

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
BAGLIONI: Costruzione di edifici scolastici rurali in alcune frazioni del comune di Poggibonsi (Siena). (4537)	26293	LOZZA: Costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Alessandria. (4416)	26300
BERNARDINETTI: Completamento della linea elettrica di Accumoli (Rieti) (già orale 1962)	26294	MAROTTA: Ripristino della strada vicinale presso la stazione di Maratea (Potenza). (4480).	26301
BUZZELLI: Ripristino del fabbricato viaggiatori della stazione di Monza. (4484)	26294	MONTICELLI: Collegamento telefonico del Comune di Trequanda (Siena) con le sue frazioni. (4462)	26301
CASTELLARIN: Utilizzo di un lotto di case di proprietà privata nel comune di Isola della Scala (Verona). (4367)	26295	POLANO: Sistemazioni montane da eseguire in Sardegna dalla Cassa per il Mezzogiorno. (4501)	26301
COLITTO: Riapertura della stazione meteorologica di Campobasso. (4422)	26295	POLANO: Costruzione del nuovo acquedotto di Sassari da parte della Cassa per il Mezzogiorno. (4503)	26302
COLITTO: Istituzione di un cantiere scuola di lavoro nel comune di Boiano (Campobasso). (4525)	26295	REALI: Erogazione di acqua potabile alle carceri di Cesena. (4441)	26302
COLITTO: Istituzione di un cantiere di lavoro nel comune di Ferrazzano (Campobasso). (4494)	26295	RESCIGNO: Promozione nei recenti scrutini di ufficiali postali non aventi la prescritta anzianità nel grado. (4436)	26302
CORBI: Attività della Cooperativa « Abruzzo forte e gentile ». (4391)	26296	SAJIA: Invio in Sicilia di tradotte di carri vuoti. (4491).	26303
DE MARTINO CARMINE: Spedizione di merci da parte dell'Amministrazione ferroviaria (già orale 2018)	26297	SAMMARTINO: Costruzione della strada di allacciamento dei comuni di Morrone del Sannio e Ripabottoni (Campobasso). (4107)	26305
DI FAUSTO: Soppressione del collegamento aereo con Tripoli da parte dell'Alitalia. (4512)	26298	SCOTTI ALESSANDRO: Proroga dei termini per la presentazione delle domande intese ad ottenere il trattamento economico di « presenza alle bandiere ». (4299)	26305
DONATINI: Completamento della strada Palazuolo-Colle di Casaglia (strada dell'Alpe). (4515)	26298	TURCHI: Istituzione di un collegamento automobilistico tra Stimigliano (Rieti) e la rispettiva stazione ferroviaria. (4486)	26306
GRAMMATICO: Esclusione dai cantieri di lavoro dei braccianti agricoli disoccupati. (4547)	26298		
GRILLI: Elettrificazione della linea Milano-Sondrio. (4453)	26298		
IMPROTA: Sistemazione delle fognature e della pavimentazione dei rioni Berlingieri e Censi dell'ex comune di Secondigliano (Napoli). (3700)	26299		
LECCISO: Completamento del canale di bonifica dell'agro di Borgagne frazione di Meledugno (Lecce). (3977)	26299		
LECCISO: Situazione del personale italiano già dipendente da ditte private in Albania trattenuto per il lavoro obbligatorio. (4164)	26300		

BAGLIONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere le sue determinazioni circa la richiesta avanzata dal comune di Poggibonsi (Siena), ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, per provvedere alla costruzione di edifici scolastici rurali nelle frazioni di Bellavista, Foci, Poggi di Villore e San Lucchese ». (4537).

RISPOSTA. — « La domanda presentata dal comune di Poggibonsi (Siena), ed intesa ad ottenere il contributo dello Stato ai sensi della

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

legge 3 agosto 1949, n. 589, nella spesa di lire 21.900.000, ritenuta necessaria per la costruzione di edifici scolastici elementari nelle località rurali di Bellavista, Foci, Poggi di Villore e San Lucchese, è pervenuta a questo Ministero il 29 novembre 1950, quando cioè era stato già da tempo predisposto il programma esecutivo delle opere da ammettersi nel corrente esercizio finanziario ai benefici di cui alla menzionata legge. D'altra parte la esiguità delle somme stanziata ha, comunque, consentito di accogliere solo una minima parte delle numerose domande in precedenza pervenute. Per le ragioni suddette non è stato quindi possibile prendere in considerazione la richiesta del comune di Poggibonsi.

« La richiesta stessa sarà, però, esaminata in concorso con le numerose altre dirette a conseguire gli stessi benefici e compatibilmente con la disponibilità di fondi in sede di compilazione dei programmi esecutivi da attuarsi nei prossimi esercizi ».

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

BERNARDINETTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere la ragione per la quale non funziona ancora l'impianto di energia elettrica nelle frazioni Macchia, Timo e Poggio Casoli del comune di Accumoli (Rieti), impianto iniziato da più di tre anni, per conoscere infine se il Ministro intenda intervenire allo scopo di portare a compimento, al più presto possibile, una così importante opera pubblica in una zona montana (rientrante nelle provvidenze del Mezzogiorno) sprovvista ancora, fra l'altro, di strade e di acquedotto ». (*Già orale 1962*).

RISPOSTA. — « Nel 1948 il Provveditorato alle opere pubbliche di Roma finanziò, in base all'articolo 1° del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 517, per l'importo di lire 4.614.500, i lavori per la costruzione della linea elettrica di Accumoli (Rieti), per la fornitura di energia elettrica alle località Macchia, Timo e Poggio Casoli.

« Nel corso della esecuzione dei lavori il comune di Accumoli, dopo aver accertato che i fondi stanziati non erano sufficienti per il completamento dell'opera, compilò una perizia suppletiva di lire 359.000 che presentò per l'approvazione ed il finanziamento al Provveditorato.

« Detta perizia è stata ritenuta meritevole di approvazione in linea tecnica ed economica.

« Per poter emettere il decreto di approvazione il Provveditorato attende, però, che gli Enti interessati producano i documenti di cui agli articoli 2 e 3 del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 517, (dichiarazione prefettizia di indifferibilità ed urgenza dei lavori da parte della prefettura e deliberazione comunale relativa al rimborso allo Stato del 50 per cento della spesa da sostenere in 30 annualità). I documenti anzidetti sono stati già richiesti. Si è contemporaneamente invitato l'Ufficio del Genio civile di Rieti, ad evitare, a lavori ultimati, ogni possibile ritardo nella immissione della corrente sulla linea e a regolarizzare la relativa pratica ai sensi del regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, che approva il testo unico delle leggi sulle acque pubbliche e sugli impianti elettrici, presentando cioè, a norma dell'articolo 111, apposita domanda a questo Ministero o al prefetto, a seconda che l'energia abbia una tensione superiore o inferiore a 5000 volts.

« Intanto l'Ufficio anzidetto potrà promuovere la procedura di esercizio provvisorio previsto dall'articolo 111 del citato testo unico, per poter autorizzare il quale occorre far precedere il collaudo della linea con l'intervento delle Amministrazioni interessate ai singoli attraversamenti ».

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

BUZZELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere in base a quali motivi sono stati interrotti i lavori, già intrapresi un anno fa, per riassetto la stazione ferroviaria di Monza, bombardata nel corso dell'ultima guerra. Attualmente la detta stazione si trova in uno stato penoso, anche per quanto attiene all'espletamento dei servizi più essenziali, ed appare del tutto urgente la definizione dei lavori incominciati ». (4484).

RISPOSTA. — « I lavori di ripristino del fabbricato viaggiatori di Monza sono stati ultimati, eccezione fatta per la sistemazione del prospetto lato binari, che in un primo tempo non era stata eseguita per mancanza di fondi. Avendo realizzato delle economie nel corso dei lavori di costruzione della pensilina addossata al fabbricato viaggiatori, è stato deciso di provvedere al miglioramento estetico di tale prospetto, adattandolo alla struttura moderna della pensilina.

« I lavori sono in corso di appalto e verranno ripresi al più presto.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

« In occasione di tali lavori si provvederà anche alla ripulitura dei locali dove si svolgono i servizi di stazione.

« Si presume che tutti i lavori di cui sopra saranno ultimati entro il mese di giugno ».

Il Ministro
D'ARAGONA.

CASTELLARIN. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per chiedere quali provvedimenti ha adottato per l'utilizzo di un lotto di 15 case di proprietà privata, ed uso abitazione, site nel comune di Isola della Scala, provincia di Verona, da circa due anni costruite e attualmente disabitate per contestazioni amministrative col Ministero suddetto, nonostante la grave penuria di alloggi nel comune stesso ». (4367).

RISPOSTA. — « Le case di cui sopra è cenno furono costruite, dall'agricoltore industriale Ugo Rossi di Isola della Scala come case da adibire ad uso degli operai di un'industria tessile che doveva sorgere sul posto ma che poi non sorse. La Ditta Rossi, costruite solo in parte le case suddette, cercò di ottenere contributi statali allo scopo di riuscire ad ultimare.

« D'intesa col prefetto, l'Ufficio del Genio civile di Verona interessò l'Istituto autonomo delle case popolari di Verona per un eventuale acquisto al fine di adibirle a case popolari.

« Non intervenne, però, alcun accordo tra la ditta proprietaria e l'Istituto autonomo perché il Consiglio di amministrazione dell'Istituto stesso non ritenne conveniente l'acquisto, sia per la struttura troppo leggera delle case e sia perché non ritenne che l'immobilizzo di capitale fosse consono alle finalità dell'Istituto stesso.

« Pertanto, questo Ministero non ha alcun provvedimento da adottare per l'utilizzo del lotto di case in parola che, come si ammette, sono di proprietà privata e quindi non di pertinenza di questo Ministero ».

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

COLITTO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritiene che sia giunto il momento di ripristinare la stazione meteorologica di Campobasso, che, come fu detto e scritto a suo tempo, è una delle più importanti per l'ubicazione e la quota elevata della città ». (4422).

RISPOSTA. — « Come già comunicato si ripete che la riapertura della Stazione meteorologica di Campobasso sarà possibile soltanto quando potrà disporsi del personale reclutato in base al bando di concorso del 1 maggio 1950, personale che per poter essere impiegato dovrà avere terminato di frequentare il corso di specializzazione della durata di circa un anno, che ha avuto inizio il 6 novembre 1950 ».

Il Ministro
PACCIARDI.

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere le sue determinazioni in merito alla proposta istituzione nel comune di Boiano (Campobasso), di un cantiere scuola per lavoratori disoccupati, la cui attività porterebbe alla costruzione di un tratto di strada montana, che parte dalla borgata Civita e mena alla montagna del Matese, donde grandi vantaggi ai disoccupati, al patrimonio boschivo e per l'incremento turistico del comune ». (4525).

RISPOSTA. — « Al riguardo si comunica che il progetto per l'istituzione di un cantiere scuola di lavoro nel comune di Boiano, mentre risulta trasmesso, non risulta però compreso tra le proposte di istituzione di cantieri avanzate, come per norma, dall'Ufficio provinciale del lavoro.

« Pertanto, non si rende possibile adottare alcun provvedimento nel senso auspicato ».

Il Ministro
MARAZZA.

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere le sue determinazioni relativamente alla proposta istituzione in Ferrazzano (Campobasso), di un cantiere di lavoro, mediante il quale da un lato si aiuterebbe la numerosa massa dei disoccupati che là vive in condizioni di grave miseria, e dall'altro si costituirebbe una strada campestre di grande utilità per l'agricoltura locale, di cui il progetto, che molto è costato al comune, è stato approvato dal Genio civile e rimesso al Ministero, sin dal 12 settembre 1950 ». (4494).

RISPOSTA. — « La proposta per la istituzione di un cantiere di lavoro in Ferrazzano risulta compresa nel piano provinciale testé trasmesso dall'Ufficio del lavoro e della massima occupazione di Campobasso, ma non figura nei primi posti nella graduatoria di urgenza

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

« Si fa presente, altresì, che il relativo progetto sarà preso in considerazione entro i limiti delle disponibilità dei fondi a disposizione e in rapporto al grado di urgenza delle altre richieste contenute nel piano predetto ».

Il Ministro
MARAZZA.

CORBI. — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — « Per sapere se siano a conoscenza della truffa patita da circa 350 lavoratori della provincia di Aquila, bisognosi di espatriare per procurarsi lavoro, ad opera dei promotori ed amministratori della sedicente Cooperativa « Abruzzo forte e gentile ». Detta Cooperativa, fatta versare ai soci un'azione di lire 21.000, con promessa di farli partire per il Brasile entro l'anno 1949, e appropriatasi la somma di lire 130.000, a persona, per le spese di viaggio (a mezzo vaglia del Banco di Napoli riscossi in Avezzano il 24 novembre 1949, con « girate » di Mario Ippoliti), non ha mantenuto alcuno degli impegni assunti e né più ha dato segni di vita.

« È già stata sporta regolare denuncia alla questura di Aquila da parte di numerosi poveri lavoratori che hanno venduto il poco che avevano per consegnare le somme chieste dai truffatori della Cooperativa, il cui Consiglio di amministrazione era così composto: cavaliere Francesco Torrelli (Presidente), dottor Parca (vicepresidente), Mario Ippoliti e Tullio Piva (consiglieri), Anatolio Colarossi (presidente del Collegio sindacale); l'interrogante chiede di sapere quale azione è stata disposta dalle autorità competenti per perseguire i sunnominati truffatori (due dei quali trovansi in Brasile: Torrelli e Parca) e quali misure hanno adottato i suddetti Ministri per impedire simili delittuose iniziative che, per il loro continuo ripetersi, non sembra siano efficacemente perseguite ». (4391).

RISPOSTA. — « La Cooperativa Abruzzo Forte e gentile fu costituita a Celano (L'Aquila) il 28 novembre 1948, con atto rogato da notaio e regolarmente registrato presso il tribunale dell'Aquila.

« Promotore della Cooperativa fu il signor Francesco Torelli, ex impiegato di banca, favorevolmente conosciuto in taluni ambienti bancari romani e fornito di un discreto patrimonio. I precedenti del Torelli apparivano ottimi, ma nel suo passato non si trovano tracce di una esperienza agricola e colonizzatrice.

« Il numero dei soci era originariamente di 35; poi nell'ottobre 1949 risultarono 185 e

alla stessa data il capitale azionario ammonitava a 7 milioni di lire, oltre le attrezzature raccolte per un valore di 20 milioni.

« Nell'estate del 1949 Francesco Torelli accompagnato dal tecnico agronomo signor Parca, i cui precedenti tuttavia non erano buoni come poi risultò anche dalle prove che diede in Brasile, si recò a Rio de Janeiro.

A Rio i due rappresentanti della Cafeg entrarono in trattative con la Società « Moraes Lacerda e C.I.A. ». Nelle trattative intervenne anche la nostra Ambasciata la quale spiegò il suo interessamento presso il Banco do Brasil che promise un finanziamento di 5 milioni e mezzo di cruzeiros (200 milioni di lire) per una intrapresa agricola in alcune zone che erano state da poco acquistate dalla Ditta Moraes Lacerda nei pressi di Japuyppa nel secondo distretto del Municipio di Cachociras del Macacù, nello Stato di Rio de Janeiro ad una distanza dalla capitale di circa 70 chilometri e con un buon allacciamento stradale. Dal punto di vista commerciale questa colonia agricola sembrava ben scelta. Tra i Moraes Lacerda e la Cafeg si arrivò ad un compromesso, in base al quale la Cooperativa entrava nella coltivazione e sfruttamento della zona agricola dividendo per alcuni anni i frutti con la ditta brasiliana e prevedendo di addivenire, dopo una estesa valorizzazione della colonia, alla divisione di proprietà ed alla lottizzazione di quella parte della azienda che sarebbe andata in proprietà alla Cooperativa.

« In attesa del perfezionamento del contratto e del finanziamento, fu autorizzato l'espatrio di 50 agricoltori a titolo sperimentale.

« I 50 coloni giunsero nella fazenda in un periodo proibitivo per iniziare i lavori e rimasero parecchie settimane inattivi, alloggiati nel villaggio di Japuyppa, gravando sui mezzi della Cooperativa e soprattutto sulla Ditta Moraes Lacerda, che si assunse il pagamento delle spese iniziali in sostituzione dell'aiuto che il Banco do Brasil non si decideva, come non si decise mai a dare.

« Alla fine di gennaio il dottor Conforti fu mandato dall'Ambasciata ad effettuare un sopralluogo a Japuyppa: il Conforti avanzò subito i suoi dubbi sulla bontà della terra; sul clima e sulla compattezza morale dei soci. In quanto al clima egli notava che il collasso fisico si ha dopo un certo tempo e la eccessiva umidità tropicale della regione non tarda a piegare il lavoratore europeo. Il Parca, oltre a non assistere sufficientemente i suoi soci, si dimostrava all'oscuro di ogni nozione di tecnica tropicale.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

« Anche per la spedizione dei materiali, acquistati in gran parte dalla Fiat a credito, sorgevano difficoltà per lo sbarco. Le autorità brasiliane pretesero diritti doganali, non essendo stata riconosciuta valida la dichiarazione del Consolato brasiliano di Roma con la quale esplicitamente si attestava che il materiale stesso accompagnava una Cooperativa di lavoro. Tardi arrivarono sul posto le macchine e gli attrezzi, quando la scontentezza aveva cominciato ad impadronirsi dei coloni di Japuyra e le difficoltà aumentavano giorno per giorno.

« Il Torelli cercò in tutti i modi ma inutilmente di ottenere un finanziamento di 25 milioni di lire sui fondi E.R.P.

« Nonostante i primi insuccessi, i dirigenti della Cooperativa in Italia portavano con leggerezza a circa 500 il numero dei soci con quote azionarie variabili da 20.000 a 100.000 lire. Anche la condotta del Torelli si dimostrò poco seria specie quando si diede a pubbliche recriminazioni in Brasile verso le nostre autorità diplomatico-consolari.

« I rapporti, inoltre, tra il Torelli e il Parca, finirono in aspri litigi finché il Torelli dovette abbandonare la colonia di Japuyra e disinteressarsi di essa. I lavori a Japuyra, nonostante l'enorme difficoltà dell'ambiente, poterono essere iniziati nell'opera di disboscamento mercé le anticipazioni dei Moraes Lacerda, che fino al giugno del 1950 risultano aver speso otto milioni di lire. Una parte dei coloni abbandonò la fazenda ma una trentina circa vi rimasero costituendosi in Cooperativa brasiliana e tenendosi il macchinario, pur riconoscendosi debitori dei macchinari stessi verso la Cafeg abruzzese. Su questa questione delle macchine si aprì ed è tuttora in corso una confusa vertenza giudiziale, essendo stati i macchinari contrattati dal Torelli e vantando ancora diritti su di essi la Fiat, che è lungi dall'esser soddisfatta del pagamento.

« Non appena tutte queste vicende vennero a conoscenza dei soci in Italia ebbe naturalmente inizio uno sfaldamento interno della Cafeg, e questo Ministero, considerata la situazione, propose alle competenti autorità in data 25 ottobre 1950, di sottoporre la Cooperativa ad una gestione commissariale, investendo immediatamente l'autorità giudiziaria dell'accertamento delle eventuali responsabilità nei confronti dei dirigenti. La nomina del commissario è attualmente in corso, a cura del Ministro del lavoro e previdenza sociale.

« Tutti gli Enti e le Cooperative operanti all'estero o che intendono operare all'estero nel campo dell'emigrazione, sono sempre at-

tentamente seguite da questo Ministero, che provvede a stroncare ogni attività, quando esse non siano in possesso dei requisiti necessari per il conseguimento dei propri fini sociali, e ad interessare la competente autorità giudiziaria non appena affiorano elementi di responsabilità a carico dei dirigenti ».

Il Ministro
SFORZA.

DE MARTINO CARMINE. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno, da parte dell'Amministrazione ferroviaria, non ricevere, specie nei periodi di ricorrenze festive, spedizioni di merci soggette a deteriorarsi, allo scopo anche di evitare un ulteriore discredito ai servizi gestiti dallo Stato.

« Risulta, infatti, all'interrogante, che colli contenenti merce — e muniti della indicazione della deperibilità — impiegano troppi giorni a percorrere qualche centinaio di chilometri e giungono a destinazione quando la merce è diventata inservibile ». (*Già orale 2018*).

RISPOSTA. — « I trasporti di merce deperibile e deperibilissima, costituiti per lo più da prodotti ortofrutticoli, dolciumi, pesci freschi o vivi, latte, formaggi freschi, bestiame, carni macellate, ecc., vengono effettuati dalle ferrovie dello Stato con appositi treni a marcia rapida o con treni viaggiatori accelerati, diretti, direttissimi e rapidi, a seconda del modo di spedizione. Essi si svolgono regolarmente, ed i casi di tardata resa e conseguente avaria delle cose trasportate, sono da considerarsi assolutamente eccezionali.

« In occasione delle ricorrenze festive, la quantità dei trasporti in parola cresce notevolmente, ed a ciò l'Amministrazione ferroviaria fa fronte, adottando tutta una serie di provvedimenti atti ad aumentare le possibilità di trasporto, provvedimenti che vanno dall'aumento dei carri e bagagliai in circolazione, sino all'istituzione temporanea di appositi treni specializzati a marcia rapida.

« Con questi provvedimenti si è potuto, in occasione delle feste natalizie testé decorse, fronteggiare un traffico eccezionale alquanto superiore a quello verificatosi nel corrispondente periodo dell'anno scorso, e ciò con generale soddisfazione del pubblico.

« Si fa presente, inoltre, che le tariffe in vigore prevedono già l'esclusione di alcune merci deperibili dalle spedizioni a piccola velocità, garantendo quindi, per esse, dei ter-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

mini di resa più ristretti, che, nella generalità dei casi, vengono osservati.

« I casi di avarie delle merci, verificatisi anche nel recente periodo delle feste natalizie, non eccedono le percentuali che si osservano in condizioni normali di esercizio; pertanto, non è assolutamente il caso di rinunciare ad un traffico che, mentre è altamente redditizio per l'Amministrazione, è di grande utilità anche per il pubblico, il quale con le imponenti quantità di merce che presenta alla spedizione, dimostra la sua giustificata fiducia nel vettore ferroviario ».

Il Ministro
D'ARAGONA.

DI FAUSTO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — « Per conoscere le ragioni per le quali l'« Alitalia » ha improvvisamente decisa la soppressione di ogni collegamento aereo con Tripoli, proprio nel momento in cui la partecipazione dell'Italia alla collaborazione in Libia entra in fase di efficienza con promettenti segni di riconoscimento.

« Un simile provvedimento, spezzando l'ultimo legame visibile fra gli italiani della Libia e la madrepatria, ha destato penosa impressione fra quelli e suscitato sfavorevoli commenti fra gli stranieri ». (4512).

RISPOSTA. — « L'Alitalia » ha deciso dal 7 corrente la soppressione della sua linea tri-settimanale Roma-Catania-Malta-Tripoli per mancanza di reddito economico, dato che le sue condizioni finanziarie presenti non le consentono una perdita mensile di circa 30 milioni nell'esercizio della predetta linea.

« Rendendosi conto che tale intempestivo provvedimento poteva avere sfavorevoli ripercussioni negli ambienti italiani ed arabi di Tripoli, questo Ministero è più volte intervenuto per ottenere il ripristino della linea almeno con frequenza settimanale.

« L'Alitalia » non ha però ritenuto di desistere dalla totale soppressione della linea, in attesa che tutto il problema finanziario delle compagnie aeree nazionali venga riesaminato dal Governo sotto il suo aspetto generale. Conversazioni in questo senso sono attualmente in corso ».

Il Ministro
SFORZA.

DONATINI. — *Al Ministro senza portafoglio Campilli.* — « Per conoscere se nel programma delle opere straordinarie da realizzarsi ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 647, sulle zone depresse è stato incluso il completamento del tronco stradale Palazzuolo-

Colle di Casaglia (strada dell'Alpe) indispensabile per la viabilità di tutta la zona montana dell'Alto Senio e per arrestare l'esodo di quelle popolazioni rurali ». (4515).

RISPOSTA. — « Il programma delle opere straordinarie da eseguirsi ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 647, nelle zone depresse dell'Italia centrale e settentrionale, per quel che ha riferimento al settore stradale, non è stato ancora definito dal competente Comitato dei Ministri, essendo tuttora in corso la raccolta degli elementi all'uopo necessari.

« Si fa riserva, pertanto, di comunicare quanto prima le determinazioni che verranno prese in merito al completamento della strada Palazzuolo-Colle di Casaglia ».

Il Ministro senza portafoglio
CAMPILLI.

GRAMMATICO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per sapere se, in armonia con le disposizioni contenute nelle « Nuove norme di gestione per i cantieri scuola di lavoro », vigenti sin dal 1° luglio 1950, sia possibile escludere dal numero degli allievi i braccianti agricoli disoccupati, regolarmente iscritti nelle liste di collocamento ». (4547).

RISPOSTA. — « In merito si chiarisce che, ai sensi della legge 29 aprile 1949, n. 264, ai cantieri-scuola possono essere avviati tutti i lavoratori disoccupati regolarmente iscritti nelle liste di disoccupazione, senza discriminazione di categoria professionale, purché idonei alla prestazione lavorativa che loro si richiede.

« Si chiarisce, altresì, che le norme di gestione non stabiliscono alcuna esclusione dall'avviamento ai cantieri dei braccianti agricoli iscritti nelle liste di disoccupazione ».

Il Ministro
MARAZZA.

GRILLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se, date le condizioni in cui si svolge il traffico sulla linea Milano-Sondrio, non ravvisi l'urgenza di procedere all'elettrificazione dell'intera linea e non del solo tratto Milano-Lecco; e, ove sia in programma l'elettrificazione del restante tratto Lecco-Sondrio, per quale epoca si ritenga di potere condurre a termine i lavori relativi ». (4453).

RISPOSTA. — « La linea Monza-Lecco-Sondrio è da molto tempo elettrificata a corrente alternata trifase alla tensione di 3700 Volt.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

« Attualmente è in corso la trasformazione in corrente continua 3000 Volt del tratto Monza-Lecco (il tratto Milano-Monza è in esercizio a corrente continua 3000 Volt sin dal 1939). Tale lavoro verrà compiuto entro il primo semestre del corrente anno.

« I lavori necessari per eseguire la trasformazione della Lecco-Sondrio e della Colico-Chiavenna sono stati compresi nel programma recentemente autorizzato.

« Il progetto relativo è in corso di avanzata preparazione e si prevede di iniziare i lavori entro il primo semestre del corrente anno e portarli a termine entro il 1952 ».

Il Ministro
SFORZA.

IMPROTA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere se ritenga di risanare i popolosi rioni Berlingieri e Censi dell'ex comune di Secondigliano attualmente aggregato a Napoli, i quali mancano di fognature e pavimentazioni, e rappresentano un pericolo per la salute pubblica alla periferia di una grande città ». (3700).

RISPOSTA. — « Il progetto relativo ai lavori di sistemazione delle fognature e della pavimentazione del rione Berlingieri dell'ex comune di Secondigliano, per una spesa dell'importo di lire 202 milioni, è stato esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fin dal 2 agosto 1949, il quale lo ha ritenuto meritevole di approvazione salvo l'introduzione di modifiche ed integrazioni. I lavori però non hanno avuto corso per mancanza di fondi.

« Per il finanziamento dei lavori anzidetti, non è stata peraltro avanzata nessuna richiesta da parte del comune di Napoli, a termini della legge 3 agosto 1949, n. 589, e d'altra parte non si vede come questa Amministrazione potrebbe provvedere in altro modo al detto finanziamento.

« Si assicura, comunque, che l'opera di che trattasi sarà segnalata alla Cassa del Mezzogiorno ai fini dell'eventuale finanziamento, ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 646.

« Per quanto riguarda, poi, la fognatura e la pavimentazione del rione Censi, si fa osservare che questo Ministero non ha la possibilità di disporre nessuna opera di sistemazione organica del detto rione, data la imponente mole dei lavori che dovrebbero essere effettuati, lavori che non potrebbero essere limitati alle sole fognature e pavimentazioni.

« Si tratta, infatti, di una vera e propria opera di risanamento edilizio di un'ampia zona, risanamento che richiederebbe lo studio

e l'attuazione di un piano regolatore, con la demolizione di case agricole esistenti e successive ricostruzioni con sistemi rispondenti ai moderni criteri dell'urbanistica.

« Qualsiasi opera parziale o frammentaria non risolverebbe il problema e non farebbe altro che comportare un aggravio di spesa sul bilancio dello Stato ».

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

LECCISO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste e all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — « Per sapere se sono a conoscenza che il canale di bonifica, che dall'Agro di Borgagne, frazione di Melendugno (Lecce) dovrebbe convogliare le acque della zona al lago Alimini, venne dall'Ufficio del Genio civile di Lecce sostituito da un piccolo canale in muratura, il cui fondo non fu rivestito in cemento, sicché ora vi sono cresciute le erbe palustri e l'acqua ristagna, onde la zona è infestata di malaria.

« L'interrogante chiede altresì di sapere se risponde a verità che non si è proceduto al completamento del canale e neppure alla manutenzione delle opere già fatte, perché mancherebbero i fondi occorrenti e, nell'affermativa, quali provvedimenti si intenda adottare con urgenza, per evitare che opere iniziate a beneficio di quelle zone si riducano in un danno, per non essere state completate, e che la malaria abbia a diffondersi ulteriormente ».

RISPOSTA. — « Il canale di bonifica dell'Agro di Borgagne (frazione di Melendugno) — provincia di Lecce — che convoglia le acque della zona al Lago Alimini, è denominato Zuddea-Malapezza ed è lungo circa chilometri 7.500.

« Il tratto a monte del canale (verso Borgagne) è completamente asciutto, dato l'impietramento al fondo, e con limitatissima vegetazione palustre.

« Nel tratto a valle, si nota una lama d'acqua scorrente nel fondo della larghezza di circa metri 3 per una altezza di circa centimetri 30. In detto tratto, data la natura del terreno, affiorano invece vegetazioni palustri.

« Per eliminare gli inconvenienti lamentati e dato che il canale non venne completato, nel progetto esecutivo per la sistemazione della palude Traugnano e dei colatori esistenti, redatto dall'Ente per lo sviluppo dell'irrigazione e la trasformazione fondiaria in Puglia e Lucania per l'importo di lire 18.880.000, è stata prevista anche la sistema-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

zione del canale di cui trattasi per l'importo di lire 5.476.860.

« Tale progetto è stato recentemente approvato dal Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Puglia, nell'importo ridotto di lire 17.450.000.

« Non appena l'istruttoria sarà favorevolmente definita e si potrà disporre per il finanziamento dei lavori, saranno date disposizioni per la precedenza alla sistemazione del canale Zuddea-Malapezza.

« Per quanto di competenza dell'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità è da far presente che nella zona di Melendugno la malaria è pressoché scomparsa in quanto, in tutto l'anno 1950, sono state denunciate esclusivamente tre manifestazioni di malaria benigna recidiva, non controllata con emoscopia e quindi anche dubbia come diagnosi e che tutta la zona stessa è stata trattata con D.D.T. ».

*Il Ministro dell'agricoltura
e delle foreste*

SEGNÌ.

LECCISO. — *Al Ministro della difesa.* — « Per sapere quali provvedimenti ritenga di adottare a favore del personale, già dipendente da ditte private in Albania, militarizzato e trattenuto colà dopo l'armistizio per prestare servizio obbligatorio.

« L'interrogante rileva che la restrizione della libertà individuale di tali dipendenti militarizzati si identifica con lo stato vero e proprio di prigionia, sicché si impone a tutti gli effetti tale riconoscimento ». (4164).

RISPOSTA. — « La situazione degli operai italiani già dipendenti da ditte private in Albania e militarizzati ai soli effetti penali e disciplinari, rimasti colà dopo l'8 settembre 1943 e trattenuti per il lavoro obbligatorio, è stata già considerata da questo Ministero.

« Sin dal febbraio 1950, infatti, è stato prospettato al Ministero del tesoro l'opportunità di considerare come trascorso in prigionia il periodo di tempo durante il quale il personale in questione è stato trattenuto in Albania per lavoro obbligatorio.

« Senonché il predetto Dicastero, pur non dichiarandosi contrario alla iniziativa, ha chiesto chiarimenti in ordine al trattamento fatto agli operai in parola dal Governo albanese, specialmente per quanto concerne l'eventuale stipendio o paga da essi percepito durante la prestazione obbligatoria di lavoro.

« In proposito, il ripetuto Dicastero ha chiarito che qualora al personale di che trattasi fosse stato già corrisposto un particolare trattamento economico, nei confronti del personale stesso potrebbesi ammettere solo la concessione di speciali sussidi o, comunque, di provvidenze a carattere assistenziale e non già l'estensione delle disposizioni sul trattamento economico per i prigionieri di guerra.

« La richiesta del Ministero del tesoro è sembrata in linea di massima fondata ed al fine di avere, pertanto, quei maggiori elementi del caso, questo Ministero si è rivolto al Ministero degli affari esteri, per avere notizie circa il trattamento economico usato dal Governo albanese al personale in questione; detto Dicastero, però, ha fatto conoscere che le singole situazioni dovrebbero essere esaminate caso per caso, non essendo in possesso di elementi precisi in merito agli emolumenti eventualmente corrisposti dalle autorità albanesi agli operai colà trattenuti.

« Al riguardo, occorre considerare che la apposita Commissione italiana inviata in Albania nel luglio 1945 ricevette improvvisamente, nel gennaio successivo, dal Governo albanese l'invito a lasciare quel territorio, prima ancora di avere ultimato i suoi lavori, fra i quali rientrava anche il compito di stipulare con lo stesso Governo albanese un regolare contratto di lavoro e di determinare le remunerazioni per gli operai italiani.

« Si è reso perciò necessario svolgere ulteriori accertamenti — attualmente in corso — allo scopo di stabilire il numero degli operai di che trattasi e l'onere complessivo derivante dall'eventuale corresponsione agli operai medesimi degli assegni di prigionia, per riprendere poi le trattative con il Ministero del tesoro ».

*Il Ministro
PACCIARDI.*

LOZZA. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — « Per conoscere le ragioni che ostano alla costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Alessandria.

« Il vecchissimo, e del tutto inadatto ormai, carcere giudiziario di via Parma, dovrebbe, a parere dell'interrogante essere demolito e l'area dovrebbe servire a costruzioni di abitazioni civili. Il nuovo carcere dovrebbe sorgere in località periferica e dovrebbe essere sistemato secondo i criteri dell'attuale edilizia carceraria ». (4416).

RISPOSTA. — « E' da premettere che ad Alessandria esistono due stabilimenti carcerari, distanti tra di loro poche centinaia di metri,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

e cioè il carcere giudiziario, che può ospitare 93 uomini e 5 donne, e la casa di reclusione per uomini di 456 posti; entrambi gli Istituti sono retti da un'unica direzione.

« Dagli atti di questo Ministero non risulta alcun precedente relativo alla costruzione di un nuovo carcere, la quale importerebbe da sé sola una spesa certamente superiore ai cento milioni di lire, senza tuttavia risolvere il problema del servizio carcerario, anzi complicandolo con l'inevitabile grande aumento della distanza tra il nuovo carcere e l'attuale casa di reclusione.

« Viceversa, l'attuale sede del carcere giudiziario si giova della esistenza e della relativa vicinanza della casa di reclusione nonché della vicinanza di entrambi gli Istituti agli uffici giudiziari.

« A prescindere da tali considerazioni, sta di fatto che le nuove costruzioni carcerarie vengono, dal 1931, eseguite coi fondi del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e che tali fondi difettano non solo per le nuove costruzioni, ma anche per ultimare quelle già iniziate e che sono naturalmente le più urgenti.

« In questa condizione e data anche la particolare situazione del bilancio statale nel momento, non si reputa opportuno prospettare la possibilità della costruzione di un nuovo carcere in Alessandria ».

*Il Sottosegretario di Stato
per la grazia e giustizia*
TOSATO.

MAROTTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere i motivi che hanno sinora impedito il ripristino della strada vicinale che già esisteva a valle della strada ferrata presso la stazione di Maratea (Potenza), e fu interrotta in seguito alla costruzione del terzo binario della citata stazione; e per conoscere se non intenda dare sollecite disposizioni per la immediata ricostruzione della predetta strada, indispensabile alle esigenze di numerosi cittadini ». (4480).

RISPOSTA. — « La stradella di cui viene richiesto il ripristino è di proprietà delle ferrovie dello Stato e fu costruita al tempo dell'impianto della linea ferroviaria tirrenica, per dare accesso alle proprietà che, in seguito alla costruzione della linea, venivano a mancare di un accesso diretto.

« In conseguenza della costruzione del terzo binario nella stazione di Maratea, lavoro eseguito nel 1935, furono espropriati alcuni terreni che si servivano della detta stra-

della e fu soppressa la medesima nel tratto ad essi corrispondente. Sono però rimasti utilizzabili i due tronchi estremi i quali, sbocando ciascuno su pubblica via, assicurano un accesso a tutte le altre proprietà private che, dopo il recente esproprio ferroviario, hanno necessità di servirsi della stradella in parola.

« Ciò stante, non essendo la medesima destinata al pubblico transito, l'Amministrazione ferroviaria non è tenuta ad eseguire alcun lavoro per riattivarne la continuità ».

Il Ministro
D'ARAGONA.

MONTICELLI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — « Per sapere se non ritiene opportuno e necessario effettuare un collegamento telefonico tra il comune di Trequanda in provincia di Siena e le sue frazioni, che distano parecchi chilometri, allo scopo di dotarle di un minimo di vita civile togliendole dall'isolamento in cui si trovano ». (4462).

RISPOSTA. — « In merito si fa presente che il collegamento telefonico delle frazioni di Trequanda con il rispettivo comune non può essere effettuato a totale carico dello Stato, in quanto che la vigente legislazione (legge 28 luglio 1950, n. 690) prevede tale beneficio solo a favore dei capoluoghi di comune sprovvisti di telefono, e non delle frazioni.

« Pertanto, per ottenere gli impianti richiesti, il comune di Trequanda potrà rivolgersi alla Società telefonica concessionaria di zona, alla quale, a norma di legge, dovrà corrispondere il 50 per cento delle spese che saranno necessarie.

« Peraltro, questo Ministero non mancherà di interessare la Società affinché riduca le spese predette al minimo indispensabile ».

Il Ministro
SPATARO.

POLANO. — *Al Ministro senza portafoglio Campilli.* — « Per conoscere quali finanziamenti siano previsti nel corrente esercizio e nei nove esercizi successivi per le sistemazioni montane da eseguire in Sardegna con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno ». (4501).

RISPOSTA. — « I bacini montani della Sardegna, in cui le opere di sistemazione idraulico-forestale saranno finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno, sono i seguenti, scelti previe intese tra gli Uffici del Genio ci-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

vile e forestali coordinate dal Provveditorato alle opere pubbliche:

provincia di Cagliari: Rio Solanas, Rio Corogiu, Rio Fluminimannu, Rio Pula, Rio San Milano, Carloforte;

provincia di Sassari: Rio Coghinas, Fiume Liscio, Caprera;

provincia di Nuoro: Rio Posada, Rio di Solago, Fiume Cedrino, Fiume Pelau, Fiume Tirso.

« La Cassa per il Mezzogiorno si propone di sistemare integralmente i predetti bacini e pertanto si prevede un finanziamento nel decennio proporzionato all'effettivo disordine idrogeologico dei bacini stessi.

« Per l'esercizio 1950-51 è prevista una spesa di lire 560 milioni. Per la parte di competenza forestale i progetti, compilati dal Corpo forestale, sono stati approvati dalla Cassa per il Mezzogiorno che ha già concesso anche una anticipazione di fondi per l'esecuzione dei lavori. Per quella di competenza del Genio civile lo studio dei progetti è in corso ».

Il Ministro senza portafoglio
CAMPILLI.

POLANO. — *Al Ministro senza portafoglio Campilli.* — « Per conoscere se nel piano dei finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno sia stata inserita la costruzione del nuovo Acquedotto per Sassari, e precisamente la entità dello stanziamento ed in quali esercizi sarà erogato ». (4503).

« RISPOSTA. — « Nel piano decennale delle opere straordinarie da eseguirsi dalla Cassa per il Mezzogiorno, è compresa la costruzione delle opere principali di raccolta e di adduzione per l'Acquedotto per Sassari.

« La spesa relativa è stata prevista in lire 1300 milioni e corrisponde all'incirca a quella risultante dal progetto di massima redatto dall'ingegnere Princivalle.

« Il progetto suddetto ed uno stralcio esecutivo riguardante la costruzione della diga sul Rio Bidighinzu, si trovano presso gli organi tecnici della Cassa per l'esame.

« La Cassa si propone d'iniziare l'opera nel prossimo esercizio 1951-52 e di proseguirla quindi senza interruzioni sino alla sua ultimazione negli esercizi successivi ».

Il Ministro senza portafoglio
CAMPILLI.

REALI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — « Per sapere quali provvedimenti intende prendere al fine di erogare l'acqua po-

tabile alle carceri di Cesena; acqua potabile che può essere acquistata con una minima spesa, siccome l'acquedotto della città dista poche decine di metri dall'ingresso dalle carceri stesse ». (4441).

RISPOSTA. — « Si assicura che il problema dell'impianto idrico nelle carceri mandamentali di Cesena ha formato oggetto di particolare interessamento da parte del Ministero della giustizia, il quale anche recentemente ha rivolto vive premure agli organi cui spetta di provvedere, e cioè al comune di Cesena ed al Provveditorato regionale alle opere pubbliche di Bologna ».

Il Sottosegretario di Stato
TOSATO.

RESCIGNO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — « Per sapere se è vero che, malgrado la circolare di detto Dicastero 1° dicembre 1949, richiedente allo scopo 15 anni di anzianità, siano stati nei recenti scrutini promossi al grado IX ufficiali postali con anzianità nel grado X di molto inferiore ai censati 15 anni, mentre sono stati trascurati funzionari con anzianità di 17 e di 18 anni; e per conoscere, in caso affermativo, le ragioni di tale fatto, che non si appalesa certamente giusto ». (4436).

RISPOSTA. — « Gli ufficiali postali dei gradi dall'VIII al X appartengono tutti al quadro esecutivo del ruolo di gruppo C.

« Per la promozione al grado IX gli ufficiali del grado X hanno però due possibilità, e precisamente: o l'avanzamento al grado IX dello stesso quadro esecutivo, in cui, con tale grado, la carriera si chiude; ovvero il passaggio al quadro dei Capi d'ufficio, che comprende i gradi IX ed VIII.

« Ciò posto, si precisa che le promozioni al grado IX dei due quadri in parola sono regolate da distinte legge nel modo seguente:

1°) le promozioni ai posti di grado IX del quadro dei Capi di ufficio sono conferite al personale appartenente ai gradi XII, XI, X e IX del quadro esecutivo mediante esami di idoneità ed esami di concorso per merito distinto, ai sensi dell'articolo 12 del regio decreto 15 agosto 1926, n. 1733.

« Solo in virtù di disposizioni di legge di carattere transitorio ed eccezionale (regio decreto n. 1718, del 30 novembre 1942, articolo 2) dette promozioni vengono — dal 1942 — conferite mediante scrutini, per merito comparativo, agli ufficiali dei gradi IX e X del quadro esecutivo; così è avvenuto nel recente scrutinio di cui trattasi.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

« Al riguardo è da tener conto che al 31 dicembre 1950, erano vacanti, nel grado IX del quadro dei Capi d'ufficio n. 560 posti, e poiché ai sensi dell'articolo 6 della legge 229 un terzo dei citati posti doveva essere accantonato per metterlo a concorso di merito distinto, solo due terzi di detta disponibilità (e cioè 373) sono stati conferiti — come detto — mediante scrutinio di merito comparativo. Per tale scrutinio — a norma di legge — « non era richiesta alcuna anzianità di grado ».

« 2°) Le promozioni ai posti di grado IX (primi ufficiali) del quadro del personale esecutivo, sono conferite ugualmente per merito comparativo, ma solo agli ufficiali esecutivi di I classe (grado X-C), forniti del diploma di licenza di scuola media inferiore o di titolo equipollente — con almeno 15 anni di anzianità nel grado X stesso ai sensi dell'articolo 9 della legge 18 aprile 1940, n. 288.

« Da quanto sopra riesce, quindi, evidente come le leggi che disciplinano i due sistemi di promozioni, siano completamente diverse.

« Nel primo sistema, infatti, la legge dà assoluta prevalenza al criterio della scelta dei più meritevoli — prescindendo dal requisito della anzianità del grado.

« Nel secondo, invece, l'anzianità, " stabilita in 15 anni di grado ", è uno dei requisiti essenziali per la partecipazione allo scrutinio.

« Ora, per quanto riguarda la sostanza della questione, le recentissime promozioni al grado IX-C — capi di ufficio — sono state conferite mediante scrutinio per merito comparativo al quale hanno " partecipato circa 3000 impiegati tra grado X e IX ", e purtroppo, data la forte sproporzione fra i posti da conferire (373) e i partecipanti allo scrutinio stesso, è evidente che non tutti gli impiegati meritevoli — ed erano veramente molti — hanno potuto essere promossi.

« Per quanto si attiene alla circolare del 1949, essa ebbe lo scopo di raccogliere alcune notizie interessanti lo scrutinio del grado IX-C (primi ufficiali) effettuato nel dicembre stesso anno, per promozioni con decorrenza 1° gennaio 1950 e conseguentemente non ha nulla a che vedere con lo scrutinio di cui sopra.

« Non sembra, infine, superfluo aggiungere che è stato già presentato al Parlamento un disegno di legge, in cui è — tra l'altro — previsto un nuovo organico di 1000 posti nel grado IX-C (primi ufficiali), il che, ad approvazione avvenuta consentirà il passaggio a tale grado di altrettanti impiegati del grado X in possesso dei prescritti requisiti ».

Il Ministro
SPATARO.

SAIJA. — *Al Ministro dei trasporti.* —

« Per sapere quali motivi inducono gli organi ferroviari ad insistere nel colpevole sistema di invio di tradotte di carri vuoti nell'Isola quando la esperienza recente e passata ha sempre dimostrato che l'ipotetico ritardo per l'uso all'esportazione si aggira sulle ventiquattro ore per il solo primo giorno: tutto ciò mentre migliaia di richieste per spedizioni dal Continente in Sicilia restano invase, aggravando così la crisi degli approvvigionamenti che, se si manifesta seria per le attività della Penisola che risentono solo sintomi economici e non di trasporto, diventa grave per quelle dell'Isola.

« Per sapere, inoltre, se non reputi opportuno ed indilazionabile intervenire presso gli organi ferroviari regionali allo scopo di chiarire che le attività economiche regionali non si esauriscono nel settore ortofrutticolo, e ciò perché queste lunghe stasi di rapporti fra l'Isola ed il Continente fanno sempre più perdere mercati o la clientela conquistata a prezzi di tanti sacrifici.

« Per sapere, infine, quali provvedimenti intenda adottare per eliminare un così grave inconveniente, al di fuori di quei piccoli adattamenti fin qui adottati che in sostanza non hanno risolto nulla, mentre l'appena incipiente incremento delle nostre esportazioni minaccia di cronicizzare l'inconveniente ». (4491).

RISPOSTA. — « È necessario premettere che il sistema di inviare in Sicilia tradotte di carri vuoti, definito « colpevole » è invece imposto dal fatto che, nel corso della campagna agrumaria, l'entità dei trasporti merci in esportazione dall'Isola è di molto superiore a quella dei trasporti in arrivo dal Continente, e perciò i carri risultanti dallo scarico di questi ultimi non sarebbero sufficienti ad assicurare il carico dei primi.

« Nel corso della campagna 1949-50, la cui entità pur essendo stata notevole, non raggiunse le imponenti proporzioni dell'attuale, sicché non rese necessaria alcuna limitazione nel traffico da e per la Sicilia, le ferrovie dello Stato dovettero inviare nell'Isola, nel periodo novembre-gennaio, ben 7391 carri vuoti, con una media di 80 al giorno.

« Anche per la campagna in corso sarebbe stato intendimento della Direzione generale delle ferrovie dello Stato inviare in Sicilia soltanto il quantitativo di carri vuoti strettamente indispensabile a coprire la differenza tra carri carichi in entrata nell'Isola ed in uscita dall'Isola. Tale sistema si è, però, po-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

tuto attuare soltanto all'inizio della campagna, e precisamente per tutto il mese di novembre 1950; successivamente, per effetto del progressivo aumento del carico degli agrumi in Sicilia in concomitanza con un sensibile incremento del traffico merci dal Continente (si noti che nel mese di novembre 1950 sono entrati in Sicilia in media 337 carri carichi per giorno, contro 290 nel mese corrispondente del 1949), si è dovuti forzatamente ricorrere alla limitazione del carico delle merci dal Continente per l'Isola, allo scopo di consentire un maggiore afflusso di vuoti per far fronte alle immediate esigenze dei centri di produzione agrumaria.

« È da tenere presente, al riguardo, che la necessità di limitare l'afflusso dei carichi è stata imposta principalmente dalle deficienze degli impianti ferroviari siciliani, e specialmente della stazione di Messina, a cui, com'è noto, fa capo tutto il traffico viaggiatori e merci attraverso lo stretto.

« L'esperienza acquisita con le precedenti campagne ha messo, infatti, in chiara evidenza che, quando il quantitativo dei carri carichi interessanti quella stazione supera i 900, essa, data la potenzialità degli impianti di cui dispone, non è più in grado di fronteggiare la situazione. In atto, il quantitativo dei carri carichi in uscita ha già raggiunto i 600 al giorno, e pertanto non si può imporre a Messina in via continuativa un traffico di entrata che superi all'incirca i 300 carri carichi giornalieri.

« È da rilevare che per questi ultimi la stazione deve provvedere a laboriose manovre per il selezionamento dei carri locali (da immettere successivamente nei diversi posti di scarico) e di quelli di transito con i quali deve comporre vari treni aventi funzioni diverse per il proseguimento sulle due linee di Palermo e di Catania, mentre il materiale vuoto in arrivo raggruppato con le navi traghetti può essere fatto immediatamente proseguire verso i luoghi di carico senza alcuna manovra.

« D'altra parte, la potenzialità delle linee facenti capo a Messina, entrambe a semplice binario e con trazione a vapore (e quella di Palermo con forte acclività nel tratto iniziale fino a Rometta) è assai limitata e pertanto, qualora essa fosse sfruttata integralmente da Messina per l'inoltro di carri carichi, il quantitativo di questi non sarebbe sufficiente ad assicurare, dopo lo scarico, tutte le richieste di carico per l'esportazione; giova tener presente, al riguardo, che da Messina deve essere assicurato anche il rifornimento del carbone

per Venetico e delle fosforiti per Villafranca e Milazzo in arrivo al porto di Messina dal mare, e questi trasporti, che si effettuano necessariamente con carri aperti non idonei al ricarico con derrate, vengono ad incidere sulla limitata potenzialità della linea Messina-Rometta.

« Di qui la necessità di riservare una parte delle possibilità offerte dalle due linee sudette all'inoltro dei carri vuoti, che essendo più leggeri possono essere inviati alle località di carico in quantità notevolmente superiore a parità di numero di treni, che già saturano la potenzialità delle linee.

« Infine, la necessità di limitare l'afflusso dei carri carichi in Sicilia è imposta anche dalle scarse possibilità offerte dalla stazione di Catania Centrale, che è interessata da circa i 2/3 del traffico in arrivo dal Continente per la Sicilia, e che durante la campagna agrumaria è fortemente impegnata dai trasporti di agrumi in partenza, tanto è vero che si è dovuto ricorrere a riservare il suo scalo merci al carico dei soli trasporti di agrumi destinati all'estero, mentre i carri per l'interno dell'Italia vengono caricati soltanto allo scalo di Catania Acquicella.

« Circa l'affermazione fatta, che la riutilizzazione dei carri carichi in arrivo comporta soltanto un ipotetico ritardo di circa ventiquattr'ore per il solo primo giorno, si fa osservare che essa è valida soltanto per quanto riguarda i carri in arrivo carichi nelle stazioni che servono centri di produzione agrumaria. Purtroppo, però, ciò si verifica soltanto per una parte non rilevante dei trasporti in arrivo, mentre il resto è destinato a stazioni anche lontane dai centri di produzione (specie se trattasi di località delle zone sud-occidentali dell'Isola): per questi, tra viaggio a carico da Messina a destinazione e viaggio a vuoto da questa ai luoghi di riutilizzazione, occorrono — date le ben note deficienze d'impianti della generalità delle linee siciliane — dai sette agli otto giorni in media, e quindi il reimpiego di circa 250 carri comporterebbe l'aumento, di 1500-2000 unità, dei carri in circolazione nell'Isola, in aggiunta agli 8500 carri circa che già circolano nell'Isola, aumento questo che non potrebbe essere sopportato dagli impianti della Sicilia, già saturi e che si trovano pressoché nelle stesse condizioni in cui erano quando attraverso lo stretto si svolgeva un traffico complessivo di 600 carri nei due sensi, mentre attualmente si è già arrivati ai 1200.

« Ad ogni modo, non è inopportuno far rilevare che, nonostante il contingentamento

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

in atto, i carri carichi di merci inoltrati in Sicilia dal Continente sono stati, nel periodo novembre 1950-gennaio 1951, in totale 28.482, con una media di 309 al giorno, contro un totale di 26.907 (media giornaliera 292) nel corrispondente periodo dello scorso anno.

« Circa la ripartizione, tra le varie merci, del contingente stabilito per il carico dei trasporti in uscita dall'Isola, in relazione alla potenzialità degli impianti, si comunica che il Compartimento ferroviario di Palermo si è attenuto finora al criterio di favorire, nei limiti del possibile, il carico degli agrumi e degli altri prodotti ortofrutticoli, che per la loro deperibilità non possono essere dilazionati; ciò però senza ridurre eccessivamente il carico delle altre merci.

« Infatti, risulta che nel solo mese di gennaio 1951, su un totale di 14.809 carri carichi usciti dall'Isola, quelli di merci diverse dalle derrate sono stati ben 4411, cioè circa il 30 per cento del totale, con una media di 142 al giorno. Così stando le cose, non sembra che si possa parlare di stasi di rapporti fra l'Isola ed il Continente, tanto più se i dati suesposti si raffrontano con quelli del gennaio 1950, in cui, senza che vigessero limitazioni di alcun genere, vennero spediti dalla Sicilia al Continente soltanto 4055 carri di merci diverse dai prodotti ortofrutticoli, con una media giornaliera di 131.

« Comunque, se le autorità competenti della Regione siciliana credessero di richiedere che venga seguito un criterio diverso nella ripartizione del contingente fra le varie merci, le ferrovie dello Stato non avrebbero difficoltà ad aderire alla richiesta.

« Da quanto si è detto finora, emerge che le limitazioni imposte al traffico ferroviario da e per la Sicilia sono purtroppo inevitabili, e sono dovute essenzialmente a deficienze degli impianti della rete Sicula.

« Il miglioramento di detti impianti richiede spese notevolissime, alle quali le ferrovie dello Stato si sobbarcheranno gradualmente, in relazione alle possibilità offerte dal bilancio. Per intanto, sono già in via di ultimazione i lavori per l'elettrificazione della tratta Messina-Barcellona della linea Messina-Palermo, ed è stata stanziata la somma occorrente per la trasformazione a doppio binario del tratto Termini Imerese-Altavilla Milicia, della stessa linea, e per la sistemazione degli impianti del centro di Palermo. Sono pure in corso di esecuzione o di studio i lavori inerenti alla centralizzazione degli impianti di sicurezza sull'intera linea citata.

« È stato studiato l'ampliamento della stazione di Bicocca, che dovrà sostituire Catania Centrale nel lavoro di scomposizione e composizione dei treni merci facenti capo a quel nodo ferroviario, nonché della stazione di Messina. La realizzazione graduale di questo programma di lavori si attuerà in relazione alla disponibilità dei fondi ».

Il Ministro
D'ARAGONA.

SAMMARTINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere come intenda soddisfare la necessità non più derogabile dei comuni di Morrone nel Sannio e Ripabottoni, in provincia di Campobasso, che da anni sperano di veder realizzata l'arteria rotabile, lunga soli due chilometri, per la quale le popolazioni interessate vedrebbero sollevare le sorti della propria povera economia ».
(4107).

RISPOSTA. — « La strada di allacciamento dei comuni di Morrone del Sannio e di Ripabottoni non è classificata né come strada provinciale, né come strada comunale da costruirsi con i benefici del decreto legislativo luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019 e pertanto non rientra tra le strade da eseguire a cura del Ministero dei lavori pubblici ».

Il Sottosegretario di Stato
CAMANGI.

SCOTTI ALESSANDRO. — *Al Ministro della difesa.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno riaprire i termini per la presentazione delle domande intese ad ottenere il trattamento « Presente alle bandiere » ed in generale tutte le provvidenze disposte dal Governo a favore delle famiglie dei combattenti, dei caduti, degli invalidi e mutilati, tenendo conto che i termini perentori stabiliti come, per esempio, quello di mesi tre dalla data di partecipazione dell'avvenuto decesso, di cui alla circolare 1° febbraio 1948, n. 9200/AIE Ministero della difesa (Esercito), non hanno potuto essere osservati in moltissimi casi perché non furono portati tempestivamente a conoscenza della massa di aventi diritto, per la massima parte composta da gente semplice dei campi che — pronta sempre ad ogni sacrificio per la Patria — è costantemente assorbita dal suo duro lavoro e non ha sempre modo di leggere i giornali e di entrare in dimestichezza con tutta la congerie di norme e disposizioni che si emanano dai vari competenti Dicasteri ».
(4299).

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

RISPOSTA. — « In base all'articolo 3 del decreto-legge 5 aprile 1943, n. 681, le domande intese ad ottenere il trattamento economico di « presenza alle bandiere » dovevano essere inoltrate entro tre mesi dalla data di partecipazione dell'avvenuto decesso o della dichiarazione di irreperibilità.

« Successivamente, con decreto-legge 6 aprile 1944, n. 108, detto termine venne prorogato fino a tre mesi dalla conclusione del Trattato di pace; tale proroga fu portata a conoscenza dei distretti militari e prefetture, per le conseguenti comunicazioni a tutti i comuni, con circolare n. 2800/AIE, in data 1° luglio 1945.

« Con l'entrata in vigore del Trattato di pace — 25 dicembre 1947 — si determinò la necessità di richiamare l'attenzione di tutti gli interessati sui termini di presentazione delle istanze di che trattasi; pertanto, con circolare n. 9200/AIE, in data 1° febbraio 1948, venne comunicato che:

a) per le partecipazioni di morte o le dichiarazioni di irreperibilità effettuate prima dell'entrata in vigore del Trattato di pace, le domande intese ad ottenere il trattamento economico di « presenza alle bandiere » dovevano essere inoltrate entro tre mesi a partire dal 25 dicembre 1947;

b) per le partecipazioni di morte o dichiarazioni di irreperibilità effettuate dopo il 25 dicembre 1947, il termine di tre mesi per la presentazione delle domande in questione sarebbe decorso dalla data di comunicazione del decesso o della irreperibilità.

« Da quanto precede appare che questa Amministrazione ha fatto quanto in suo potere perché le disposizioni emanate in materia fossero portate a conoscenza di tutti gli interessati.

« Tuttavia, in considerazione della particolare situazione in cui molti interessati — e specialmente le famiglie dei dispersi in Russia ed in Balcania, le quali, mal sopportando l'idea di considerare deceduti i propri congiunti, non hanno, per comprensibili ragioni morali, inoltrato domanda nei termini prescritti — sono venuti a trovarsi, questa Amministrazione ha già posto allo studio uno schema di disegno di legge inteso, fra l'altro, a prorogare ulteriormente i cennati termini.

« Non risulta vi siano altri termini da riaprire in materia di provvidenze per le famiglie dei combattenti, caduti, mutilati ed invalidi, ad eccezione di quello per la presentazione delle domande di contributo statale per la traslazione delle salme dei caduti in guerra. Per la proroga di tale termine questa Am-

ministrazione, peraltro, ha presentato alla Camera fin dal 29 novembre 1950 apposito disegno di legge ».

Il Ministro
PACCIARDI.

TURCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se sia a conoscenza degli ostacoli che si frappongono all'istituzione del servizio automobilistico collegante il capoluogo del comune di Stimigliano (Rieti) con la rispettiva stazione ferroviaria, dato che la domanda di concessione inoltrata dalla ditta Aldo Paolucci, da circa un anno, in debita forma, tramite il comune interessato al servizio, non è stata fino ad oggi evasa.

« Per conoscere, altresì, se in considerazione del disagio in cui versa la popolazione di Stimigliano per effetto di tale ritardo, non ritenga di intervenire al fine di eliminare questi ostacoli specie se, come si suppone, provengono da altre ditte concorrenti non in grado, secondo quanto dovrebbe anche risultare dagli atti di ufficio, di effettuare il servizio alle condizioni offerte e garantite dalla ditta Paolucci ». (4486).

RISPOSTA. — « La questione sollevata per la sollecita definizione della proposta relativa all'istituzione di un diretto collegamento automobilistico tra Stimigliano e lo scalo ferroviario omonimo, è da tempo allo studio di questo Ministero, il quale ha dovuto necessariamente impostare il relativo esame in rapporto anche alla presumibile vitalità economica del servizio da concedere.

« La necessità di attentamente considerare l'aspetto economico della questione trova giustificazione nell'opportunità di non far luogo a concessione di un nuovo servizio, se prima non ne sia assicurata la vitalità e ciò ai fini della regolarità e della continuità dell'esercizio.

« Ora, considerata la presumibile scarsa produttività economica del servizio proposto, tanto che il comune di Stimigliano ha dichiarato di essere disposto ad intervenire finanziariamente, questo Ministero, prima di dar corso alla richiesta di concessione dell'impresa Paolucci, ritiene opportuno che venga precisata la portata di siffatto intervento.

« In altri termini si ritiene che il comune debba dare carattere di concretezza al proprio intendimento facendo luogo a formale delibera del Consiglio comunale, per la determinazione dell'importo annuo da erogare alla azienda a titolo di sovvenzione.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 FEBBRAIO 1951

« Una delibera in siffatti termini potrà essere assunta ad elemento di esame e di giudizio, ai fini dell'eventuale assenso all'attivazione del servizio, solo dopo che sarà stata approvata dalla competente Giunta provinciale amministrativa.

« La valutazione dell'importo che il comune si impegnasse a corrispondere unitamente alla prevedibile entità del traffico da Stimigliano per lo scalo ferroviario, metterà questo Ministero in possesso di sufficienti elementi per stabilire se sussistono condizioni

di compensatività economica, tali da conferire regolarità e continuità al servizio proposto, una volta che fosse attivato.

« In tali sensi si sta ora completando la istruttoria, cui si cerca di dare un corso, il più possibile sollecito, al fine di definire al più presto la questione ».

Il Ministro
D'ARAGONA.