla legge 2 luglio 1949, n. 408, provveduto al finan-

ziamento per la costruzione delle case popolari tanto necessarie in un paese dove c'è gente che abita in tuguri ed in vecchie stalle (2237).

RISPOSTA. — Questo Ministero non ha mai dato alcun affidamento circa il finanziamento ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, di case di tipo popolare nel comune di Turano Lodigiano (Milano).

Infatti con la nota n. 933 del 24 aprile 1950 venne soltanto data assicurazione che la richiesta avanzata dal detto Comune sarebbe stata esaminata compatibilmente con le disponibilità di bilancio e in rapporto alle altre numerose domande del genere pervenute a questo Ministero. Finora, però, non è stato possibile dar corso che a un limitato numero di domande, stante l'esiguità dei fondi a disposizione.

Comunque la richiesta del comune di Turano Lodigiano sarà tenuta presente in occasione di ulteriori stanziamenti di fondi nel prossimo esercizio finanziario.

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI

LOCATELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere l'elenco dei Comuni della provincia di Milano che ebbero il contributo statale per le case dei lavoratori — leggi Fanfani e Tupini — dal 1° gennaio ad oggi (con le rispettive cifre) (2238).

RISPOSTA. — Per intese intercorse con il Ministero dei lavori pubblici si ha il pregio di partecipare quanto segue.

Detta amministrazione ha disposto subordinatamente alla presentazione degli atti progettuali la concessione, dal 1° gennaio 1952 ad oggi, del contributo dello Stato nella misura del 4 per cento annuo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, a favore dei comuni di Bussero e di Villanova Sillaro della provincia di Milano su una spesa ritenuta ammissibile di rispettive L. 15.000.000 e di lire 10.700.000.

Data la limitata disponibilità dei fondi in rapporto alle numerose richieste presentate da altri Comuni e da altre Province, non è stato possibile concedere analogo beneficio ad altri comuni della provincia di Milano.

Per la costruzione di case popolari da eseguire a cura diretta dell'Istituto autonomo per le case popolari di detta città, è in corso di esame e di approvazione il programma di massima presentato dallo stesso Istituto.

Per quanto concerne la competenza dello scrivente e cioè le costruzioni effettuate in base alle norme di cui alla nota legge n. 43 del 29 febbraio 1949, si ha il pregio di allegare un quadro riassuntivo tutta l'attività settennale della gestione I.N.A.-Casa a favore dei comuni della provincia di Milano, preavvertendo che nella colonna A sono elencati, con i rispettivi importi, i Comuni che già hanno ottenuto lo stanziamento (od hanno, quindi, le case o già ultimate o in corso di costruzione), mentre nella colonna B figurano i Comuni compresi nel residuo programma quadriennale 1952-1955.

*Il Ministro del lavoro
e della previdenza sociale*
RUBINACCI

LOCATELLI. — *Ai Ministri del tesoro e della difesa.* — Per sapere perchè da mesi e mesi non vengono pagati, in molte parti d'Italia, i soprassoldi per medaglie al valore militare, con grave danno di migliaia e migliaia di cittadini, quasi tutti di povere condizioni (2263).

RISPOSTA. — Per quanto non risultino forniti precisi elementi, si ha motivo di ritenere che la doglianza tragga origine dalla pratica applicazione dell'articolo 7 della legge 3 febbraio 1951, n. 38, in forza del quale «i soprassoldi per ricompense al valor militare sono corrisposti ad anno intero maturato, salvo che il titolare faccia richiesta di riscuotere semestralmente».

In conseguenza, i pagamenti in esame che, peraltro, sono di tenuissimo importo e non rivestono il carattere di assegni alimentari, vengono disposti dagli uffici provinciali del Tesoro al 30 giugno di ogni anno, sempre che l'interessato non chieda la riscossione semestrale.

Il Sottosegretario di Stato
AVANZINI

LOCATELLI. — *Ai Ministri del tesoro e dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritengano necessario e urgente concedere il mutuo di 30 milioni per le case popolari del poverissimo comune di Rodano (Milano), già promesso in massima dalla Direzione della Cassa depositi e prestiti con lettera della Div. III, n. 6909 (2264).

RISPOSTA. — La Cassa depositi e prestiti ha già aderito al finanziamento di 30 milioni richiesto dal comune di Rodano per le case popolari, e ne ha data partecipazione al Comune stesso con foglio n. 6909 dell'8 aprile.

Per definire l'operazione il Comune dovrà trasmettere gli atti indispensabili che gli sono stati indicati.

Il Sottosegretario di Stato
AVANZINI

LOCATELLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritiene giusto ed umano concedere ai pensionati ex dipendenti della Società telefonica S.T.I.P.E.L., iscritti con contratto speciale all'Istituto nazionale della Previdenza sociale: 1) gli aumenti concessi a quasi tutte le categorie dei pensionati dell'Istituto al compimento del 65° anno; 2) gli aumenti che deriveranno ai pensionati dell'Istituto in seguito ai miglioramenti recentemente approvati (2289).

RISPOSTA. — Il personale della Società telefonica S.T.I.P.E.L. è iscritto, a norma dell'articolo 206 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, al « Fondo per le pensioni al personale addetto ai pubblici servizi di telefono », che corrisponde un trattamento speciale di previdenza; pertanto, i recenti aumenti, apportati con la legge 4 aprile 1952, n. 218, alle pensioni della normale assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e per i superstiti, non si applicano al personale predetto.

Si ritiene, tuttavia, opportuno far rilevare che l'accennato trattamento speciale, a favore del personale addetto ai pubblici servizi di telefonia, è stato migliorato con la legge 7 dicem-

bre 1949, n. 904, e risulta, nel complesso, più vantaggioso di quello dell'assicurazione obbligatoria.

Il Ministro
RUBINACCI.

MERLIN Umberto. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quale sorte abbiano avuto gli acquedotti promessi per il Polesine, dichiarato località depressa.

L'interrogante ha avuto comunicazione che quattro grandi acquedotti erano stati decisi, come opere da eseguirsi con i fondi di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 647, ma non si conosce lo stato procedurale delle relative istruttorie (2230).

RISPOSTA. — Il Comitato dei ministri ha deliberato di autorizzare, ai sensi ed agli effetti dell'articolo 1 della legge 10 agosto 1950, numero 647, la costruzione dei seguenti acquedotti consorziali siti nella zona del Polesine:

Consorzio di Fiesso Umbertiano e Uniti	L. 300.000.000
Consorzio di Rovigo e Uniti	» 172.000.000
Consorzio dell'Alto Polesine	» 800.000.000
Consorzio del medio Polesine	» 300.000.000

Il progetto riguardante la costruzione dell'acquedotto di Fiesso Umbertiano, redatto a cura del Consorzio interessato, è stato inviato da tempo all'esame dell'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica, mentre per quanto riguarda lo stato procedurale degli altri acquedotti, risulta che la redazione dei relativi progetti è in corso e si prevede che essi potranno essere presentati fra due mesi.

Il Ministro
FANFANI.

MOLÈ Salvatore. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Sulla opportunità di un provvedimento di legge che trasformi i ruoli speciali transitori nelle scuole medie in ruoli normali, considerato che la carriera dei vincitori dei ruoli speciali transitori viene inesorabil-

mente strozzata e finisce ai gradi XI, X, IX a differenza della carriera dei ruoli normali che sale a gradi superiori, e considerata altresì la abilitazione per esami, che è sufficiente e sicura garanzia alla scuola delle attitudini e delle capacità dei vincitori. Pertanto il provvedimento di legge sarebbe un vero atto di giustizia (2249).

RISPOSTA. — In base alla legislazione vigente in materia potrà parlarsi di definitiva iscrizione nei ruoli speciali transitori dei professori vincitori dei relativi concorsi nazionali per titoli solo dopo che siano state soddisfatte le condizioni fissate a tale scopo dalla legge (decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1127) e cioè:

a) i professori abilitati abbiano compiuto con esito favorevole il triennio di prove;

b) i professori non abilitati, oltre ad aver superato favorevolmente il periodo di prova, abbiano conseguito l'abilitazione nel primo e nel secondo esame di Stato bandito dopo l'assunzione (articolo 5 del decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1127, modificato con legge di ratifica 24 dicembre 1951, n. 1634).

È evidente da quanto sopra che occorre, prima di poter pensare all'eventualità di porre allo studio il problema prospettato dall'onorevole interrogante di una trasformazione dei ruoli speciali transitori in ruoli normali, attendere almeno che gli interessati abbiano, in primo luogo effettivamente assunto servizio nella sede e per la cattedra loro assegnata, e successivamente che nei confronti di essi si sia proceduto all'inquadramento secondo la norma dettata dall'articolo 4 del citato decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1127.

La questione sollevata dall'onorevole interrogante, pertanto, è da considerarsi prematura.

Il Ministro
SEGNÌ.

OTTANI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere se, ai fini di un giusto riparto dei fondi devoluti e da devolvere all'attuazione della legge 10 agosto 1950, n. 715, riconosca la necessità di fare alle provincie della regione Emilia-Romagna l'assegnazione di somme adeguate alle evidenti necessità accer-

tate ed alla rilevante quantità delle domande di mutuo già istruite e approvate, tenendo presente principalmente la situazione dell'Istituto di credito fondiario della Cassa di risparmio di Bologna, il quale avendo inoltrato alla Commissione per l'impiego dei fondi per l'incremento edilizio n. 326 domande di mutuo per l'importo di lire 1.783.423.000 ha ottenuto soltanto n. 63 (dico 63) autorizzazioni per l'importo complessivo di lire 298.488.000, cosicché alla data di oggi restano giacenti e insoddisfatte n. 263 domande di mutuo, istruite con esito favorevole, per un importo di lire 1.484.935.000 (1879).

RISPOSTA. — Nella ripartizione dei fondi assegnati ai sensi della legge 10 agosto 1950, numero 715, si è provveduto e si provvederà a favore delle varie provincie dell'Emilia tenendo conto dell'ammontare dei fondi stessi e delle corrispondenti necessità delle altre Regioni.

Nelle due distribuzioni di fondi fatte alle provincie stesse sui 20 miliardi stanziati in applicazione della detta legge, sono stati finora assegnati:

nella prima distribuzione 570 milioni;
nella seconda distribuzione 350 milioni.

Si rende poi noto che per le provincie dell'Emilia-Romagna sono state presentate alla competente Commissione n. 958 domande di mutuo agli effetti della legge anzicitata: ne sono state esaminate ben 231 per un importo di lire 1.618.440.753 presentate dall'Istituto di credito fondiario della Cassa di risparmio di Bologna e ne sono state approvate 150, per un importo complessivo di lire 1.002.397.405.

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

PAGE. — Alla Presidenza del Consiglio dei ministri. — Per sapere se risulti che il Gran Magistero dell'Ordine Mauriziano, a mezzo del suo Commissario, stia alienando, in Aosta, cospicue proprietà immobiliari, senza quelle cautele e quelle garanzie di pubblicità (incanto pubblico o licitazione privata) che sono imposte ad un Ente pubblico; per assicurare il massimo realizzo e comunque, per eliminare ogni

possibile sospetto di speculazione a danno delle opere assistenziali demandate all'Ente;

se ritenga lecito che si possano, in regime commissariale, eludere tali pubblicità e tali cautele;

e se non risulti che attraverso mediatori, già compromessi in precedenti penali, alcuni stabili siti in Aosta, e più precisamente il Palazzo Perrod e la Casa Lorena, furono dagli acquirenti pagati a prezzi molto superiori — di un terzo circa — a quelli che risulterebbero incassati dall'Ordine Mauriziano;

se non ritenga di dovere intervenire con dei provvedimenti adeguati (1230).

RISPOSTA. — Sui rilievi fatti circa l'amministrazione dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, la Presidenza aveva sin dal novembre del 1950 disposto riservate indagini a mezzo di suoi ispettori.

Non ha però potuto trarre le conclusioni delle indagini espletate perchè nel contempo si è iniziato un procedimento per diffamazione vertente proprio sui fatti denunciati.

In tale situazione si è ritenuto di dover soprassedere in attesa dell'esito del procedimento penale.

Il Sottosegretario di Stato
MARTINO.

PALERMO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni per le quali l'Università di Napoli chiede il pagamento della tassa fuori corso per l'anno 1951-52 ai laureandi della sessione di marzo 1952, quando detta sessione è il prolungamento di quella autunnale, vale a dire cioè dell'anno 1951 (2257).

RISPOSTA. — A norma dell'articolo 16 del Regolamento 4 giugno 1938, n. 1269, gli studenti fuori corso sono tenuti a presentare annualmente domanda di ricognizione della qualità di studente, corredata della quietanza di pagamento della relativa tassa. A tale obbligo sono soggetti, tra gli altri, coloro i quali, pur avendo seguito il proprio corso di studi per l'intera durata e avendone frequentato tutti gli insegnamenti prescritti, non abbiano, però, conseguito il titolo accademico.

Pertanto, gli studenti fuori corso, per potere esercitare nell'anno accademico 1951-52 i diritti derivanti dalla iscrizione (rilascio di certificati, ammissione agli esami, ecc.), devono aver pagato la prescritta tassa, relativamente a detto anno 1951-52. Vero è che alcuni di tali studenti hanno avuto la possibilità di conseguire la laurea nell'appello straordinario di febbraio 1952 o nei turni speciali di esami, senza attendere la sessione ordinaria estiva del 1951-52, e che la laurea conseguita per effetto di tale concessione viene riferita all'anno accademico 1950-51, ai fini dell'abilitazione provvisoria all'esercizio della professione; ma siffatto beneficio non può comportare la conseguenza del rimborso agli interessati della tassa pagata per l'anno 1951-52.

E ciò, oltre tutto, anche nella considerazione che molti di tali fuori corso laureandi, all'inizio di quest'anno 1952, hanno chiesto ed ottenuto certificati di iscrizione per l'anno 1951-52, allo scopo di ritardare ulteriormente il servizio militare per ragioni di studio.

Il Ministro
SEGNI.

PRIOLO. — *Al Ministro dell'industria e commercio.* — Per sapere come intenda ovviare al mancato rifornimento del ferro tondo, che in atto invece di essere venduto sul mercato nazionale viene spedito all'estero, rifornimento quanto mai necessario per le costruzioni in cemento armato.

La carenza di tale materiale particolarmente nelle zone terremotate della provincia di Reggio Calabria avrà la dolorosa conseguenza di far sospendere i lavori di costruzione e la chiusura dei cantieri edilizi, aumenterà la disoccupazione, determinando perturbamenti nell'ordine pubblico (2255).

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione soprascritta si fa presente quanto segue:

La principale produttrice di ferro tondo per cemento armato è la Società « Ilva », la quale attraverso i propri stabilimenti di Bagnoli e Torre Annunziata provvede a rifornire di tale materiale tutta l'Italia meridionale.

Per quanto concerne l'invio all'estero del ferro tondo per cemento armato, si fa presente

alla signoria vostra onorevole che tali esportazioni, sempre comunque di modeste entità, non possono che riferirsi alle spedizioni effettuate in passato e particolarmente negli anni 1949 e 1950, periodo in cui la Società, non avendo ricevuto sufficienti richieste dal mercato centro meridionale, fu costretta a cercare uno sbocco alla produzione. In caso contrario avrebbe dovuto ridurre l'attività degli stabilimenti con conseguente licenziamento di manodopera.

Successivamente, infatti, le esportazioni da Torre Annunziata di tondo per cemento armato sono state effettuate per quantitativi trascurabili (circa il 4 per cento della produzione) e sempre a scarico di bollette di temporanea importazione per un quantitativo doppio di rottami esteri. Così, nel primo quadrimestre 1952, a fronte di una produzione di tonnellate 23.900 sono state esportate soltanto tonnellate 1.040. È da rilevare per la verità che la produzione di Torre Annunziata e Bagnoli non ha potuto far fronte, in questi ultimi tempi, alle richieste del mercato meridionale dato che in tale zona si è verificato un notevole sviluppo di lavoro che ha causato un incremento della domanda del materiale di cui trattasi.

Si assicura, tuttavia, la signoria vostra onorevole che l'« Ilva » sta costruendo in Bagnoli un nuovo laminatoio per il tondo; tale laminatoio, dal costo di 3 miliardi di lire, che sarà in grado di produrre quantitativi notevolmente superiori alle possibilità di assorbimento del mercato centro meridionale ed insulare, entrerà in esercizio nel corrente anno.

Il Ministro
CAMPILLI.

RUSO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere il motivo del ritardo per la ripresa dei lavori nel porto di Monopoli (Bari) (2253).

RISPOSTA. — Attualmente sono sospesi nel porto di Monopoli i seguenti due lavori appaltati alla « S.O.M. » :

- 1) riparazione della berma esterna del molo di tramontana;
- 2) banchinamento della calata Solfatarà.

La sospensione di detti lavori è dovuta al fatto che il pontone a sbraccio di 16 metri, previsto nel capitolato speciale di appalto, di proprietà della « S.O.M. », trovasi nel porto di Molfetta ed attende per trasferirsi a Monopoli le buone condizioni del mare per una sicura navigazione.

Non appena le dette condizioni del mare permetteranno la navigazione, i lavori di cui trattasi saranno senz'altro ripresi.

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

TARTUFOLI. — *Ai Ministri del tesoro e della difesa.* — Per conoscere se è stato posto allo studio il problema della utilizzazione per scopi di pubblica utilità — non esclusa la destinazione ad aree di fabbricazione di edifici pubblici — delle aree costituenti gli antichi Tiro a segno. Essi in genere nelle varie città, sono venuti a trovarsi inseriti o avvicinati minacciosamente alle zone urbane abitate; per il fatto poi che non costituiscono più nella grande maggioranza dei casi, apprestamenti utili e necessari all'addestramento delle forze armate, i cui mezzi di azione sono al presente ben diversi e ben più potenti di quelli in uso quando queste attrezzature si costituirono e iniziarono la loro attività, è del tutto anacronistico mantenerli intangibili, nuocendo gravemente allo sviluppo cittadino.

Si chiede quindi se, conseguentemente ad un consenso sulla tesi così esposta, sia in corso o valga la pena di approntare la serie dei provvedimenti urgenti, valevoli all'utilizzo delle aree per gli altri scopi (2247).

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro del tesoro.

Com'è noto all'onorevole interrogante i campi di tiro già appartenenti alle Sezioni di tiro a segno passarono a far parte degli immobili demaniali militari, in base alla legge 4 giugno 1934, n. 950, la quale mise contemporaneamente, a carico del bilancio dell'allora esistente Ministero della guerra le spese per la manutenzione dei campi stessi.

Da quell'epoca la situazione giuridica di cui sopra è rimasta immutata, perchè, infatti, le

disposizioni legislative emanate posteriormente in materia di Tiro a segno (legge 4 giugno 1936, n. 1143, decreto legislativo luogotenenziale 8 luglio 1944, n. 268) hanno provveduto solo a modificare, secondo la situazione politico-militare dei tempi rispettivi, la dipendenza tecnico-amministrativa delle Sezioni e gli organi amministrativi della Unione italiana di tiro a segno.

A sua volta il disegno di legge, presentato il 30 settembre 1950 (stampato n. 1302), all'approvazione del Senato, e che era inteso a riordinare su nuove basi i rapporti fra l'Amministrazione militare e l'Unione italiana di tiro a segno, aveva preveduto solo la possibilità per le Sezioni di ottenere in consegna dal Ministero della difesa i campi di tiro non più necessari alle esigenze addestrative dell'Esercito.

Poichè, però, detto disegno di legge fu dalla 4ª Commissione del Senato rinviato al Governo, con l'invito a rielaborarlo in base ad alcuni rilievi formulati dalla stessa Commissione, si rese necessario un riesame di tutta la materia, riesame che tuttora è in corso.

In tale sede ed a richiesta dell'Unione italiana di tiro a segno si sta considerando anche la possibilità di restituire incondizionatamente alle Sezioni di tiro a segno i campi che anteriormente al 1934 erano di loro esclusiva proprietà e di concedere alle stesse gli altri campi di proprietà dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, con particolari limitazioni; tra cui quella dell'uso gratuito di essi da parte delle Forze armate e di Polizia.

Naturalmente in attesa della elaborazione del nuovo testo del provvedimento e della sua successiva approvazione da parte del Parlamento, l'Amministrazione, pur considerando che, effettivamente, la utilizzazione dei campi di tiro, ai fini addestrativi dell'Esercito, è ora molto limitata, a causa dei nuovi tipi di armi in dotazione ai reparti, ha dovuto soprassedere a qualsiasi decisione circa la eventuale diversa utilizzazione dei campi stessi, per evitare che la immissione in essi di terzi possa pregiudicare il loro impiego per l'esercizio del tiro a segno.

Quanto alle preoccupazioni manifestate dall'onorevole interrogante per l'esistenza dei campi di tiro in prossimità di zone urbane abitate, si assicura che tali preoccupazioni

non hanno ragione di essere, atteso che la utilizzazione dei campi in parola per fini addestrativi dell'Esercito è limitata alle sole armi il cui impiego non può in nessun caso costituire un pericolo.

Il Ministro
PACCIARDI.

TERRACINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non ritenga eccessiva la somma recentemente stabilita con suo decreto, come ammontare della retta ospedaliera a carico dei militari ricoverati in luogo di cura, nella cifra di lire 1.100, e comunque se non consideri contrario non solo ad equità ma anche al diritto la disposizione che stabilisce la retroattività dell'aumento della retta, ciò che si traduce in un intollerabile aggravio per coloro che dovrebbero sottostarvi (2251).

RISPOSTA. — La questione cui si riferisce la interrogazione soprascritta forma tuttora oggetto di studio da parte di questo Ministero, il quale si riserva, pertanto, di fornire risposta appena saranno state adottate le definitive decisioni in merito.

Il Ministro
PACCIARDI.

VARRIALE. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per conoscere: 1) quali disposizioni siano state impartite agli uffici periferici di Perugia per ovviare alle gravissime, allarmanti condizioni statiche del Palazzo dei Priori, uno dei più insigni monumenti storici ed artistici nazionali, e se tali disposizioni siano state eseguite, affrettando con adeguati mezzi, il compimento dei lavori che sarebbero stati sospesi dal Genio civile per mancanza di fondi; 2) se sia a loro conoscenza, e come intendano ovviarvi, che per tale sospensione, restano accatastati i polverosi e numerosi quadri di insigni pittori, dovizioso e superbo patrimonio dell'artistica pinacoteca nazionale, con divieto ai numerosissimi turisti ed al pubblico di accedervi, e ciò con generale malcontento e con massimo disappunto (2143).

RISPOSTA. — 1) Le condizioni statiche del monumentale Palazzo dei Priori in Perugia sono state già oggetto di esame da parte di questa Amministrazione che si è valsa delle indagini tecniche di una apposita Commissione.

Nella impossibilità, per l'insufficienza dei fondi di bilancio, di intervenire con un proprio finanziamento, questo Ministero, sostituendosi al Comune, proprietario dell'immobile, ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 1° giugno 1939, n. 1089, ha approvato con decreto ministeriale 31 marzo 1951, una prima perizia predisposta dall'Ufficio del Genio civile di Perugia per i lavori di consolidamento e restauro di quella parte del Palazzo prospiciente la via della Gabbia, dell'importo di lire 6.000.000, affidandone l'esecuzione e il funzionamento all'Amministrazione dei lavori pubblici ai sensi del regio decreto 18 maggio 1931, n. 544, con la collaborazione, per la parte artistica, della Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie di Perugia.

Essendo emersa in corso d'opera la necessità di apportare varianti tecniche, questo Ministero, con la medesima menzionata procedura, ha poi approvato, con decreto ministeriale 5 dicembre 1951, una nuova perizia predisposta dal Genio civile per l'importo di lire 9.000.000.

In accoglimento delle premure pervenute dal comune di Perugia per un ulteriore intervento dello Stato per far luogo alle urgenti necessità di sostituire integralmente l'attuale copertura del Palazzo mediante idonee strutture, lavori, questi, previsti per un importo di lire 25.000.000, questo Ministero prese contatto nello scorso febbraio con il Provveditorato alle opere pubbliche per conoscere quali possibilità finanziarie per le nuove opere sussistevano da parte di quell'Istituto.

Tale Ufficio ha peraltro resa nota la propria impossibilità di far fronte nel presente esercizio al nuovo gravoso onere a causa dell'esaurimento dei fondi del proprio stanziamento.

Pertanto, allo stato attuale della questione, sembra indispensabile che per le opere di maggiore urgenza e indilazionabilità debba provvedere il comune di Perugia, come del resto ha fatto presente il Ministero dei lavori pubblici alla Prefettura di Perugia con nota del 2 febbraio 1952, rinviandosi i lavori meno ur-

genti a quando sarà possibile il finanziamento dello Stato, e cioè nel prossimo esercizio. Si aggiunge, comunque, che, ad evitare il pericolo di crolli, e per salvare l'incolumità delle persone, il comune di Perugia è tenuto ad adottare i provvedimenti contingibili ed urgenti previsti all'articolo 55 della legge comunale e provinciale.

2) Per quanto concerne il secondo punto dell'interrogazione, e cioè la necessità di assicurare la tutela e il pubblico godimento delle opere della Pinacoteca, si fa presente:

a) non può considerarsi interamente esatta l'informazione in possesso dell'onorevole interrogante che i quadri, non esposti a causa dello stato dei lavori, siano accatastati e polverosi con divieto di accesso al pubblico.

Infatti, se pure la Pinacoteca ha dovuto essere chiusa, in relazione allo stato dei locali, le opere, sia pure raccolte in quattro sale di fondo già restaurate, sono state sistemate appoggiandole con le dovute cautele alle pareti, lasciandosi in superficie le più importanti, mentre non risulta che esse siano soggette alla polvere essendo le sale lontane dai punti dove sono eseguiti i lavori.

Peraltro, nonostante questa particolare situazione transitoria, permessi di visita alle opere più accessibili sono stati concessi, ma naturalmente non si presenta possibile la visita di comitive;

b) questo Ministero, d'altra parte, pienamente consapevole della esigenza del ripristino della Pinacoteca, ha già predisposto apposita perizia per un importo di lire 2.500.000 e si accinge ad autorizzare la esecuzione dei previsti lavori con pagamento differito al prossimo esercizio.

Il Ministro
SEGNI.

ZELIOLI. — *All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — Per sapere se per un medico in organico presso un Comune vuoi come ufficiale sanitario vuoi come medico condotto non incorra incompatibilità ad occupare altri posti di ruolo in un ospedale di terza categoria e ciò in relazione alla legge 4 novembre 1951, n. 1188, ed alla interpretazione data

recentemente all'articolo 8 dall'Alto Commissario in quanto, essendovi anche per gli ospedali di terza categoria concorsi per titoli ed esami e non più per soli titoli, tali ospedali dovrebbero essere considerati come quelli di prima e di seconda agli effetti dell'articolo 19 del regio decreto-legge 30 settembre 1938, numero 1631.

Perchè il divieto previsto dall'articolo 19 menzionato per il personale di ruolo negli ospedali di prima e seconda categoria di occupare altri posti di ruolo presso altri enti pubblici ecc., parrebbe ora doversi intendere esteso anche ai vincitori di concorsi per gli ospedali di terza categoria (2282).

RISPOSTA. — Sembra a questo Alto Commissariato che il quesito proposto dalla S. V. onorevole va risolto a lume dei principi generali che regolano la organizzazione dei servizi sanitari comunali ed ospedalieri; è infatti insufficiente a risolverlo l'articolo 78 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con il regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, perchè questo riguarda soltanto le incompatibilità con l'ufficio di sanitario condotto e non già anche quelle riferibili all'ufficiale sanitario; come pure non sembra rilevante il richiamo all'articolo 19 del regio decreto 30 settembre 1938, n. 1631, perchè questo riguarda le incompatibilità del personale sanitario di ruolo dell'ospedale e non già le incompatibilità del personale di ruolo dei Comuni e per di più è limitato agli ospedali di 1^a e 2^a categoria,

mentre il quesito della S.V. onorevole verte sugli ospedali di 3^a categoria.

Ai fini del giudizio sulla incompatibilità degli uffici di medico condotto e di ufficiale sanitario con le prestazioni di sanitari ospedalieri presso ospedali di terza categoria non sembra altresì rilevante che la legge 4 novembre 1951, n. 1188, abbia esteso il regime dei concorsi per titoli e per esami anche agli ospedali di 3^a categoria.

Questo Alto Commissariato ritiene che la incompatibilità ad occupare contemporaneamente posti di ruolo presso Comuni ed ospedali possa farsi discendere da tutto il complesso e quindi dallo spirito delle disposizioni sopra richiamate, fra le quali va compresa quella contenuta nell'articolo 76 del regio decreto 30 settembre 1938, n. 1631, unica disposizione che ammettendo la possibilità che le infermerie si avvalgano dell'opera del medico condotto lascia implicitamente intendere che di tale facoltà non possano avvalersi gli ospedali di qualunque categoria.

Per le suddette considerazioni questo Alto Commissariato non ritiene ammissibile che un sanitario di ruolo al servizio dei Comuni possa contemporaneamente occupare altri posti di ruolo presso pubblici ospedali.

L'Alto Commissario
MIGLIORI.

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti