

ALLEGATO

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.
AMENDOLA PIETRO: Ingerenza dell'autorità di pubblica sicurezza in una vertenza tra le squadre di calcio di Avellino e di Catania (1490)	13902
BELLAVISTA: Divieto dell'esportazione dell'olio d'oliva (525)	13902
DE' COCCI: Liquidazione dei danni di guerra per merci requisite dalle truppe alleate (952)	13903
FANELLI: Collegamento con automotrice diretta dei centri più importanti della provincia di Frosinone con Roma (1528)	13904
FERRARIO: Facilitazioni tariffarie sulle ferrovie dello Stato ai rappresentanti di commercio (1467)	13905
GIOLITTI: Assegnazione E. R. P. a favore delle officine di Savigliano (1527)	13905
MONTICELLI: Criteri seguiti dalle Intendenze di finanza per la liquidazione di danni di guerra (1434)	13906
PAGLIUCA: Fermata delle automotrici nelle stazioni di Vietri di Potenza e Balvano (1515)	13906
SEMERARO GABRIELE: Sistemazione degli impianti per il servizio viaggiatori della stazione di Taranto (1501)	13907
TROISI: Divieto di importazione di oli di semi, semi oleosi e disciplina della esportazione dell'olio di oliva (555)	13907

AMENDOLA PIETRO. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — « Per conoscere se risponde a verità che, a seguito di personale intervento del Ministro dell'interno, la autorità di pubblica sicurezza si sia arbitrariamente ingerita in una vertenza di carattere squisitamente sportivo concernente le squadre di calcio di Avellino e di Catania, intimorendo di conseguenza i dirigenti dei competenti organi della Federazione italiana gioco calcio a far punto da indurli a promuovere, contro ogni merito sportivo, la Catania in sostituzione dell'Avellino ».

RISPOSTA. — « Si risponde per la Presidenza del Consiglio dei Ministri:

« Nessun intervento di nessun genere è stato attuato nella vertenza sportiva di cui si tratta. Comunque, ove si voglia a ciò fare riferimento, non può ritenersi arbitrario che la questura di Catania abbia preso in considerazione una denuncia di truffa presentata dal commissario della Società Catania. Nella specie si tratta di reato di azione pubblica e un diverso comportamento sarebbe stato arbitrario, per violazione della legge penale ».

Il Ministro dell'interno
SCELBA.

BELLAVISTA. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — « Per conoscere le ragioni per le quali si è *de facto* vietata l'esportazione dell'olio di oliva, che aveva cominciato a conquistare i ricchi mercati americani, imponendo agli esportatori di importare olio di semi dall'area della sterlina piuttosto che dall'area del dollaro, con sensibile danno per l'economia nazionale ».

RISPOSTA. — « Per la campagna olearia 1947-48 venne, a suo tempo, stabilito, d'intesa con le altre Amministrazioni competenti, un contingente di esportazione di quinta di 100.000 di olio d'oliva ed, in vista dell'eccezionale abbondanza del raccolto venne consentito che il reintegro in olio di semi o semi oleosi fosse differito nel tempo.

« Furono asportati circa 58.000 quintali ed il reintegro può considerarsi sia stato effettuato in pari quantità.

« Per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949, venne stabilito un contingente di 150.000 quintali, senza tener conto dei quantitativi già esportati nel primo semestre 1948.

« Ma dato il non soddisfacente andamento della campagna olearia 1948-49, il C.I.R., preoccupato per la tendenza al rialzo dei prezzi dell'olio, che andava manifestandosi all'interno, ed al fine di garantire il soddisfacimento del fabbisogno del Paese, su iniziativa

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 NOVEMBRE 1949

dell'Alto Commissariato dell'alimentazione, stabili, il 30 dicembre scorso, che il reintegro fosse stato preventivamente assicurato.

« Tale nuova disciplina cominciò praticamente ad essere attuata, soltanto verso la fine del gennaio 1949.

« Sempre al fine di assicurare il fabbisogno del Paese e di provocare una flessione dei prezzi dell'olio all'interno, questo Ministero, d'accordo con le altre Amministrazioni interessate, decise di concedere autorizzazioni di importazione di semi oleosi e di oli per uso alimentare, dai Paesi dell'area della sterlina, fino ad un importo di lire sterline 1.200.000.

« Fu, inoltre, previsto che le importazioni di semi oleosi e di oli per uso alimentare sarebbero state fatte, perdurando la situazione di carenza, anche con pagamento in dollari a mezzo di acquisti statali.

« La preferenza dell'acquisto data agli oli ed ai semi oleosi di provenienza « area della sterlina » fu determinata dalla opportunità di utilizzare le nostre scorte valutarie in lire sterline e di economizzare, fino a quando possibile, le scarse disponibilità in dollari.

« Qualora le importazioni dai Paesi della area della sterlina di semi oleosi e di oli alimentari si fossero dimostrate impossibili od insufficienti, perché antieconomiche, lo Stato avrebbe potuto intervenire con gli acquisti in dollari.

« Per tali acquisti fu preferito l'intervento statale, per impedire possibili speculazioni da parte dei privati e per rendere tempestivo, l'arrivo sul mercato della merce estera, che sarebbe, altrimenti affiuita soltanto nel momento più favorevole per l'operatore e senza tener conto delle esigenze sociali del Paese.

« Occorre tener presente che, all'epoca dell'adozione dei provvedimenti surricordati, non si era ancora verificata, la nota tendenza al ribasso degli oli alimentari nel mercato statunitense.

« Il fenomeno ebbe a manifestarsi solamente più tardi, quando le importazioni in lire sterline erano già state in gran parte effettuate dai privati e quando lo Stato era ormai intervenuto, con l'acquisto in dollari di merci, calcolabili, base contenuto olio, in tonnellate 40.000.

« La decisione dell'acquisto statale fu adottata dal C.I.R., nel febbraio 1949, e l'Alto Commissariato dell'alimentazione rimase autorizzato, per costituire una adeguata massa di manovra ad azione calmieratrice del mercato, a procedere alla importazione di un con-

tingente di semi oleosi ed oli vegetali per uso alimentare.

« Nei primi giorni del febbraio 1949 la situazione era pertanto, la seguente:

a) l'olio d'oliva, nei limiti del contingente stabilito di quintali 100.000, poteva essere esportato, previo reintegro del quantitativo in semi oleosi od in olio di semi;

b) non era consigliabile autorizzare il reintegro contro pagamento in dollari, per le ragioni valutarie suesposte e per non consentire troppo facili guadagni ai privati operatori, i quali, avvantaggiandosi della congiuntura favorevole, avrebbero potuto agevolmente profittare della tendenza al ribasso dei prezzi, per acquistare oli alimentari e semi oleosi nel momento più propizio, generando poi il tracollo dei prezzi all'interno, in concorrenza ed a scapito dell'erario, che aveva acquistato a prezzi più alti;

c) il reintegro in semi oleosi ed in oli di semi dall'area della sterlina era divenuto antieconomico, per il ribasso dei prezzi all'interno e per l'alto rapporto di cambio allora esistente fra la lira e la sterlina.

« Quanto sopra, rese particolarmente difficile effettuare esportazioni di olio di oliva, nel periodo 1° febbraio-18 maggio 1949.

« Ciò non mancò di preoccupare questo Ministero il quale prese l'iniziativa di una serie di riunioni, con l'intervento di tutte le categorie e delle altre Amministrazioni interessate; riunioni che condussero, il 18 maggio 1949, alle conclusioni di svincolare l'esportazione dell'olio di oliva da ogni forma particolare di reintegro.

« Se dopo tale data le esportazioni di olio di oliva non hanno raggiunto un ritmo soddisfacente, malgrado la sostenutezza del prezzo, sempre mantenuto nel mercato internazionale, ciò deve esclusivamente attribuirsi all'alto costo del prodotto ».

Il Sottosegretario di Stato
BULLONI.

DE' COCCI. — *Al Ministro del tesoro.* — « Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare perché vengano definite le numerose pratiche riguardanti la liquidazione degli indennizzi per merci requisite dalle truppe alleate, le quali giacciono da lunghissimo tempo negli Uffici.

« La causa della mancata definizione risiede nel fatto che per la difettosa dizione delle disposizioni riguardanti le dette liquidazioni sono sorte difficoltà in merito alla determinazione dei prezzi da assumere come base per le liquidazioni stesse.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 NOVEMBRE 1949

« Nel frattempo sono stati corrisposti in taluni casi degli acconti ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 21 maggio 1946, n. 451, ma tali acconti, per i criteri eccessivamente prudenziali degli uffici, sono stati contenuti in misure talmente esigue da non rappresentare neanche una quota apprezzabile del risarcimento dovuto. Si noti, inoltre, che tali acconti, per la loro ristrettissima entità, hanno posto le ditte interessate in una condizione anche peggiore di quelle altre ditte che, per essere il danno subito inferiore all'importo di 2 milioni, hanno potuto, con procedura spedita, ottenere integrale soddisfazione dei loro crediti dalle Intendenze di finanza, la cui competenza a liquidare fu precisamente fissata fino alla concorrenza dell'importo di 2 milioni.

« Si tratta di mettere a termine una situazione di grave disagio accusata da diverse ditte industriali senza dover ricorrere ad alcun provvedimento legislativo, e cioè col mettere semplicemente in attività un organo che la legge stabilisce e che finora non è stato fatto funzionare, cioè il Comitato previsto dall'articolo 5 del decreto legislativo sopra citato.

« L'interrogante fa presente la necessità che il Ministero del tesoro prenda a cuore la situazione prospettata, nella quale sono implicate anche delle modeste aziende industriali che giustamente fanno assegnamento sul riconoscimento dei loro diritti e sulla percezione di somme che, se anche modeste, hanno molta importanza per aiutarle a superare gli assillanti problemi produttivi del momento ».

RISPOSTA. — « Il pagamento degli indennizzi, superiori ai due milioni, per merci requisite dalle truppe alleate, viene disposto dal Ministero del tesoro in base alla valutazione definitiva o provvisoria fatta dal Ministero dell'industria, ufficio prezzi.

« Il ritardo nella liquidazione definitiva degli indennizzi non dipende dalla difettosa dizione o mancanza di disposizioni legislative, ma dalla necessità da parte del Ministero dell'industria — ufficio prezzi — di accertare i prezzi delle merci requisite o fornite.

« Molte sono le valutazioni definitive fatte dal predetto Ministero per le quali è stato già disposto il pagamento a saldo dell'indennizzo dovuto.

« Il Comitato previsto dall'articolo 5 del decreto legislativo 21 maggio 1946, n. 451, che ha funzioni consultive, ha iniziato la sua attività il 10 dicembre 1946 ed ha a tutt'oggi, tenuto 292 sedute. Ha esaminato ed espresso

il proprio parere su circa tremila pratiche di indennizzi superiori a lire 150.000, per investimenti provocati da automezzi alleati e su diversi quesiti, concernenti requisizioni e danni alleati, proposti dall'Amministrazione.

« Non sono state sottoposte al parere del predetto Comitato pratiche di indennizzi per le quali, come previsto dal citato decreto legislativo n. 451, non si è potuto determinare il prezzo degli organi tecnici, in quanto finora né il Ministero dell'industria — ufficio prezzi — né gli uffici tecnici erariali hanno restituito all'Amministrazione del tesoro, per il motivo sopra indicato, le pratiche ad essi trasmesse per la valutazione definitiva delle merci requisite o fornite dagli Alleati.

« Allo scopo di accelerare la liquidazione ed il relativo pagamento degli indennizzi per requisizioni e danni prodotti dagli Alleati, è stato predisposto un provvedimento legislativo che apporta modifiche al decreto legislativo 21 maggio 1946, n. 451. Detto provvedimento sarà quanto prima sottoposto all'esame delle Camere legislative per la discussione ed approvazione ».

Il Sottosegretario di Stato
CIFALDI.

FANELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se intenda impartire disposizioni al competente Compartimento perché sia provveduto, a cinque anni dalla fine della guerra, a collegare con automotrice diretta i centri più importanti della provincia di Frosinone con Roma ».

RISPOSTA. — « I centri più importanti della provincia di Frosinone sono già tutti collegati a Roma con treni effettuati con automotrici. Infatti, come noto, esiste già una coppia di diretti fra Roma e Caserta e una di accelerati fra Roma e Cassino, con allacciamento con Sora, effettuate appunto con mezzi leggeri.

« Un ulteriore miglioramento nelle comunicazioni ferroviarie interessanti la predetta provincia nel senso richiesto, richiederebbe l'impegno di altre automotrici di cui sul momento manca ogni disponibilità, e quindi non riesce possibile, per ora, venire incontro al desiderio espresso.

« La necessità segnalata potrà comunque essere tenuta in evidenza quando saranno ancora migliorate le condizioni di esercizio, e particolarmente aumentata la disponibilità dei mezzi leggeri di cui si tratta ».

Il Ministro
CORBELLINI.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 NOVEMBRE 1949

FERRARIO. — *Al Ministro dei trasporti.* « Per sapere se, di fronte al fatto ormai accertato che a seguito degli ultimi « ritocchi tariffari » il prezzo annuo degli abbonamenti in terza classe per le ferrovie dello Stato ha subito un aumento di quasi il 300 per cento, sul prezzo pagato per l'annata agosto 1948-luglio 1949, non ritiene doveroso estendere alla benemerita classe dei rappresentanti di commercio non in conto proprio quelle facilitazioni tariffarie che giustamente si è ritenuto opportuno conservare per altre categorie di lavoratori; dando con ciò giusta soddisfazione alle legittime aspettative di questa classe di lavoratori ».

RISPOSTA. — « Non è esatto che il prezzo di un abbonamento annuo di terza classe abbia subito un aumento del 300 per cento circa rispetto a quello in vigore nell'agosto 1948.

« A conferma di ciò si citano i seguenti esempi relativi a diverse distanze:

		Prezzo di III cl. al 1° agosto 1948	Prezzo di III cl. al 1° agosto 1949	Aumento %
Abbonamento km.	200	30.602	86.320	180
»	» 500	61.919	140.140	128
»	» 1.000	70.785	181.220	160
»	» 2.000	76.790	205.270	170
»	» 3.000	32.000	219.000	167

« Anche con le nuove tariffe, il prezzo degli abbonamenti ordinari costituisce un fortissimo ribasso nei confronti della tariffa di corsa semplice. A conferma di ciò si cita l'esempio di alcuni abbonamenti per i quali ad un percorso di:

300 chilometri il costo corrisponde ad annui 79 viaggi di corsa semplice cioè di 6 e mezzo mensili;

1000 chilometri il costo corrisponde ad annui 44 viaggi di corsa semplice cioè di 3 e mezzo mensili;

2500 chilometri il costo corrisponde ad annui 40 viaggi di corsa semplice cioè di 3 e un quarto mensili.

« A favore inoltre di quelle categorie di persone che hanno più frequente necessità di viaggiare, fra le quali appunto è da annoverare quella dei rappresentanti, viaggiatori di commercio, piazzisti e categorie similari, sono stati messi in vendita « speciali » (regionali e a serie) che offrono riduzioni sul costo degli abbonamenti ordinari, variabili dal 15 al 40 per cento.

« Vi sono inoltre in vendita le « Tessere di autorizzazione » particolarmente utili per coloro che svolgono attività limitata o su linee sempre diverse. Esse consentono il rilascio di un numero illimitato di biglietti a tariffa ridotta n. 4.

« Ad ogni modo, si avverte che l'Amministrazione delle ferrovie per tenere in considerazione le aspirazioni della classe dei rappresentanti di commercio, ha già indetto per il giorno 28 corrente mese, una riunione in Roma coi rappresentanti centrali delle categorie, per studiare in comune la possibilità di istituire altre « serie », oltre a quelle già in vigore, più geograficamente utili alla classe stessa ».

Il Ministro
CORBELLINI.

GIOLITTI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria e commercio e dei trasporti.* — « Per sapere se — di fronte alla grave contrazione dell'attività produttiva già attuata dalla società nazionale delle officine di Savigliano e di fronte alla prospettiva di un licenziamento in massa annunciato dalla direzione della società stessa — non intendano prevenire una simile disastrosa decisione e disporre affinché nella ripartizione dei fondi E.R.P. destinati alle ferrovie dello Stato — ammontanti, se le notizie comunicate dalla stampa sono esatte, a 57 miliardi, dei quali 31 destinati alla riparazione e costruzione di materiale rotabile — sia tenuto debito conto della precaria situazione e della elevata capacità tecnica e produttiva delle officine di Savigliano, che con la loro attrezzatura specializzata e i loro 2500 operai costituiscono uno dei più importanti complessi industriali del Piemonte ».

RISPOSTA. — « I fondi E.R.P. recentemente assegnati al Ministero del tesoro e destinati alle ferrovie dello Stato non costituiscono una disponibilità per nuove ordinazioni, ma un parziale compenso delle somme occorrenti per il pagamento delle ordinazioni già passate da tempo alle industrie private.

« In particolare, per esigenze di bilancio, nessuna altra ordinazione può, per il momento, essere passata alle officine Savigliano di Torino che hanno in corso di espletamento le seguenti ordinazioni:

1°) una ordinazione passata il 24 novembre 1947 per 100 carrozze CI delle quali, al 31 ottobre 1949, erano state consegnate soltanto 44 unità;

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 NOVEMBRE 1949

2°) una ordinazione per ricostruzione di 4 ALe, di cui ancora nessuna riconsegnata alle ferrovie dello Stato;

3°) un contratto per riparazione carrozze per complessive 120.000 ore di mano d'opera tariffaria che scadrà il 15 dicembre 1949.

« In conto di quest'ultimo contratto sono state assegnate alla ditta altre 15.000 ore, per compensare il lavoro supplementare eseguito per l'impianto del R.E. alle carrozze riparate ».

Il Ministro dei trasporti
CORBELLINI.

MONTICELLI. — *Al Ministro del tesoro.* — « Per conoscere i motivi per cui gli acconti da concedere ai danneggiati sulle indennità prudenzialmente liquidate dalle Intendenze di finanza sui danni agli indumenti personali, mobili ed altri arredi domestici, risarcibili ai sensi della legge 26 ottobre 1940, numero 1543, non vengono liquidati dalle Intendenze di finanza per intero sulle prime lire 200.000, malgrado la disposizione del decreto ministeriale 31 gennaio 1949.

« Per conoscere altresì i motivi per cui i criteri di liquidazione degli acconti suddetti variano da Intendenza a Intendenza di finanza ».

RISPOSTA. — « Questo Sottosegretariato con circolare 31 gennaio 1949, n. 12138, ha dato disposizioni alle Intendenze per l'esecuzione del decreto ministeriale della stessa data che autorizzava il pagamento sulle indennità prudenzialmente determinate dalle Intendenze per danni di guerra per l'intero sulle prime lire 200.000, per la metà, il quarto il decimo sulle ulteriori quote, ed a quanto consta, le Intendenze stesse si attengono alle istruzioni ricevute.

« È da tener presente però che la liquidazione non avviene prendendo come base il valore denunciato dall'interessato, ma quello accertato dall'Ufficio liquidatore, riferito a la epoca del sinistro, e previa la detrazione del valore degli oggetti di lusso.

« E per conseguenza la disposizione di pagare per intero le prime 200 mila lire, viene eseguita dalle Intendenze, sempre quando la liquidazione provvisoriamente e prudenzialmente da essa fatta, raggiunga tale cifra.

« I criteri seguiti dalle Intendenze di finanza nella concessione degli acconti sono uniformi e l'apparente diversità può dipendere dalla differenza dei criteri di valutazione per determinare l'indennità prudenziale sulla

quale l'acconto viene concesso, e che può variare col variare dei singoli casi.

« Giova tuttavia avvertire che tali liquidazioni hanno carattere provvisorio e quindi per il momento non soggette a reclamo. Le eventuali ragioni dei danneggiati potranno essere fatte valere in sede di liquidazione definitiva presso gli organi che appositamente verranno costituiti con la legge organica allo studio ».

Il Sottosegretario di Stato
CIFALDI.

PAGLIUCA. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere quali gravissime ragioni giustificano la mancanza di fermata delle automotrici nelle stazioni di Vietri di Potenza e Balvano, che crea notevoli disagi economici e fisici alle popolazioni di quei due comuni e di altri comuni vicini e spesso impedisce che ammalati, feriti e gestanti vengano tempestivamente trasportati agli ospedali di Potenza o Salerno e salvati dalla morte ».

RISPOSTA. — « I treni effettuati con automotrici fra Salerno e Potenza hanno tutti giornalmente una frequentazione che supera, talvolta sensibilmente, i posti offerti dalle automotrici stesse.

« La fermata di detti treni è stata inoltre richiesta da quasi tutte le località fra Sicignano e Potenza e quindi adottando il provvedimento per una si renderebbe necessario, per equità, provvedere analogamente per le altre, venendo, in tal modo, a determinare un maggior afflusso di viaggiatori da non poter essere contenuto nei mezzi leggeri in servizio, i quali hanno una capacità limitata, con grave pregiudizio della buona conservazione del materiale e anche della sicurezza dell'esercizio.

« Inoltre il provvedimento non potrebbe essere utile per il pubblico quando si trattasse, come prospettato, dell'eventualità del trasporto di ammalati, feriti e gestanti che, per le loro condizioni, hanno invece necessità di spazio e comodità.

« Pertanto non riesce possibile aderire alla richiesta assegnazione della fermata a Balvano e Romagnano-Vietri dei treni in questione.

« Le esigenze segnalate potranno al caso essere tenute in evidenza quando una maggiore disponibilità di mezzi potrà consentire di migliorare ancora il servizio ferroviario sulla linea in questione ».

Il Ministro
CORBELLINI.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 NOVEMBRE 1949

SEMERARO GABRIELE. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se l'Amministrazione ferroviaria e lo stesso Governo siano consci della responsabilità che si assumono, rinviando a tempo indeterminato la sistemazione dei servizi viaggiatori nella stazione di Taranto; che, già avviata ad una soluzione fin dal 1939 — come risulta dalla risposta scritta data il 3 novembre 1949, alla precedente interrogazione — si è resa, dopo 10 anni, di più urgente necessità, per il sempre crescente movimento dei viaggiatori e il maggior deperimento degli impianti attuali. I luttuosi infortuni che si sono dovuti lamentare avrebbero da soli dovuto giustificare la sollecita esecuzione dei lavori relativi ai nuovi marciapiedi serviti da sottopassaggi e coperti da pensiline; è quanto si è fatto in molte stazioni di molto minore importanza in questi ultimi anni di intenso lavoro di ricostruzione, che a giusto titolo viene riconosciuto ad onore dell'Amministrazione ferroviaria.

« L'interrogante chiede perché in tale imponente opera ricostruttiva, che ha importato la spesa di centinaia di miliardi, non si siano tenute nel debito conto le riconosciute esigenze della stazione della capitale dello Jonio, cui è stata destinata la briciola dei 18 milioni, spesi per i lavori di riparazione del solo fabbricato viaggiatori, danneggiato dalla guerra.

« Il problema è di tale importanza e gravità da non ammettere ulteriori rinvii; ed è perciò che l'interrogante insiste nella sua sollecita soluzione, e chiede sull'argomento più impegnative assicurazioni, nell'interesse comune del pubblico e della stessa Amministrazione ferroviaria ».

RISPOSTA. — « L'Amministrazione ferroviaria ha da tempo presa in considerazione la sistemazione degli impianti per il servizio viaggiatori della stazione di Taranto. L'attuazione di tale provvedimento non ha però potuto finora aver luogo, prima a causa della guerra, poi per la impellenza della enorme opera di ripristino degli impianti rimasti distrutti o danneggiati per azioni belliche ed infine per l'attuale situazione del bilancio ferroviario.

« È da tenere presente che i lavori di cui trattasi costituiscono vere e proprie opere di incremento patrimoniale con maggiorazioni importanti rispetto allo stato di fatto preesistente e che, come tali, essi non avrebbero potuto essere eseguiti a carico dei fondi assegnati per la ricostruzione.

« Data l'assoluta deficienza dei fondi per nuove opere di carattere patrimoniale e non

potendosi prevedere quando il Tesoro potrà concedere altre assegnazioni per tali fondi, l'Amministrazione ferroviaria, pur confermando di tenere nella dovuta evidenza le necessità della stazione di Taranto, non può assumere alcun impegno circa l'epoca in cui i lavori sollecitati potranno essere eseguiti ».

Il Ministro
CORBELLINI.

TROISI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — « Per conoscere:

1°) se non ritenga necessario ed urgente stabilire il divieto d'importazione di oli di semi, revocando anche le licenze concesse negli ultimi due mesi e non ancora utilizzate, in considerazione della grave crisi che minaccia il mercato interno dell'olio di oliva con ripercussioni vaste nella economia di intere regioni, fra cui la Puglia, e nella capacità di acquisto degli agricoltori meridionali, già colpiti dal tracollo dei prezzi di altri prodotti (vino, mandorle, ortofrutticoli);

2°) se non ritenga vantaggioso all'interesse collettivo disciplinare l'importazione anche dei semi oleosi, in rapporto al fabbisogno di grassi del mercato interno;

3°) se ed in qual modo intende favorire le esportazioni di olio di oliva con particolare riguardo agli oli tipici, pregiati per il basso grado di acidità ed altri caratteri organolettici, al punto da essere ricercati come medicinali (ad esempio, l'olio di Bitonto, provincia di Bari) ».

RISPOSTA. — « Questo Ministero, condividendo le preoccupazioni si è adoperato, con una serie di successivi provvedimenti, per impedire che un eccessivo afflusso di oli alimentari esteri nel mercato interno cagionasse l'impossibilità di collocamento della produzione olearia italiana ed ha cercato di creare le migliori possibili condizioni, per mantenere ed incrementare le nostre esportazioni di olio di oliva.

« Per la campagna olearia 1947-48 venne, a suo tempo, stabilito, d'intesa con le altre Amministrazioni competenti, un contingente di esportazione di quintali 100.000 di olio di oliva ed, in vista dell'eccezionale abbondanza del raccolto, venne consentito che il reintegro in olio di semi o semi oleosi fosse differito nel tempo.

« Furono esportati circa 58.000 quintali, ed il reintegro può considerarsi sia stato effettuato in pari quantità.

« Per il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949, venne stabilito un contingente di 100.000

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 NOVEMBRE 1949

quintali, senza tener conto dei quantitativi già esportati nel 1° semestre 1948.

« Ma dato il non soddisfacente andamento della campagna olearia 1948-49, il C.I.R., preoccupato per la tendenza al rialzo dei prezzi dell'olio, che andava manifestandosi all'interno, ed al fine di garantire il soddisfacimento del fabbisogno del Paese, su iniziativa dell'Alto Commissario dell'alimentazione, stabili, il 30 dicembre scorso, che il reintegro fosse stato preventivamente assicurato.

« Con la particolare disciplina stabilita per le esportazioni di olio di oliva (fissazione di prezzi minimi, confezionamento in lattine litografate) si intese stimolare e favorire la esportazione degli oli di oliva di qualità, con basso grado di acidità.

« Il vincolo del reintegro preventivo, reso necessario dallo scarso raccolto dell'annata 1948-49, e che, peraltro, non si dimostrò dannoso per gli operatori, data la possibilità di un maggiore guadagno che venne loro offerta dalla vendita all'interno di oli commestibili esteri, acquistati a prezzi convenienti, fu tolto il 18 maggio ultimo scorso, essendosi nel frattempo adeguatamente provveduto ad integrare il fabbisogno interno di olio alimentare.

« Attualmente le esportazioni di oli di oliva, nei limiti del contingente di quintali 100 mila, solo libere da ogni vincolo, tranne, naturalmente, quelli surricordati per tutela della migliore produzione e quelli di carattere valutario.

« Per quanto riguarda le importazioni di oli alimentari e di semi oleosi, questo Ministero, d'accordo con le altre Amministrazioni interessate, ha adottato i seguenti graduali provvedimenti limitativi:

1°) sospensione del rilascio di autorizzazioni di importazione di oli e semi oleosi contro pagamento in dollari, e di autorizzazioni

di compensazioni private, aventi per oggetto l'importazione di semi oleosi ed oli commestibili, dal 22 gennaio al 18 maggio 1949;

2°) dal 18 maggio 1949 esclusione del rilascio di licenze per l'importazione dei semi, oli e grassi, fuori ERP, con pagamento in dollari U. S. A.;

3°) sempre dal 18 maggio 1949 esclusione degli acquisti, nell'area del dollaro, di semi e grassi alimentari, con pagamento in lire sterline;

4°) dal 17 giugno 1949 esclusione delle importazioni di oli alimentari, semi oleosi e grassi nelle operazioni di compensazioni private;

5°) dal 30 luglio 1949 revoca della facoltà concessa alle dogane di autorizzare l'importazione di oli animali, oli vegetali escluso l'olio di ricino, oli ossidati e soffiati di qualsiasi specie e degli oli di cocco, di illipè e di palmisti, provenienti dai Paesi dell'area della sterlina od assimilati.

« Si è, quindi, praticamente giunti al quasi totale arresto delle importazioni degli oli alimentari, i quali possono venire introdotti solamente da Paesi legati da accordo con l'Italia, in quanto previsti nei rispettivi accordi commerciali e nei limiti dei modesti contingenti in essi stabiliti.

« L'importazione dei semi oleosi è stata poi disciplinata in modo da impedirne l'afflusso dai Paesi fornitori ai prezzi più convenienti e lasciandone libera l'importazione da quelle provenienze che non consentano una insostenibile concorrenza alla produzione nazionale ».

Il Sottosegretario di Stato

BULLONI.