

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

	PAG.		PAG.
ABENANTE: Rimborso ricchezza mobile agli operai dello spolettificio di Torre Annunziata (Napoli). (175) . . . . .	2	CRUCIANI: Indennizzo, da parte dell'« Inam », delle festività comprese nel periodo massimo di malattia. (74) . . . . .	12
ABENANTE: Ventilata soppressione dello scalo merci di Pompei (Napoli). (182) . . . . .	3	CRUCIANI: Raddoppio binario sulla Orte-Ancona. (438) . . . . .	13
ALBERTINI: Nuovo scalo ferroviario in Domo-dossola (Novara). (152) . . . . .	3	CRUCIANI: Assistenza sanitaria ai figli studenti universitari. (486) . . . . .	13
ALPINO: Programmi « Enel » relativi ad imprese elettriche. (27) . . . . .	4	D'ALESSIO: Soppressione di fermate alla stazione ferroviaria di Formia (Latina). (325) . . . . .	14
AMADEI GIUSEPPE: I.G.E. sui prodotti vinosi. (219) . . . . .	5	DE' COCCI: Escavazione bacino portuale e banchine commerciali di Ancona. (66) . . . . .	14
BADINI CONFALONIERI: Soppressione fermata di treni rapidi ad Asti. (26) . . . . .	5	DE' COCCI: Rappresentanza artigiana nei comitati consultivi « Inail ». (370) . . . . .	15
BADINI CONFALONIERI: Abolizione imposta di consumo sul vino. (328) . . . . .	5	DI MAURO ADO GUIDO: Libretto personale I.N.P.S. ai coltivatori diretti (201) . . . . .	15
BADINI CONFALONIERI: Servizio feriale di un automotrice sulla Cuneo-Mondovi. (638) . . . . .	6	DI MAURO LUIGI: Partecipazione dei militari di leva alle votazioni in Sicilia. (330) . . . . .	16
BERLINGUER MARIO: Lavori della commissione per la revisione delle pensioni I.N.P.S. (400) . . . . .	7	DI PRIMIO: Deposito locomotive di Sulmona (L'Aquila). (129) . . . . .	16
BUSETTO: Lavori di potenziamento della centrale elettrica di Porto Corsini (Ravenna). (84) . . . . .	7	D'IPPOLITO: Nuovo stabilimento Breda in Puglia. (340) . . . . .	17
BUZZETTI: Servizio viaggiatori sulla ferrovia Colico-Chiavenna (Sondrio). (308) . . . . .	7	DONAT-CATTIN: Programmi « Enel » relativi ad imprese elettriche. (357) . . . . .	17
CANESTRARI: Immoralità di alcuni spettacoli cinematografici e teatrali (292) . . . . .	8	FODERARO: Costruzione strada Silana-Crotone. (10) . . . . .	17
CANESTRARI: Cause incidente aereo occorso ad Enrico Mattei. (296) . . . . .	8	FODERARO: Collegamento stradale Fiumara (Reggio Calabria)-cimitero. (11) . . . . .	18
CINCIARI RODANO MARIA LISA: Casi di intossicazione nella ditta Leo di Roma. (29) . . . . .	8	FODERARO: Opere pubbliche in Caraffa del Bianco (Reggio Calabria). (12) . . . . .	18
COLLEONI: Notizie di stampa sulla concessione delle miniere del Raibl alla società Pertusola (53, già orale) . . . . .	9	FODERARO: Costruzione edificio per scuole di avviamento professionale in Campania. (Cosenza) (14) . . . . .	19
COVELLI: Restituzione dipinti ad Alberto Giamberardino. (227) . . . . .	10	FODERARO: Alloggi popolari in Tropea (Catanzaro). (15) . . . . .	19
COVELLI: Benefici economici ai pensionati degli enti locali. (229) . . . . .	10	FODERARO: Agenzia postale in Ghorio (Reggio Calabria). (18) . . . . .	19
CROCCO: Norme regolanti gli esami di latino. (109) . . . . .	11	FODERARO: Ambulatorio scolastico ed odontoiatrico in Casignana (Reggio Calabria). (19) . . . . .	19
CROCCO: Ripristino rete ferroviaria Civitavecchia-Orte (Roma). (596) . . . . .	11	FODERARO: Condizione sanitaria di Torre Melissa (Catanzaro). (120) . . . . .	20
		FODERARO: Scuola professionale per l'artigianato e l'agricoltura in San Giovanni in Fiore (Cosenza). (21) . . . . .	20

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1963

	PAG.		PAG.
FODERARO: Ufficio postale in Tritanti di Pa- ropati (Reggio Calabria). (46) . . . . .	21	SFORZA: Difesa patrimonio archeologico sco- perto in Canosa (Bari). (266) . . . . .	31
GAGLIARDI: Vertenza fra l'U.V.I. e la lega ciclistica professionisti. (50) . . . . .	21	SULOTTO: Sciopero macchinisti delle ferrovie in Torino. (31) . . . . .	31
GIOMO: Esclusione della seconda classe sulla linea ferroviario Milano-Lodi. (336) . . . . .	22	SULOTTO: Comitati consultivi « Inail ». (48) . . . . .	32
GIOMO: Riduzione tempi di chiusura dei pas- saggi a livello. (337) . . . . .	22	SULOTTO: Disposizioni emanate per militari elettori in Sicilia. (99) . . . . .	32
GREGGI: Pubblicazione regolamento sulla revisione di film e lavori teatrali. (476) . . . . .	23	TOZZI CONDIVI: Sulla costruzione di una gal- leria sul tratto ferroviario Ancona-Varano. (194) . . . . .	32
GUIDI: Nazionalizzazione della Terni. (41) . . . . .	23	ZAPPA: Pensione alla perseguitata politica Em- ma Parravicini. (257) . . . . .	33
LEVI ARIAN GIORGINA: Sul termine per gli esa- mi di abilitazione all'insegnamento delle scuole medie. (461) . . . . .	23	ZINCONE: Condizioni del Tevere nei tronchi finali. (167) . . . . .	33
LIZZERO: Vertenza giudiziaria tra imprenditori di Udine e Ronchi dei Legionari (Gorizia) per lavori alle ferrovie statali (112) . . . . .	24	ZOBOLI: Tronco autostradale Bologna-Rimini. (304) . . . . .	35
LOMBARDI RICCARDO: Sulla distribuzione di utili da parte di alcune società italiane (401) . . . . .	24		
MAGNO: Sistemazione statale 89, Garganica. (119) . . . . .	25		
MAGNO: Automotrici di nuovo tipo sulla Foggia-Lucera. (142) . . . . .	25		
MARIANI: Ventilata soppressione deposito lo- comotori di Sulmona (L'Aquila). (131) . . . . .	25		
MAROTTA MICHELE: Pensione di guerra del de- funto console Gennaro fu Nicola. (236) . . . . .	26		
MATARRESE: Sul sepolcreto annibalico di Can- ne. (517) . . . . .	26		
MAZZONI: Vertenza tra società petrolifere e distributori di carburante. (224) . . . . .	26		
MONASTERIO: Voci sull'emanazione di un prov- vedimento per distillazione agevolata del vino. (300) . . . . .	27		
PALAZZOLO: Trasferimento di invalidi dipen- denti dello Stato (248) . . . . .	27		
QUINTIERI: Revisione norme regolanti le ri- vendite di stazione (113) . . . . .	28		
RAUCCI: Riammodernamento della ferrovia Napoli-Santa Maria Capua Vetere (Caser- ta). (402) . . . . .	28		
RIGHETTI: Domanda di inchiesta da parte di un funzionario dell'Istituto superiore di sanità. (479) . . . . .	28		
RUSO SPENA: Aumento pensioni agli invalidi per servizio ed ex militari di truppa. (419) . . . . .	29		
SERVADEI: Autostrada parallela alla via Emi- lia. (55) . . . . .	29		
SERVADEI: Sistemazione strada del Bidente (Forlì). (57) . . . . .	30		
SERVADEI: Ritardata applicazione di benefici giuridici al personale della scuola. (362) . . . . .	30		
SERVELLO: Funzionalità consiglio nazionale delle ricerche. (239) . . . . .	30		
SPINELLA: Assegnazione di cattedre per l'in- segnamento della psichiatria. (442) . . . . .	30		

ABENANTE. — *Ai Ministri delle finanze e della difesa.* — Per conoscere se nei confronti del personale operaio dello spolettificio di Torre Annunziata (Napoli) in servizio in qualità di giornalieri, verrà rimborsato l'8 per cento della ricchezza mobile ad essi erroneamente trattenuto dal febbraio del 1956 all'agosto 1958, perché considerati « imprenditori » anziché operai con contratto di diritto privato, così come previsto dall'articolo 3 della legge del 1952, n. 67. (175)

RISPOSTA. — Ai sensi dell'articolo 30 della legge 8 aprile 1952, n. 212, non abrogato dal testo unico delle leggi sulle imposte dirette 29 gennaio 1958, n. 645, ma soltanto richiamato dall'articolo 126 del testo unico stesso — gli stipendi, le retribuzioni, le pensioni ed i compensi anche occasionali dovuti dalle amministrazioni dello Stato soggiacciono al particolare sistema di tassazione della ritenuta diretta.

In base a tale norma soltanto gli assegni fissi dei dipendenti statali eccedenti la quota esente di lire 240 mila sono soggetti a ritenuta per l'imposta di ricchezza mobile con le aliquote del 4 per cento sulle prime 720 mila lire di reddito imponibile e dell'8 per cento sulla parte eccedente tale limite. In ogni altro caso — compreso quello dei compensi corrisposti a persone estranee all'amministrazione statale — la ritenuta di ricchezza mobile di categoria C-2 si applica sull'intero ammontare del compenso con l'aliquota unica dell'8 per cento.

Poiché l'articolo 3 della citata legge n. 67 stabilisce tassativamente che detti operai vengono assunti con contratto di diritto privato,

le prestazioni da essi rese non possono far sorgere un rapporto di pubblico impiego.

Non v'è dubbio quindi che le retribuzioni corrisposte a detto personale — in quanto facenti carico al bilancio dello Stato e dovute a persone estranee all'amministrazione statale — vanno assoggettate per il loro intero ammontare al tributo mobiliare con la citata aliquota dell'8 per cento, oltre alle altre ritenute per l'imposta complementare e per addizionale E.C.A.

Le amministrazioni dello Stato, assoggettando detti compensi alla ritenuta con l'aliquota dell'8 per cento, hanno rettamente applicato la norma in questione.

Soltanto in considerazione della particolare situazione del personale anzidetto ed allo scopo di assicurare agli operai giornalieri uniformità di trattamento, ai fini fiscali, rispetto ai salariati permanenti e temporanei dello Stato, questo ministero con nota n. 301997 del 16 luglio 1957 consentì che le retribuzioni corrisposte dal 17 luglio 1957 in poi fossero assoggettate alle ritenute secondo le norme comuni ai redditi di ricchezza mobile di categoria C-2 con l'applicazione delle aliquote discriminate del 4 e dell'8 per cento, previa detrazione della quota esente di lire 240 mila.

Le richieste di retroattività del beneficio avanzate dagli interessati non hanno potuto trovare accoglimento per la natura equitativa delle disposizioni predette.

Per lo stesso motivo non è possibile accordare agli operai dello spoletificio di Torre Annunziata il rimborso delle maggiori ritenute effettuate per il periodo anteriore al 17 luglio 1957.

Circa il rimborso dell'imposta eventualmente trattenuta in più sulle retribuzioni corrisposte dopo la predetta data, gli interessati avrebbero dovuto farne apposita richiesta mediante ricorso all'intendente di finanza nel termine di sei mesi dalla data della ritenuta, in applicazione del principio contenuto nell'articolo 53 del testo unico 24 agosto 1877, n. 4021, ed ora espressamente stabilito dall'articolo 171 del citato testo unico n. 645.

*Il Ministro delle finanze: MARTINELLI.*

ABENANTE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi per i quali si intende sopprimere lo scalo merci della stazione di Pompei (Napoli), arrecando così grave danno ai lavoratori ed agli operatori economici della zona.

In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se il ministro, aderendo alla richie-

sta di tutta la cittadinanza, intenda intervenire per revocare la decisione. (182)

RISPOSTA. — Non rientra nei programmi in atto dell'azienda ferroviaria né la soppressione dello scalo merci della stazione di Pompei, né alcuna variazione alla consistenza attuale degli impianti.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

ALBERTINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere:

a) la sua opinione sul telegramma-circolare 22 maggio 1963 della divisione dell'esercizio primo delle ferrovie federali svizzere con il quale viene limitato e in parte sospeso il traffico ferroviario con l'Italia, con particolare riguardo per quello con destinazione Domodossola;

b) la sua opinione in ordine alla crisi del traffico ferroviario italo-svizzero e ai motivi che l'hanno determinata, e cioè l'insufficiente capienza degli scali di frontiera italiana, la cui deficienza è particolarmente sentita allo scalo di Domodossola;

c) quali misure intendano prendere il Ministero dei trasporti e l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, per rimediare a tali fatti e, in particolare, se intendano finalmente porre allo studio il problema della soluzione integrale dello scalo ferroviario in questione mediante la progettazione e attuazione di un nuovo scalo, essendosi risolti i parziali allargamenti di quello attuale, in inutili e dispendiosi palliativi, che non hanno minimamente contribuito a migliorare il servizio. (152)

RISPOSTA. — L'azienda delle ferrovie dello Stato, cui spetta l'esercizio di due delle tre stazioni di confine italo-svizzere, e precisamente quelle di Domodossola e di Luino, ha già realizzato lavori di potenziamento degli impianti di tali stazioni, lavori che sono stati commisurati al previsto sviluppo del traffico di normale competenza di due transiti fino a tutto l'anno 1970.

Da parte loro, le ferrovie federali svizzere hanno progettato, in stretta collaborazione con le ferrovie italiane, ed hanno in corso di realizzazione un vasto piano di potenziamento della terza stazione internazionale italo-svizzera, quella di Chiasso, da esse gestita ed i relativi lavori, di ragguardevole mole, si prevede, in linea di massima, potranno essere ultimati entro l'anno 1965.

La causa fondamentale dei provvedimenti limitativi che le ferrovie federali svizzere sono costrette ad adottare, con una certa frequenza,

per i trasporti del traffico nel senso nord-sud, è da ricercare, non tanto in una insufficienza della stazione di Domodossola rispetto al traffico di competenza, quanto invece nell'attuale temporanea insufficienza degli impianti della stazione di Chiasso, di gran lunga la più importante agli effetti del volume degli scambi fra le due ferrovie a contatto.

Ovviamente i provvedimenti limitativi anzidetti non possono essere circoscritti al solo transito di Chiasso, ma devono essere estesi anche agli altri due transiti, al fine di evitare che, in caso diverso, il traffico finisca per riversarsi totalmente sui transiti rimasti incondizionatamente aperti e le cui attrezzature non sono, evidentemente, commisurate ad un volume di scambio che sarebbe del tutto anormale.

In tale situazione, le ferrovie dello Stato hanno offerto tutta la loro collaborazione alle ferrovie federali svizzere, sia affidando a proprie stazioni interne compiti di manovra di normale competenza di Chiasso, sia programmando il dirottamento via Luino e Domodossola di determinati trasporti e della quasi totalità di carri vuoti scambiati fra le due ferrovie.

Il problema di un ulteriore potenziamento degli impianti ferroviari di Domodossola, che è tenuto in particolare evidenza dalle ferrovie italiane, non appare finora assolutamente indispensabile, e va comunque riguardato soprattutto in funzione della nuova situazione che verrà prossimamente a verificarsi a Chiasso, allorché, al termine dei lavori in corso, tale transito potrà riassorbire tutto il traffico di sua normale competenza, ora eccezionalmente dirottato su Domodossola, nonché in funzione delle prospettive future di traffico del transito di Domodossola, per il quale è da prevedere in complesso una certa flessione, in conseguenza di una diminuzione dei trasporti di carburante connessa con l'entrata in funzione dell'oleodotto di Aigle, e del convogliamento di una aliquota di trasporti per via camionistica, attraverso il costruendo traforo alpino del Gran San Bernardo.

E, infine, da sottolineare che l'aumento di potenzialità delle stazioni di confine non deve intendersi raggiungibile soltanto attraverso un ampliamento dei relativi impianti, ma anche, e soprattutto, mediante provvedimenti amministrativi che, semplificando e rendendo più sollecite le operazioni di frontiera, riducono la sosta dei carri nelle stazioni stesse e determinano un acceleramento nell'inoltro dei trasporti, a tutto vantaggio sia delle ferrovie sia degli utenti.

In questo settore, al quale sono soprattutto interessati altri organi statali nonché le varie case di spedizioni internazionali, sono da auspicare ulteriori progressi per raggiungere i quali il Ministero dei trasporti va prendendo le iniziative necessarie nei confronti degli organi anzidetti e non mancherà di prestare anche in avvenire tutta la propria collaborazione.

*Il Ministro:* CORBELLINI.

ALPINO E DE MARCHI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se e quali direttive siano state o siano per essere impartite, attraverso l'azionista pubblico di maggioranza o di controllo, alle imprese a partecipazione statale piemontesi S.I.P. e P.C.E., le quali, espropriate degli impianti elettrici, dovrebbero concretare il reinvestimento degli indennizzi, corrisposti dall'« Enel », in nuove attività economico-produttive.

Si chiede, in particolare, di conoscere se il Governo ravvisi, quanto meno, il dovere di assicurare, dopo lo sconvolgimento e i duri sacrifici patrimoniali recati dalla nazionalizzazione elettrica, una adeguata ed effettiva continuità, confermando il reinvestimento degli indennizzi suddetti nelle stesse zone e sedi, di denominazioni aziendali e di attività create, con onore e vantaggio per il paese, dall'iniziativa e dal lavoro delle genti piemontesi. (27)

RISPOSTA. — Come è stato già posto in rilievo nella relazione programmatica presentata al Parlamento, è allo studio da parte dell'I.R.I. il problema della scelta delle iniziative per l'impiego dei fondi di indennizzo delle società elettriche del gruppo, assorbite dall'« Enel ».

Il totale reinvestimento di detti fondi si renderà, però, possibile soltanto qualora si offrano valide prospettive di utile impiego agli azionisti privati, inducendoli a mantenere, in questo settore, la continuità del legame attualmente esistente con il capitale del gruppo I.R.I.

Nel quadro di tale impostazione l'I.R.I., per l'investimento dei fondi stessi, si ispirerà ai seguenti principi:

a) scelta di iniziative con finalità pubbliche di provata priorità, il che impone la ricerca di nuovi investimenti nel campo dei settori di base e in quello dei servizi essenziali per lo sviluppo del paese;

b) investimenti in settori nei quali l'industria privata non può o non ha interesse ad operare;

c) investimenti in iniziative prevalentemente localizzate nel Mezzogiorno;

d) investimenti in iniziative straordinarie, altrimenti non realizzabili nei prossimi anni, non ritenendosi opportuno ricorrere ulteriormente al mercato finanziario già impegnato nel finanziamento dei programmi ordinari;

e) investimenti — in ogni caso — in iniziative che abbiano una loro effettiva economicità, che è condizione per il mantenimento dell'area finanziaria già coperta dal settore elettrico: mantenimento cioè della fiducia degli azionisti e del mercato creditizio e finanziario.

Per quanto concerne, in particolare, le società S.I.P. e P.C.E., i problemi inerenti la loro futura attività vanno ovviamente inquadrati nel piano più generale sopra esposto.

Le decisioni nelle scelte dei futuri impegni finanziari di dette società, con i fondi in questione, non potranno che essere adottate dagli organi sociali competenti per statuto, i quali provvederanno a rimetterle alle autorità cui spetta il compito istituzionale di esaminarle, ai fini del necessario coordinamento delle decisioni stesse, nel quadro degli indirizzi che la politica del Governo andrà tracciando.

In quella sede le indicazioni fornite dagli interroganti non mancheranno di essere tenute presenti per ogni utile valutazione.

*Il Ministro: Bo.*

**AMADEI GIUSEPPE.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali siano i quantitativi di bevande vinose assoggettate all'imposta generale sull'entrata negli anni 1961 e 1962 ed i relativi introiti da parte dell'erario.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se sia prossima la pubblicazione dei dati statistici riguardanti le imposte comunali sui consumi applicate negli anni 1960 e 1961. (219)

**RISPOSTA.** — Si comunica che l'imposta generale sull'entrata riscossa sui prodotti vinosi è stata di lire 10 miliardi e 406 milioni nell'anno 1961, e di lire 16 miliardi e 125 milioni nell'anno 1962.

Si rende noto, inoltre, che è stata già ultimata la pubblicazione dei dati statistici delle imposte comunali sui consumi riscosse nel corso dell'anno 1960, mentre quelli relativi alle riscossioni effettuate nell'anno 1961 sono in fase di avanzata elaborazione e saranno pubblicati entro il 1963.

*Il Ministro: MARTINELLI.*

**BADINI CONFALONIERI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere le ragioni che hanno indotto la direzione generale delle ferrovie dello Stato a sopprimere la fermata di quattro treni rapidi ad Asti, il che ha suscitato proteste da parte di tutti gli enti cittadini; e se ravvisi l'opportunità di sospendere il provvedimento in attesa di un più equilibrato esame della situazione, che tenga presente le necessità della città, capoluogo di provincia, e del suo crescente sviluppo. (26)

**RISPOSTA.** — Con l'attivazione del nuovo orario dei treni 1963-64, a decorrere dal 26 maggio 1963, è stato seguito il criterio di carattere generale di sopprimere ad alcuni treni viaggiatori a marcia celere la fermata nelle località in cui, in base all'esperienza, i treni stessi erano risultati meno utilizzati per lunghi percorsi. Ciò allo scopo di limitare il numero delle soste intermedie e adeguare, per quanto possibile, le caratteristiche dei treni rapidi e direttissimi agli interessi della maggioranza degli utenti che se ne servono per le relazioni a largo raggio ed anche per aderire alle premure che continuamente pervengono da enti, autorità e pubblico per una maggiore celerità di tali comunicazioni.

I provvedimenti adottati per Asti rientrano nella citata impostazione di carattere generale e sono stati, d'altra parte, limitati alla soppressione della fermata di due soli treni, anziché di quattro come indicato dall'interrogante e precisamente quelle dei treni TR (ex R 565) ed ST.

Tenuto conto che la città di Asti dispone di altre adeguate comunicazioni con Roma e che, d'altra parte, gli stessi treni TR e ST possono essere ugualmente utilizzati dai viaggiatori da e per Asti nelle comunicazioni con Roma, con limitato disagio per gli utenti connesso al trasbordo ad Alessandria a mezzo dei treni diretti 117 e 104 che precedono e seguono rispettivamente a breve intervallo i treni in precedenza citati, il riesame della questione non ha consentito di pervenire alla sospensione del provvedimento.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

**BADINI CONFALONIERI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso che, come è noto, con la legge del 18 dicembre 1959, n. 1079, veniva abolita l'imposta di consumo sul vino dal 1° gennaio 1962;

che in tale occasione veniva altresì previsto che si sarebbero compensati i comuni

delle minori entrate che si sarebbero verificate in conseguenza dell'abolizione dell'imposta di consumo sul vino, sui vini spumanti in bottiglia, nonché delle relative contribuzioni ed addizionali;

poiché nulla si è ancora effettuato a tale riguardo, l'interrogante chiede che cosa si intenda fare in applicazione del suddetto principio, la cui attuazione risulta necessaria specie per i comuni minori, che lamentano i danni di una minore entrata spesso segnata a bilancio e non realizzata. (328)

**RISPOSTA.** — Sul problema della compensazione, a favore dei comuni, del minor provento fiscale loro derivante dall'abolizione dell'imposta di consumo sul vino, occorre rammentare che l'articolo 8 della legge 18 dicembre 1959, n. 1079, nel disporre l'abolizione — a far tempo dal 1° gennaio 1962 — della detta imposta, delegò il Governo della Repubblica ad emanare entro la stessa data le norme per attuare tale abolizione, attenendosi ai criteri di compensare i comuni della minore entrata, di mantenere invariati i limiti di delegabilità delle entrate comunali, di salvaguardare la riscossione dell'imposta generale sull'entrata sui vini, di tutelare gli interessi del personale addetto alle gestioni delle imposte di consumo e di provvedere ad un'efficace repressione delle frodi e delle sofisticazioni delle bevande vinose.

Per dare concreta attuazione alle disposizioni previste nei primi due punti del citato articolo 8 (compensazione a favore dei comuni e delegabilità delle entrate comunali) il Governo avrebbe dovuto necessariamente esercitare la delega nell'unico senso emergente dalla interpretazione del precetto legislativo e cioè facendo luogo alla compensazione a favore dei comuni delle future, minori riscossioni mediante accollo a carico del bilancio dello Stato dell'onere relativo, dovendosi ovviamente escludere la possibilità di attuare siffatta compensazione attraverso la istituzione di nuovi tributi locali o erariali con legge delegata.

Il Governo, per altro, si trovò di fronte all'obiettiva impossibilità del bilancio statale di subire siffatto onere senza adeguata contropartita, sicché fu costretto a rinunciare all'esercizio della delega in ordine alle due rammentate questioni della compensazione a favore dei comuni e della delegabilità delle entrate comunali e ad avviarle a soluzione con apposito disegno di legge (atto della Camera della trascorsa legislatura n. 3833), mentre provvide col decreto delegato 14 dicembre

1961, n. 1315, in rapporto alle tre ulteriori questioni (rispettivamente indicate nei punti 3, 4 e 5 del ripetuto articolo 8) della salvaguardia della riscossione dell'I.G.E. sulle bevande vinose, della tutela del personale delle imposte di consumo e della repressione delle frodi e sofisticazioni nel settore enologico.

Per altro il predetto disegno di legge n. 3833, il quale prevedeva l'attribuzione ai comuni di un contributo erariale, per il solo anno 1962, pari alla perdita subita per effetto dell'abolizione del tributo sul vino, dopo aver riportato l'approvazione del Senato, ma non anche quella della Camera, decadde per fine legislatura.

All'inizio dell'attuale legislatura questo ministero ha pertanto predisposto un nuovo schema di disegno di legge di contenuto identico al precedente, eccetto che per quanto ne concerne l'efficacia nel tempo, estesa, infatti, agli anni 1962, 1963 e 1964, mentre il decaduto disegno di legge intendeva provvedere, come si è detto, soltanto per l'anno 1962. Ciò nella considerazione che prima del 1964 sarà ben difficile varare e rendere operante quella riforma organica delle imposte di consumo atta ad assicurare ai comuni le autonome maggiori entrate compensative del soppresso tributo sul vino.

E, tuttavia, proposito di questo ministero di operare dal testo dell'anzidetto disegno di legge lo stralcio delle disposizioni relative alla compensazione ai comuni, per il triennio 1962-64, delle minori entrate conseguenti all'abolizione dell'imposta comunale di consumo sul vino, e ciò al fine di venire più sollecitamente incontro alle rappresentate necessità finanziarie dei predetti enti.

*Il Ministro:* MARTINELLI.

**BADINI CONFALONIERI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se ritenga possibile dare le necessarie disposizioni perché venga soddisfatta la richiesta, da lungo tempo sostenuta anche dalla camera di commercio di Cuneo, per la istituzione di un servizio locale feriale di una automotrice Cuneo-Mondovì in partenza da Cuneo fra le ore 14,15 e le 14,30.

Tale corsa — la cui esigenza è particolarmente sentita dalla popolazione — potrebbe effettuarsi, senza alcun aggravio, posticipando alle 14,15 la partenza dell'AT-822 delle ore 13,02, oppure, anticipando all'orario desiderato l'AT-826 delle ore 15,07. (368)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1963

RISPOSTA. — La richiesta può essere accolta nel senso di anticipare l'orario di partenza da Cuneo del treno AT 826.

Considerato tuttavia che il provvedimento comporta un notevole anticipo dell'impostazione del treno stesso, che non troverebbe riscontro nell'orario ufficiale in vigore, è stato previsto di attuare la variante in questione alla data 29 settembre 1963, in concomitanza con l'attivazione dell'orario invernale.

*Il Ministro:* CORBELLINI.

BERLINGUER MARIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quando verranno ripresi i lavori della commissione speciale prevista dall'articolo 25 della legge n. 1338 per il miglioramento delle pensioni amministrate dall'I.N.P.S., approvata nell'agosto 1962, commissione che aveva il compito di revisionare e armonizzare le norme della stessa legge per un ulteriore ed organico progresso della materia e che avrebbe dovuto concludere la sua attività nel marzo del 1963, mentre tale termine spirò senza le richieste conclusioni, con gravissimo disappunto delle categorie dei pensionati più misere nel nostro paese. (400)

RISPOSTA. — La commissione per la revisione ed armonizzazione delle norme dell'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti istituita ai sensi dell'articolo 25 della legge 12 agosto 1962, numero 1338, è stata insediata il 9 gennaio 1963 ed è entrata in attività il 17 dello stesso mese.

Alla scadenza del 31 marzo 1962, stabilita dal citato articolo 25, è stata confermata, con decreto interministeriale, fino alla data improrogabile del 30 giugno 1962.

Data la brevità del tempo posto a disposizione e la sua particolare composizione, la commissione, pur a seguito di numerose sedute di discussione tenute dalla stessa e dal gruppo di lavoro in cui essa si è articolata, ha potuto soffermare la propria attenzione soltanto su alcune linee direttrici nel settore del pensionamento, sulle quali è sembrato possibile indirizzare e raccogliere il più vasto consenso.

Al termine dei propri lavori, detta commissione ha approvato una relazione che, attualmente in corso di perfezionamento, sarà trasmessa al C.N.E.L., per il parere e per la successiva traduzione, a norma del predetto articolo 2, quinto comma, in schema di disegno di legge dei principi in essa espressi.

*Il Ministro:* DELLE FAVE.

BUSETTO. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere con quali modalità sono stati affidati alla ditta I.C.O.S. i lavori di potenziamento della centrale di Porto Corsini (Ravenna), già di proprietà della S.A.D.E. e trasferite all'« Enel »; in particolare, per sapere se la ditta Zaccarani di Ferrara e l'impresa Mantovani siano state invitate a partecipare alla gara d'asta, nel caso in cui questa sia stata effettuata. (84)

RISPOSTA. — In data 30 settembre 1962, la S.A.D.E. ha richiesto offerta per l'esecuzione di alcuni lavori nella centrale di Porto Corsini alle seguenti quattro imprese: impresa I.C.O.S. di Milano; impresa S.A.C.C.A.I.M. (Società anonima cementi armati); impresa Zaccarini di Ferrara.

Si trattava di un appalto-concorso ed ogni impresa doveva nell'offerta proporre anche le modalità di costruzione.

Le offerte sono state esaminate dagli uffici tecnici della S.A.D.E. ed è stata scelta la soluzione proposta dalla I.C.O.S. Il contratto è stato firmato l'11 aprile 1963.

La I.C.O.S. ha preso l'ordine principale ed alla ditta Zaccarini è stato affidato il lavoro delle parti in cemento armato in cui la ditta è specializzata.

L'impresa Mantovani, nel frattempo, aveva quasi terminato i lavori per il terzo gruppo di Porto Corsini ed aveva chiesto di essere sollevata da ulteriori lavori in sito.

*Il Ministro:* TOGNI.

BUZZETTI E ROCCHETTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere:

1) quali siano le difficoltà che ostacolano la riattivazione del servizio viaggiatori sulla linea Colico-Chiavenna (Sondrio), così come è avvenuto per il trasporto merci dopo la sistemazione, completata da qualche mese, della linea stessa;

2) considerata l'urgenza della ripresa di detto servizio, la data entro la quale potrà essere riattivato. (308)

RISPOSTA. — Per consentire l'esecuzione di alcuni necessari lavori di consolidamento della sede, il servizio ferroviario sulla linea Colico-Chiavenna fu sospeso a decorrere dal 27 agosto 1962 e sostituito con autoservizi.

Al termine dei lavori è stato ripristinato a decorrere dal 4 giugno 1963, il servizio ferroviario merci con effettuazione di treni a seconda delle necessità del traffico che, per altro, si è dimostrato di scarsissima entità.

Per quanto riguarda invece il ripristino del servizio ferroviario viaggiatori, la situazione del materiale rotabile e del personale, tuttora insufficiente per sopperire alle maggiori esigenze di traffico del periodo estivo, ha consigliato di rinviare ogni decisione a proposito di tale ripristino al termine del periodo anzidetto, tenuto anche conto che gli autoservizi sostitutivi in atto sono in condizioni di soddisfare le esigenze della popolazione della zona.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

CANESTRARI E PREARO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quali drastici provvedimenti si intendano prendere per porre termine al dilagare degli spettacoli cinematografici e teatrali immorali che, oltre ad offendere le coscienze degli onesti, non fanno certamente onore alle tradizioni cristiane del nostro paese. (292)

RISPOSTA. — Come è noto, il nulla osta per la proiezione in pubblico dei film, ai sensi della legge 21 aprile 1962, n. 161, è rilasciato su conforme parere di speciali commissioni in primo grado e d'appello. Tali commissioni possono esprimere parere contrario alla proiezione in pubblico, ove ravvisino nel film, sia nel complesso sia in singole scene o sequenze, offesa al buon costume.

La rappresentazione in pubblico dei lavori teatrali, eccettuati quelli eseguiti in rivista o commedia musicale a musica ed azione coreografica prevalenti come unico programma od accumulati a proiezione cinematografica (per i quali sussiste il limite del buon costume), non è, invece, soggetta a nulla osta. Per i lavori teatrali è prevista solo la possibilità del divieto ai minori degli anni diciotto, su conforme parere di apposita commissione.

I pareri della commissione nei casi, non infrequenti, di reiezione o limitazione per età sono motivati.

D'altra parte, è ben noto che detti pareri emessi da commissioni, presiedute da alti magistrati, designati dal Consiglio superiore della magistratura, sono vincolanti ai fini della adozione del provvedimento di rilascio o diniego del nulla osta di proiezione in pubblico dei film.

*Il Sottosegretario di Stato: LOMBARDI.*

CANESTRARI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per conoscere i risultati dell'inchiesta disposta allo scopo di accertare le cause dell'incidente aereo che provocò

la morte dell'indimenticabile presidente dell'E.N.I., ingegner Enrico Mattei, del pilota e di un giornalista americano. (296)

RISPOSTA. — La commissione di inchiesta, a conclusione dei lavori per l'incidente aereo in cui hanno perduto la vita il presidente dell'E.N.I., Enrico Mattei, il pilota ed un giornalista americano, ha potuto stabilire che, mentre le modalità dell'incidente stesso sono state determinate (l'incidente è infatti da attribuire a perdita di controllo in spirale destra), non è stato possibile accertare la causa o le cause che tale perdita di controllo hanno determinato.

I numerosi elementi certi derivati dall'investigazione, dando evidenza del corretto funzionamento delle parti e dispositivi interessati, hanno portato ad escludere determinati gruppi di cause.

Tra le varie ipotesi, non suffragate da elementi certi o da indizi, che potrebbero spiegare la repentina incontrollata spirale a destra conclusasi con l'urto sul terreno, la commissione ha ritenuto quale ipotesi più attendibile quella rappresentata dalla concomitanza di più fattori di natura tecnica e psicofisica che possono apparire di scarsa importanza se valutati isolatamente ma che nel loro dinamismo complessivo possono avere assunto il valore di causa determinante dell'incidente.

*Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile: CORBELLINI.*

CINCIARI RODANO MARIA LISA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza dei gravi casi di intossicazione verificatisi fra le lavoratrici della ditta farmaceutica Leo in Roma e per sapere quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare per evitare il ripetersi di tali gravi incidenti. (29)

RISPOSTA. — Il 9 maggio 1963, alle ore 9,30 circa, nel reparto incasottamento antibiotici dello stabilimento I.C.A.R. (già Leo) di Roma, due fra le 40 operaie presenti al lavoro avvertivano disturbi caratterizzati da vertigini, cefalea, nausea e gastralgia con conati di vomito, per cui ricevevano le prime cure del caso presso la locale infermeria di fabbrica.

Tale sintomatologia si verificava, con le stesse caratteristiche di insorgenza e di decorso, nel primo pomeriggio dello stesso giorno, in altre 10 operaie del reparto in questione, che venivano assistite da quattro sanitari presenti in fabbrica.

L'insorgenza di questi nuovi episodi determinava, da parte della ditta, un cautelativo provvedimento di sospensione del lavoro pomeridiano nel reparto interessato. Nella successiva mattinata dal giorno 10, un'ora circa dopo l'inizio del lavoro, altre operaie lamentavano disturbi identici a quelli sopra riferiti, per cui ricevevano le cure del caso in fabbrica; dodici di esse, che non ne avevano trattato alcun giovamento, venivano trasportate, a cura della ditta, al centro traumatologico dell'« Inail ».

Dopo una breve degenza ed una terapia con analettici e sedativi, nove lavoratrici venivano dimesse nella stessa serata per le migliorate condizioni generali, mentre tre venivano trattenute in osservazione fino al mattino del giorno successivo.

Le comuni ricerche cliniche e di laboratorio praticate presso il centro non hanno, tuttavia, messo in evidenza alterazioni patognomiche di rilievo.

L'ispettorato del lavoro di Roma, nella stessa mattinata del giorno 10, inviava un ispettore medico. Il predetto funzionario aveva la possibilità di osservare due delle operaie che accusavano la sindrome morbosa surriferita, le quali, però, non presentavano manifestazione dello stato generale e dei sistemi nervoso e vascolare (riflessi, pressione e temperatura nei limiti della norma). Nessun disturbo, invece, poteva essere osservato nelle lavoratrici addette, nel reparto in questione, al dosaggio ed all'inflaconamento degli antibiotici, operazioni più particolarmente esponenti ad effetti allergenici determinati dal diretto contatto con detti farmaci.

L'ispettore medico del lavoro rivolgeva anche la propria attenzione alle caratteristiche del microclima ambientale senza rilevare, anche sotto tale aspetto, con una certa attendibilità sufficientemente dimostrativa, determinati fattori di ordine fisico e chimico, perturbanti le normali condizioni dei locali in questione.

Veniva esclusa, sia pure come elemento concausale dell'entodeterminismo della sindrome accusata nelle lavoratrici, la particolare contingenza dei lavori di veniciatura degli infissi esterni del reparto, effettuati nei giorni precedenti.

Le indagini venivano riprese il giorno successivo 11 maggio con la collaborazione di un ispettore chimico e venivano continuate il giorno 13 anche con la partecipazione del capo della sezione vigilanza prodotti farmaceutici dell'ufficio di igiene del comune di Roma. Nel corso di tali ulteriori indagini veniva esami-

nato tutto il complesso aziendale, nel quale sono occupati circa 600 dipendenti, senza, per altro, acquisire nuovi e validi elementi di giudizio sulla patogenesi delle manifestazioni morbose in questione.

In proposito è da segnalare che, pur essendo rimaste immutate le condizioni di lavoro, nessun disturbo è stato accusato dalle lavoratrici del reparto nei giorni 13, 14 e 15 maggio.

Per quanto concerne, quindi, le cause delle forme morbose in parola — in conformità al parere espresso dagli organi che hanno svolto le indagini — sembra che possano ritenersi escluse quelle inerenti alle sostanze impiegate ed ai procedimenti lavorativi seguiti nello stabilimento di cui trattasi.

Si assicura, comunque, che il Ministero del lavoro non mancherà di seguire attraverso i suoi organi ispettivi con la dovuta attenzione la situazione dello stabilimento, con particolare riguardo alle condizioni igienico-sanitarie, per la eventuale adozione dei provvedimenti di competenza.

*Il Ministro: DELLE FAVE.*

COLLEONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze, dell'industria e commercio e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se siano vere le notizie pubblicate dalla stampa circa l'intenzione del Governo di rinnovare, alla prossima scadenza, la concessione di sfruttamento delle miniere del Raibl (cave del Predil), le più ricche in tenore di zinco e piombo d'Italia, alla società Pertusola controllata da gruppi stranieri; e i motivi per i quali non viene data la concessione alla società a partecipazione statale A.M.M.I. (53, già orale)

RISPOSTA. — Si dà assicurazione che il Governo non ha rinnovato la concessione della miniera del Predil alla società Pertusola, ma bensì conferito, a decorrere dal 1° luglio 1963, la gestione provvisoria del cennato compendio minerario alla società a partecipazione statale A.M.M.I., al fine di non pregiudicare le decisioni che la regione autonoma Friuli-Venezia Giulia potrà adottare in merito, ai sensi dell'articolo 55 del suo statuto speciale e per corrispondere ai superiori interessi della collettività.

Tale soluzione è sembrata poter contemperare gli interessi della regione Friuli-Venezia Giulia con le esigenze di risanamento del settore del piombo e dello zinco in relazione anche agli impegni assunti dal nostro paese in sede comunitaria.

*Il Ministro delle finanze: MARTINELLI.*

COVELLI. — *Al Ministro degli affari esteri.*  
— Per sapere se, in analogia con il procedimento felicemente concluso per il recupero delle due tavolette del Pollaiuolo, ritenga di esperire le necessarie pratiche con il Governo del Perù, affinché siano restituite all'ingegner dottor Alberto Giamberardino, da Collarme (L'Aquila), i preziosi due dipinti su lastra di rame di sua proprietà (centimetri 26×37) attribuiti ai maestri bolognesi Carracci, come da richiesta che il legittimo proprietario — ingiustamente espulso da quello Stato — ha da tempo fatto e che è ben nota all'ambasciata italiana di Lima. (227)

RISPOSTA. — I competenti organi del Ministero degli affari esteri, nel quadro dell'azione costantemente volta a tutelare gli interessi dei connazionali all'estero ed a cooperare per l'integrità del patrimonio artistico nazionale, hanno esaminato con ogni attenzione le rivendicazioni dell'ingegnere Alberto Giamberardino relative a due dipinti attribuiti ai maestri bolognesi Carracci che si trovano attualmente nel Perù.

Non si è mancato di considerare tra l'altro l'eventualità, prospettata dall'interrogante, di esperire nel caso in questione la procedura già svolta con felice esito per il recupero negli Stati Uniti delle note opere del Pollaiuolo. Tuttavia, a seguito di attento giudizio, detto procedimento non appare applicabile nella fattispecie.

Le tavolette del Pollaiuolo appartenevano infatti fin dal secolo XVIII alla galleria degli Uffizi ed erano state asportate dalle forze di occupazione germaniche nel 1944. Esisteva quindi un incontestabile diritto di proprietà dello Stato italiano su tali opere e, correlativamente, il diritto del Governo italiano al recupero delle stesse, riconosciuto dagli Stati esteri sul cui territorio le summenzionate tavolette si trovavano o si erano trovate in precedenza.

Le opere attribuite ai Carracci, cui l'interrogante si riferisce, sono invece oggetto di proprietà privata; non risulta inoltre che esse siano state illecitamente asportate dal territorio italiano. Il Governo italiano, non avendo diritto alcuno su di esse, non può quindi agire in nome proprio per il loro recupero né sostituirsi in tale azione al legittimo privato proprietario.

Le nostre autorità diplomatiche — che già da tempo hanno preso opportuni contatti con uno dei legali peruviani dell'ingegner Giamberardino, l'avvocato Melgar — sono per altro pronte ad assistere l'ingegner Giamberardino

in una eventuale azione legale che egli intendesse presso le autorità giudiziarie peruviane per il recupero dei beni di cui rivendica la proprietà.

*Il Sottosegretario di Stato:* MARTINO.

COVELLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare affinché i benefici economici già concessi ai pensionati statali vengano estesi — per ovvi motivi di equità — al personale in quiescenza degli enti locali (comuni, province, istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza ed altri enti assimilati), i quali da tempo attendono gli invocati miglioramenti per far fronte al continuo progressivo aumento del costo della vita.

In effetti i pensionati degli enti locali, dopo gli adeguamenti concessi con la legge 5 dicembre 1959, n. 1077, non hanno ottenuto altri miglioramenti, né è stato loro riconosciuto il diritto alle quote di aggiunta di famiglia delle quali i pensionati statali godono da ben quattro anni.

Giustamente si rileva che, mentre sono state migliorate le pensioni della previdenza sociale (legge 12 agosto 1962, n. 1338) e di recente ai pensionati statali è stata concessa la indennità *una tantum* (legge 28 gennaio 1963, n. 29), nessun provvedimento è stato adottato a favore dei pensionati degli enti locali, pur disponendo la cassa di previdenza dipendenti enti locali di una larga disponibilità finanziaria, al punto che essa con legge 13 giugno 1962, n. 855, è stata autorizzata ad investire i suoi fondi in opere varie, contributi a cooperative edilizie, prestiti, ecc. (229)

RISPOSTA. — La situazione dei pensionati della Cassa per le pensioni ai dipendenti degli enti locali si presenta, allo stato attuale, sufficientemente adeguata ove si consideri che, per effetto dei miglioramenti disposti con i provvedimenti legislativi emanati negli ultimi anni, le pensioni corrisposte dalla cassa stessa sono state elevate ad un livello non inferiore a quello raggiunto dalle pensioni poste a carico dello Stato e di altri istituti assicurativi. Ed invero, dopo i notevoli aumenti apportati con la legge 5 dicembre 1959, n. 1077, il problema del trattamento di quiescenza ha formato oggetto di ulteriore riforma ed ha avuto una soddisfacente soluzione con la legge 22 novembre 1962, n. 1646, che ha stabilito altri miglioramenti decorrenti dal 1° gennaio 1963. La citata legge, infatti, ha concesso particolari benefici economici nei confronti dei titolari di pensione diretta

di privilegio di prima categoria ai quali sono stati estesi gli assegni accessori di cui già fruiscono i pensionati statali mutilati o invalidi per servizio e, precisamente, l'indennità speciale per l'accompagnatore, l'assegno suppletivo, l'indennità speciale annua e l'assegno integratore per i figli. Inoltre, la stessa legge n. 1646, con una norma di portata generale, ha attribuito, a tutti i titolari di pensioni, dirette, indirette e di reversibilità, l'indennità integrativa speciale (scala mobile), con le modalità e nelle misure fissate per i pensionati statali ai sensi della legge 27 maggio 1959, n. 324 e successive modificazioni. La concessione di un tale fondamentale beneficio — che, all'infuori dello Stato, non trova riscontro presso altri istituti di previdenza — ha assicurato, nei riguardi dei pensionati delle casse un notevole progresso del trattamento di quiescenza, dato il sistema automatico cui è informato il detto beneficio.

D'altra parte, non è detto che le due categorie — pensionati statali e pensionati degli istituti di previdenza — debbano fruire di prestazioni identiche nella forma, essendo piuttosto necessario che i trattamenti relativi alle due categorie siano fra loro corrispondenti.

Ed effettivamente, in luogo dell'aggiunta di famiglia, è concessa a tutti i pensionati degli istituti di previdenza la rendita vitalizia costante che, nella sostanza, corrisponde all'altro beneficio delle quote di aggiunta di famiglia.

Per altro, è da far presente che è in atto, da parte dell'apposita commissione istituita con decreto 15 novembre 1962, lo studio di una ulteriore riforma del trattamento di quiescenza della cassa per le pensioni ai dipendenti degli enti locali.

Al riguardo, va sottolineato che detta commissione — della quale fanno parte anche i rappresentanti delle categorie interessate — ha in avanzato corso i suoi lavori, che si concretano con la elaborazione di un disegno di legge concernente modifiche al sistema di pensionamento e miglioramenti alle attuali pensioni; inoltre è stata esaminata la possibilità di concedere, a favore dei pensionati, una indennità *una tantum* in analogia a quanto stabilito per i pensionati statali con la legge 28 gennaio 1963, n. 29.

*Il Ministro: COLOMBO.*

**CROCCO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se ritenga opportuno diramare urgenti disposizioni ai provveditori e agli istituti affinché per i prossimi

scrutini, che iniziano il giorno 10 giugno 1963, gli esami di latino si svolgano nello spirito della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, e quindi con una larghezza di giudizio ed una benevola indulgenza ampiamente giustificate dalla imminente trasformazione dei programmi. (109)

**RISPOSTA.** — L'interrogazione è stata inserita nel *Resoconto sommario* della Camera dei deputati del 26 giugno 1963, n. 2: se n'è avuta conoscenza, pertanto, in tempo non più utile ai fini auspicati dall'interrogante.

La richiesta non avrebbe potuto, comunque, essere assecondata.

L'amministrazione non può, infatti, disattendere l'applicazione delle norme di legge (legge 1° luglio 1940, n. 899 e successive modificazioni) che disciplinano, sino a quando non entrerà integralmente in vigore la legge 31 dicembre 1962, n. 1859, gli scrutini e gli esami nelle scuole medie.

*Il Ministro: GUI.*

**CROCCO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se e quando verrà decisa la riattivazione del servizio dell'intera rete ferroviaria Civitavecchia-Orte, interrotto dal gennaio 1961.

Si tiene a rilevare che il servizio di autobus, che da oltre due anni sostituisce il servizio ferroviario, non solo costituisce un pesante onere per il Ministero dei trasporti, ma si va manifestando sempre più come una soluzione inadeguata per il grave motivo che esso non disimpegna il trasporto di merci, causando alle industrie, maestranze e popolazione interessate uno stato di disagio che tocca punte sempre più alte.

L'interruzione di quell'unica linea ferroviaria che collega direttamente l'alto Lazio con l'Umbria, impedisce fra l'altro ad una vasta zona, di utilizzare per i propri rifornimenti il vicino porto di Civitavecchia, col danno che ne consegue. (596)

**RISPOSTA.** — Il problema del ripristino del normale servizio ferroviario sul tratto Civitavecchia-Capranica, della linea Civitavecchia-Orte, interrotto in seguito ad un vasto movimento franoso verificatosi nel gennaio 1961 è stato oggetto di attento e ripetuto esame.

Tale ripristino, data la particolare natura dei terreni attraversati, costituiti da masse argillose notevolmente plastiche, richiederebbe la esecuzione di importanti opere di sistemazione definitiva che comporterebbero una spesa dell'ordine di almeno 300-350 milioni di

lire, non finanziabile al momento attuale tenuto presente che la linea in argomento è compresa tra quelle fortemente deficitarie considerate suscettibili di chiusura all'esercizio a più o meno breve scadenza, secondo i risultati di studi di carattere generale tendenti a definire un organico programma di graduale e limitato ridimensionamento della rete ferroviaria fortemente deficitaria.

Per quanto riguarda l'affermata onerosità dei servizi automobilistici sostitutivi, è da mettere in evidenza che la sospensione del normale servizio ferroviario sul tratto Civitavecchia-Capranica consente alle ferrovie dello Stato di realizzare una economia annua dell'ordine di 90 milioni di lire al netto del costo dell'autoservizio sostitutivo.

Circa l'affermata inadeguatezza dell'autoservizio è da considerare che esso presenta una frequentazione superiore a quella che si verificava anteriormente sui treni, ciò che costituisce indubbiamente un indice di gradimento da parte degli utenti.

D'altra parte la linea Civitavecchia-Orte non ha mai assolto in passato, né potrebbe assolvere in avvenire, una specifica funzione di collegamento, per il trasporto delle merci, tra il porto di Civitavecchia e il retroterra dell'alto Lazio e della regione umbra e ciò a causa delle particolari difficoltose caratteristiche plano-altimetriche che limitano notevolmente le prestazioni dei mezzi di trazione e quindi la composizione dei treni. Anche anteriormente alla interruzione in atto i trasporti merci interessanti da un lato il porto di Civitavecchia e dall'altro le località industriali dell'Umbria venivano infatti normalmente intradati via Roma-Orte.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

CRUCIANI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se ritenga opportuno intervenire, nell'esercizio delle proprie funzioni di controllo, nei confronti dell'I.N.A.M. al fine di ottenere che l'istituto stesso attui il disposto della legge 31 ottobre 1947, nel senso di considerare compresi nel periodo massimo annuale di 180 giorni di malattia indennizzabile anche le domeniche e le altre festività.

L'interrogante sottolinea che tale criterio interpretativo è stato di recente sanzionato anche da una sentenza (1° agosto 1962) della corte di appello di Messina che ha, appunto, ritenuto che siano indennizzabili anche le giornate festive e le domeniche comprese nel periodo massimo annuale di 180 giorni, men-

tre al contrario, l'« Inam », malgrado la decisione suddetta, persiste nel suo criterio restrittivo di interpretazione, costringendo così gli assicurati a defatiganti giudizi che, sulla base della suddetta sentenza della corte di Messina e della più corretta interpretazione della legge, non possono risolversi altrimenti che con la soccumbenza e quindi con il danno dell'istituto. (74)

RISPOSTA. — Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 ottobre 1947, n. 1304, all'articolo 3, primo comma, stabilisce che l'indennità giornaliera di malattia è dovuta a decorrere dal quarto giorno di malattia per un massimo di 180 giorni in un anno. Nella tabella delle prestazioni, annessa al decreto stesso, viene specificato che l'indennità giornaliera, ai lavoratori addetti al commercio, è corrisposta in misura eguale a metà dell'intera retribuzione.

Per i soli lavoratori barbieri e parrucchieri, operai dipendenti da proprietari di fabbricati, operai stagionali avventizi e giornalieri dipendenti da aziende ortofrutticole la tabella specifica che l'indennità giornaliera è in misura uguale al 50 per cento della retribuzione giornaliera media percepita nel mese precedente la malattia considerandosi il mese di 25 giornate lavorative.

Pertanto, sulla base della letterale interpretazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1304, effettivamente avrebbe dovuto essere corrisposta ai lavoratori addetti al commercio l'indennità giornaliera nella misura uguale a metà dell'intera retribuzione e poiché quest'ultima è riferita all'intero mese, il calcolo per la determinazione dell'indennità stessa avrebbe dovuto essere eseguito dividendo per trenta la retribuzione mensile.

Senonché, al fine di assicurare ai lavoratori predetti un trattamento non inferiore a quello previsto per i barbieri, stagionali, ecc., e nell'intento, altresì, di semplificare la procedura della determinazione della misura dell'indennità di malattia con l'applicazione di un criterio unico si ritenne, a suo tempo, che a tutti i lavoratori del commercio venisse applicato, in quanto più favorevole, il criterio stabilito dalla tabella A) allegata al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 31 ottobre 1947, n. 1304, nei confronti dei lavoratori barbieri, ecc., nel senso cioè che l'indennità giornaliera di malattia doveva essere calcolata in misura pari al 50 per cento della retribuzione giornaliera media percepita nel periodo men-

sile o quadrisettimanale precedente la malattia, considerando il mese di 25 giornate lavorative.

Pertanto, da oltre un decennio, ai lavoratori addetti al commercio veniva corrisposta una indennità giornaliera in misura superiore a quella che si sarebbe ottenuta seguendo la letterale interpretazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1304, atteso che la retribuzione mensile è divisa per 25 anziché per 30. Ovviamente, una volta adottato il divisore di 25 (cioè le sole giornate lavorative), rimanevano automaticamente escluse dall'indennizzo le giornate festive.

Quest'ultimo criterio, per quanto concerne gli impiegati del commercio, è stato seguito sino alla recente delibera adottata dal consiglio di amministrazione dell'« Inam » — ove sono chiamati a far parte anche i rappresentanti sindacali dei lavoratori — in data 10 aprile 1963 e ratificata da questo ministero in data 16 maggio 1963, con la quale si è provveduto ad una organica disciplina dell'erogazione dell'indennità di malattia la cui misura, fra l'altro, è stata per tutti indistintamente gli assicurati — esclusi quelli del settore agricolo operaio — elevata a decorrere dal ventunesimo giorno di malattia, dal 50 al 66 per cento della retribuzione.

In tale sede ha trovato una soluzione anche la questione concernente l'erogazione dell'indennità di malattia nelle domeniche e nelle festività; infatti, per quanto concerne il settore impiegatizio del commercio, contrariamente ai criteri seguiti in precedenza, l'indennità è corrisposta per tutte le giornate di malattia, con la sola esclusione di quelle in cui, in coincidenza della domenica, viene a cadere una festività retribuita per legge dal datore di lavoro.

Non si è ritenuto di adottare analogo criterio per la ristretta categoria degli operai del commercio, ma di applicare ad essi il trattamento previsto per gli operai dell'industria, in quanto più favorevole, in considerazione proprio del fatto che le giornate effettive di lavoro nel mese non raggiungono quasi mai il massimo.

Tuttavia questo ministero non ha alcuna difficoltà a che, anche per gli operai del commercio sia seguita l'interpretazione letterale proposta dall'interrogante qualora ciò sia richiesto dalle categorie dei lavoratori interessati; il che, per altro, comporterà ovviamente da un lato il pagamento di tutte le giornate, comprese quelle festive, ma, dall'altro, l'adozione di un divisore fisso meno favorevole per gli interessati per la determinazione dell'in-

dennità in parola e cioè il divisore fisso di 30 anziché quello del numero delle giornate effettivamente lavorate.

Si ritiene infine di dover far presente che la sentenza della corte di appello di Messina, alla quale l'« Inam » ha dato esecuzione, è rimasta almeno fino ad oggi l'unica.

*Il Ministro: DELLE FAVE.*

CRUCIANI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se tra i lavori previsti dal piano decennale di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie sia contemplato il raddoppio dei binari sul tronco Orte-Ancona della ferrovia Roma-Ancona; raddoppio che all'interrogante sembra indispensabile sia per far fronte alle crescenti esigenze del traffico che vi si svolge, sia per potenziare ulteriormente detta ferrovia, anche in funzione dell'auspicato sviluppo economico delle regioni umbra e marchigiana. (438)

RISPOSTA. — Il traffico che si svolge sulla linea Orte-Falconara non è tuttora di entità tale da rendere necessario ed urgente il raddoppio del binario.

Il ripristino del doppio binario nel tratto Orte-Terni, il cui impegno di circolazione è maggiore, è stato tuttavia previsto nel programma dell'azienda ferroviaria statale e verrà tenuto presente in occasione della seconda fase del piano decennale di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 241.

In tale occasione verrà anche considerata, compatibilmente all'entità dei finanziamenti di cui l'azienda delle ferrovie dello Stato potrà disporre ed in rapporto ad analoghe necessità prioritarie di altre importanti linee della rete, la realizzazione del doppio binario sul tratto Terni-Falconara, il cui impegno di circolazione è minore rispetto a quello del tratto precedente.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

CRUCIANI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se, in seguito alla legge 17 ottobre 1961, n. 1038, che prevede gli assegni familiari per i figli universitari fino al 26° anno di età, non si intenda esaminare la possibilità di prevedere per i medesimi studenti — considerati a tutti gli effetti a carico — l'assistenza sanitaria (486)

RISPOSTA. — Gli istituti di assistenza malattia, come ad esempio l'« Inam », i quali, per la determinazione dei familiari a carico ai fini dell'erogazione delle prestazioni per malattia, hanno recepito le norme sugli assegni fami-

liari, applicano già, ai figli studenti universitari fino al 26° anno di età, i benefici invocati per effetto della legge 17 ottobre 1961, n. 1038.

Per quegli altri istituti invece, per i quali la determinazione dei familiari a carico è prevista dalle specifiche legislazioni, questo ministero ha allo studio un apposito provvedimento formale per l'elevazione del limite fino al 26° anno di età in conformità di quanto è stato stabilito ai fini della erogazione degli assegni familiari.

È opportuno precisare che per quanto concerne i dipendenti statali, si è reso possibile, di concerto con il Ministero del tesoro, autorizzare in via amministrativa, l'« Enpas » a provvedere provvisoriamente alla erogazione dell'assistenza di malattia per i figli studenti universitari sino al 26° anno di età.

*Il Ministro: DELLE FAVE.*

D'ALESSIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi che hanno portato, con l'emanazione del nuovo orario ferroviario, alla soppressione delle fermate presso la stazione del comune di Formia dei treni: diretto 36, in partenza da Napoli alle ore 22,24; rapido, 58, in partenza da Napoli alle ore 20,11; rapido 53, in partenza da Roma alle 8,05.

Per sapere se si ritenga opportuno — tenute presenti le negative conseguenze che tali provvedimenti possono causare per un centro turistico e balneare dell'importanza di Formia — ripristinare per Formia le fermate dei suddetti treni. (325)

RISPOSTA. — La soppressione, a decorrere dal 26 maggio 1963, delle fermate dei rapidi R 53 ed R 58 a Formia rientra nel quadro generale dei provvedimenti di abolizione della fermata dei treni a marcia celere nelle località in cui i treni stessi, in base all'esperienza acquisita, si sono dimostrati meno utilizzati per lunghi percorsi. Ciò allo scopo di limitare il numero delle soste intermedie e adeguare, per quanto possibile, le caratteristiche dei treni rapidi agli interessi della maggioranza degli utenti che se ne servono per le relazioni a largo raggio ed anche per aderire alle premure che continuamente pervengono da enti, autorità e pubblico per una maggiore celerità di tali comunicazioni.

Il richiesto ripristino della fermata dei treni in questione a Formia, è stato attentamente esaminato, ma non è risultato possibile pervenire a conclusioni positive anche in considerazione che i treni stessi sono affiancati da altre comunicazioni celeri, periodiche

e permanenti, sufficientemente rispondenti alle esigenze di detta località.

Per quanto riguarda il treno 36, la soppressione delle fermate intermedie dallo stesso effettuate nella tratta Napoli-Roma, compresa Formia, è stata disposta allo scopo di posticipare la sua partenza da Napoli e rendere possibile in tal modo la coincidenza con l'R 454 proveniente dalla linea di Taranto-Metaponto-Battipaglia.

Ciò premesso e considerato che i viaggiatori di Formia provenienti da Napoli o diretti a Roma possono convenientemente utilizzare, come ultima relazione della giornata il precedente direttissimo 888, che sosta in tutte le località della Napoli-Roma nelle quali effettuava anteriormente fermata il treno 36, non è risultato possibile pervenire a conclusioni positive neanche rispetto alla richiesta di ripristino a Formia, della fermata del treno in questione anche per ragioni di confronto con le altre località della linea che si trovano in condizioni analoghe.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

DE' COCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se ritenga di intervenire perché vengano eseguiti con la massima urgenza i lavori di escavazione generale del bacino portuale di Ancona e delle banchine commerciali.

Al riguardo l'interrogante richiama l'attenzione del ministro sulla necessità di non procrastinare ulteriormente l'esecuzione dei predetti lavori, in accoglimento delle giuste e pressanti richieste rivolte dalle autorità locali competenti e dagli operatori economici interessati, tenuto conto soprattutto che l'attuazione delle opere summenzionate eliminerebbe i gravi inconvenienti derivanti da difficoltà di attracco e dall'incaglio di natanti che capitano nelle zone di minor fondale e che si ripercuotono con danni non trascurabili al traffico cerealicolo e dei carboni, ai vapori viaggiatori ed all'allestimento delle navi nei cantieri. (66)

RISPOSTA. — Con le normali, limitatissime disponibilità di bilancio per la escavazione ordinaria da eseguire nell'esercizio 1963-64, è stato previsto di provvedere nel porto di Ancona al ripristino dei fondali a quota di metri 10 e 11 nella zona del canale di accesso ed in quella prospiciente le banchine del Molo Clementino, del pontile Luigi Rizzo e del molo sud, per 90 metri cubi di escavo.

Detti lavori saranno iniziati, con i mezzi effossori dell'amministrazione, non appena sa-

ranno ultimate le riparazioni in corso, e sarà stata perfezionata la riclassifica dei mezzi stessi da parte del Registro navale italiano.

Per quanto concerne l'esecuzione di lavori di escavazione straordinaria, si informa che tale necessità, già ben nota a questa amministrazione, è stata, ed è, tenuta presente al fine di soddisfarla non appena le condizioni di fondi consentiranno di far fronte alla rilevante spesa occorrente.

Già nell'esercizio finanziario 1959-60, utilizzando le disponibilità derivanti dal noto prestito nazionale, è stato possibile finanziare la spesa per l'escavazione dei fondali antistanti le banchine 11 e 19, portando i fondali stessi da metri 6 a metri 10, mentre, sia nei successivi esercizi, sia in quello corrente, le esigue disponibilità hanno reso e rendono impossibile la prosecuzione dei lavori di escavo previsti nel piano regolatore.

*Il Ministro:* SULLO.

DE' COCCI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per ovviare alla mancata inclusione della rappresentanza del settore artigiano nei comitati consultivi dell'« Inail », la cui istituzione è stata prevista, in ogni provincia, dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1712.

L'interrogante fa presente che il ministro del lavoro e della previdenza sociale, infatti, con proprio decreto del 16 maggio 1963, ha provveduto alla ripartizione delle rappresentanze tra i settori dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, ignorando completamente il settore dell'artigianato che pure ha una propria autonoma configurazione giuridica, attribuitagli dalla legge 25 luglio 1956, n. 860.

Gli artigiani italiani lamentano questa inconcepibile omissione che è in pieno e stridente contrasto con gli interessi che essi debbono tutelare nell'ambito dell'« Inail », specialmente ora che è stata estesa obbligatoriamente l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro anche ai titolari di imprese artigiane, in base alla legge 19 gennaio 1963, n. 15.

Un decreto aggiuntivo potrà assicurare la dovuta rappresentanza artigiana nei predetti comitati. (370)

RISPOSTA. — In conformità al disposto dell'articolo 1, secondo comma, lettera a) della legge 3 dicembre 1962, n. 1712, istitutiva dei comitati consultivi dell'« Inail », il Ministero del tesoro, con decreto ministeriale 16 maggio 1963, ha provveduto a ripartire tra i vari set-

tori produttivi, interessati alle assicurazioni gestite dall'« Inail », la rappresentanza delle categorie professionali previste dalla legge sopra indicata.

Detti settori produttivi si è ritenuto individuarli nell'agricoltura, nell'industria e nel commercio, vale a dire nei tre settori rappresentati anche nel consiglio di amministrazione dell'« Inail » e nei quali risultano comprese tutte le attività produttive aventi un apprezzabile interesse all'attività dei comitati consultivi stessi.

Per altro, non può disconoscersi che le aziende artigiane operano e sono comprese nel settore industriale, così come le aziende diretto-coltivatrici sono comprese nel settore agricolo, essendo irrilevante, ai fini di cui trattasi, che nell'organizzazione dell'impresa abbia o meno preminenza l'apporto del lavoro e dei familiari dell'imprenditore o che l'attività professionale abbia una sua particolare disciplina giuridica.

Una valutazione comparativa del grado di sviluppo delle varie forme di attività che si svolgono in ciascun settore di produzione, può avere luogo in sede provinciale ai fini della individuazione delle categorie che, nella provincia, possono considerarsi le più rappresentative dell'intero settore, atteso che il numero limitato di posti assegnati per legge ai rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori nei comitati in questione impone una scelta. In tal senso i prefetti non mancheranno di orientarsi, secondo i criteri di massima che il Ministero del lavoro ha ritenuto di indicare con circolare del 17 maggio 1963, n. 21.

*Il Ministro:* DELLE FAVE.

DI MAURO ADO GUIDO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se ritenga opportuno dare disposizioni alle sedi dell'I.N.P.S. affinché, come avviene per gli altri assicurati, anche ai coltivatori diretti, mezzadri e coloni venga rilasciato il libretto personale, dal controllo del quale sia possibile accertare se l'I.N.P.S. ha provveduto a ripartire le giornate lavorative tra i componenti del nucleo familiare, in conformità alle disposizioni di legge, per il periodo 1° gennaio 1957-31 dicembre 1961, in modo da dare agli interessati la possibilità di ricorrere, se il caso, al comitato di vigilanza ovvero all'autorità giudiziaria. (201)

RISPOSTA. — Come certamente si ricorderà, la proposta di disciplinare il rilascio obbligatorio e gratuito di un libretto ai coltivatori diretti, mezzadri e coloni assicurati contro l'in-

validità e la vecchiaia, attestante i contributi ad essi attribuiti a norma dell'articolo 5 della legge 26 ottobre 1957, n. 1047, fu varie volte avanzata nel corso dell'applicazione di detta legge, nonché in sede di predisposizione della legge 9 gennaio 1963, n. 9, e di approvazione della stessa in Parlamento.

La proposta, per altro, fu sistematicamente disattesa sia per ragioni di ordine tecnico sia per ragioni di ordine pratico.

Il duplicato della tessera assicurativa, infatti, disciplinato con particolari cautele e modalità dal regolamento per l'esecuzione del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3184, approvato con regio decreto 28 agosto 1924, n. 1422, è compatibile per quei lavoratori inquadrati in settori per i quali è previsto il versamento e l'applicazione dei contributi base (marche assicurative) sulle apposite tessere assicurative.

Nel campo dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni, invece, tale documento non è previsto, risultando l'accredito dei contributi ad essi spettanti, dagli appositi elenchi nominativi degli assicurati ai quali è data idonea pubblicità, ai sensi di legge, mediante pubblicazione negli albi dei singoli comuni.

Questo per quanto concerne i motivi di ordine formale e tecnico.

Le ragioni di ordine pratico che giustificano l'impossibilità di accedere alla richiesta di cui trattasi non sono meno importanti.

È nota, infatti, l'enorme rilevanza numerica dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni assicurati ed il pesante disavanzo finanziario (160 miliardi al 31 dicembre 1962) denunciato dalla gestione speciale che provvede all'assicurazione invalidità e vecchiaia di tali categorie, nonché i pressanti e complessi compiti imposti dall'attuale legislazione alle sedi dell'I.N.P.S. per l'attuazione della previdenza in tale settore.

Tenute presenti tali circostanze, a tutti note, l'imporre alle sedi dell'I.N.P.S. il rilascio obbligatorio e gratuito di un libretto del tipo di quello descritto dall'interrogante determinarebbe una mole di lavoro assolutamente insostenibile e pregiudizievole di altri compiti, ben più necessari ed urgenti e si tradurrebbe in un ulteriore aggravio di oneri per l'apposita gestione speciale da tempo in difficoltà per la erogazione delle stesse prestazioni di vecchiaia e di invalidità, il cui importo, per altro, è stato raddoppiato per effetto della nota legge del 9 gennaio 1963, n. 9.

*Il Ministro: DELLE FAVE.*

DI MAURO LUIGI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi per cui si

è impedito ai militari in servizio di leva di partecipare alle votazioni per la elezione dell'Assemblea regionale siciliana. Infatti non è stato concesso il viaggio gratuito, ponendo quindi i militari, desiderosi di partecipare alla votazione, nelle condizioni di dovere affrontare le notevoli spese di un viaggio usufruendo di una limitatissima licenza (e non sempre è stata concessa), che consentiva appena il viaggio di andata e ritorno. (330)

**RISPOSTA.** — In occasione delle elezioni per il rinnovo dell'assemblea regionale siciliana che si sono svolte il 9 giugno 1963, sono state impartite disposizioni a tutti i comandi per la richiesta, con i mezzi più celeri, e la successiva consegna agli interessati, dei certificati elettorali per i militari iscritti nelle liste elettorali dei comuni della Sicilia.

Nei confronti del dipendente personale che ha chiesto di esercitare il diritto di voto sono state applicate le disposizioni a carattere permanente vigenti al riguardo concedendo permessi per un tempo pari alla durata del viaggio più due giorni di permanenza nel luogo delle elezioni. Lo stesso personale ha potuto, infine, fruire delle particolari agevolazioni ferroviarie, marittime ed aree all'uopo previste.

*Il Ministro: ANDREOTTI.*

**DI PRIMIO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza che il parco locomotori in forza al deposito locomotive di Sulmona è stato trasferito altrove con la motivazione che, con l'arrivo delle automotrici del deposito di Foligno, il deposito di Sulmona, se fosse rimasto impegnato alla manutenzione e alla riparazione dei locomotori suddetti, non avrebbe potuto assolvere al nuovo compito, risultando insufficiente la sua capacità produttiva; per sapere se ritenga necessario che si dia invece attuazione all'ampliamento e al potenziamento del centro e del deposito locomotive di Sulmona, al fine di rendervi possibile il ritorno dei locomotori con conseguente aumento del personale in forza, come ebbe ufficialmente ad assicurare in pubblico, in occasione della inaugurazione della tratta elettrificata Sulmona-Pescara, il deputato Spataro alla presenza dell'allora Ministro dei trasporti Angelini, del vescovo di Sulmona e delle altre autorità sulmonesi, in modo da porre così fine alla serie delle continue spoliazioni di cui da decenni la città di Sulmona è vittima, con conseguente aggravio della già preoccupante situazione economica e sociale della zona, e con pericolo di turba-

mento della tranquillità di quelle pacifiche popolazioni, come provarono a suo tempo i famosi moti di Sulmona dopo la soppressione di quel distretto militare. (129)

**RISPOSTA.** — Il trasferimento di 18 locomotive elettriche dal deposito locomotive di Sulmona a quello di Roma fu disposto per ragioni di organizzazione interna al fine di perseguire la migliore e più economica utilizzazione del personale.

Ciò non avrebbe comunque significato né minore importanza dell'impianto né diminuzione del personale in forza ma, anzi, una più accentuata specializzazione delle lavorazioni di competenza e quindi una maggiore capacità produttiva che, nelle previsioni, avrebbe trovato incentivo anche nella riparazione di mezzi di altri impianti.

Comunque il provvedimento non ha avuto seguito, in quanto le locomotive elettriche in argomento sono state restituite alla gestione del deposito di Sulmona.

Per quanto riguarda l'ammodernamento dell'impianto, sono stati realizzati o sono in corso di esecuzione lavori per una spesa di oltre 20 milioni di lire; mentre le eventuali ulteriori sistemazioni che si rendessero necessarie potranno essere programmate in seguito, in relazione alla entità dei finanziamenti che saranno accordati alle ferrovie dello Stato nella seconda fase del piano decennale di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211.

*Il Ministro:* CORBELLINI.

**D'IPPOLITO, MATARRESE E SCIONTI.**

— *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia a conoscenza di quanto pubblicato dalla stampa, secondo cui la società Breda costruirebbe uno stabilimento per materiale ferroviario in Puglia (a mezzo della società Ferro-Sud).

In caso affermativo, gli interroganti chiedono di conoscere in quale comune sorgerebbe il nuovo insediamento industriale, quali sarebbero le sue principali caratteristiche (investimenti, occupazione, produzione). (340)

**RISPOSTA.** — Per iniziativa della società Breda e della Cassa per il mezzogiorno, e con la partecipazione di altre aziende industriali, è stato posto in studio un progetto per l'installazione di uno stabilimento destinato, in via principale, alla produzione di materiale ferroviario trainante e trainato.

Tale stabilimento dovrà sorgere nella zona delle Murge, ai confini tra Puglia e Lucania (comuni di Altamura, Gravina, Laterza, Ma-

tera e Sant'Erasmo in Colle) ed occuperà un'area di circa 200 mila metri quadrati.

Il progetto in parola, prevede, altresì, un investimento di circa 5 miliardi ed una occupazione di 700 dipendenti.

*Il Ministro:* BO.

**DONAT-CATTIN, MUSSA IVALDI E BORRA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali intendimenti abbiano il Governo, il competente ministero e l'I.R.I. nei confronti delle società a partecipazione statale prima d'ora impegnate nell'industria elettrica, poiché esse si orientano a rimanere in vita e a sviluppare nuove attività, richiamando, secondo le norme della legge, il capitale corrispondente agli impianti assorbiti nell'« Enel ».

In particolare, gli interroganti, nel ricordare il fatto che la S.I.P. (con le sue affiliate), è la maggiore di tali società e che la proprietà di essa è in maggioranza assoluta dell'I.R.I., chiedono se non sia opportuna, prima di ogni decisione, la formulazione di proposte alternative in sede parlamentare e la consultazione dei corpi rappresentativi democratici torinesi e piemontesi.

In ogni caso, ferma restando l'esigenza di intensificare gli investimenti nel Mezzogiorno e, quindi la riserva per il sud di una congrua quota delle nuove disponibilità di capitale I.R.I. in conseguenza della nazionalizzazione dell'energia elettrica, sembra opportuna la costituzione a Torino di un forte gruppo industriale soprattutto come elemento premessa esemplificativa di una politica programmata, la quale deve avere tra i suoi obiettivi, oltre il riequilibrio tra le zone, la riduzione delle posizioni monopolistiche anche territoriali. Un nuovo forte gruppo industriale a partecipazione statale nell'area piemontese sarebbe un necessario contributo al bilanciamento e alla differenziazione della chiusa struttura monoproduttiva e contrazionaria, che rende anormali e a lungo termine pericolosi i caratteri e il tipo di espansione dell'economia subalpina. (357)

(La risposta è identica a quella data alla interrogazione n. 27, del deputato Alpino, pubblicata a pag. 4).

**FODERARO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se — nella compilazione dei futuri programmi relativi alla rete stradale nazionale — riuscirà possibile inserire la costruzione di una « superstrada » che sostituisca l'attuale Silana-Crotonese.

La realizzazione di tale arteria, la cui portata turistica è evidente, consentirebbe anche di evitare l'isolamento dei paesi della fascia silana e presilana, durante la stagione invernale (San Giovanni in Fiore, Camigliatello ed altri in provincia di Cosenza).

Inoltre una strada siffatta consentirebbe un agevole collegamento tra lo Jonio e il Tirreno, attraverso Cosenza. (10)

**RISPOSTA.** — Questo ministero prevede la sistemazione della statale n. 107, Silana-Crotonese, conferendole caratteristiche che consentano un idoneo e rapido collegamento tra i versanti Tirreno e Jonio.

Sono allo studio, attualmente, il tracciato in nuova sede per il tratto Paola-bivio statale n. 19, in sostituzione di quello attuale, e numerose varianti, oltre quelle già realizzate od in corso di esecuzione, per la eliminazione delle maggiori viziosità plano-altimetriche.

Una superstrada, tutta in nuova sede — la cui costruzione richiederebbe, per altro, una spesa molto elevata — non potrebbe allontanarsi eccessivamente dall'attuale tracciato della statale n. 107 per poter collegare i maggiori centri silani; in considerazione, inoltre, della natura, giacitura e orografia delle zone interessate, essa avrebbe caratteristiche plano-altimetriche poco diverse da quelle che potranno realizzarsi con la correzione e le rettifiche della statale di cui sopra.

*Il Ministro:* SULLO.

**FODERARO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali, nonostante l'evidente urgenza dell'opera, non è stato ancora concesso il contributo statale per la costruzione di una strada che allacci il centro di Fiumara (Reggio Calabria) al cimitero, e che ponga termine al desolante spettacolo, cui ancora tocca assistere, delle salme che devono essere trasportate a spalla per molti chilometri attraverso un ripido sentiero.

L'interrogante fa inoltre presente la necessità di provvedere all'ampliamento dello stesso cimitero, il cui recinto è in atto talmente angusto da costringere le locali autorità a disporre la sepoltura dei defunti l'uno sull'altro.

Si fa, inoltre, presente la necessità di un accesso ispettivo del genio civile e del ministero, che potrebbe meglio accertare *in loco* le condizioni veramente impossibili in cui si trova quel luogo sacro. (11)

**RISPOSTA.** — Questo ministero, in data 5 giugno 1951 promise al comune di Fiumara di Muro (Reggio Calabria) il contributo statale di cui alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, sulla spesa di lire 38 milioni per la costruzione di una strada di accesso al cimitero e di collegamento di alcune frazioni.

Il progetto dell'opera, presentato all'ufficio del genio civile di Reggio Calabria il 20 marzo 1953, fu restituito al comune di Fiumara perché vi fossero apportate alcune modifiche di carattere tecnico e la relativa documentazione fosse integrata degli atti mancanti.

Poiché l'ente interessato non ha mai riprodotto il progetto debitamente rettificato in data 21 luglio 1956 è stato revocato il contributo in parola.

Da quella data il comune di Fiumara di Muro non ha più rinnovato la richiesta di contributo.

Non risulta, infine, che da parte dello stesso comune di Fiumara sia stata mai inoltrata alcuna domanda intesa ad ottenere i benefici di legge per i lavori di ampliamento del locale cimitero.

*Il Ministro:* SULLO.

**FODERARO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per il finanziamento dei lavori per la costruzione del mattatoio e del mercato coperto di Caraffa del Bianco (Reggio Calabria), distrutti dal terremoto del 1908 e come tali ammessi ad usufruire delle provvidenze stabilite per legge, per la ricostruzione delle opere distrutte da tale calamità, e finora sempre rinviati, per insufficienza di fondi, da esercizio ad esercizio.

L'interrogante fa presente l'opportunità qualora non si possa procedere al finanziamento di dette opere a totale carico dello Stato, di dare almeno ad esse la precedenza nella concessione del contributo statale di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589, nella cui graduatoria provinciale tali opere risultano già comprese. (12)

**RISPOSTA.** — Per la costruzione del mattatoio nel comune di Caraffa del Bianco (Reggio Calabria) è stato promesso al comune medesimo il contributo statale, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 580, sulla spesa di lire 10 milioni.

S'informa inoltre che la domanda con la quale l'ente interessato ha chiesto il contributo statale sulla spesa di lire 10 milioni

per la costruzione del mercato coperto sarà tenuta presente nei limiti delle eventuali disponibilità di bilancio.

*Il Ministro:* SULLO.

FODERARO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere se intendano aderire alla più volte avanzata richiesta del comune di Campagna (Cosenza), del contributo statale per la costruzione dell'edificio scolastico per la locale scuola di avviamento professionale a tipo agrario, attualmente ospitata in locali inidonei. (14)

RISPOSTA. — La domanda inoltrata dal comune di Campana (Cosenza), al fine di ottenere il contributo dello Stato sulla spesa di lire 70 milioni occorrente per la costruzione dell'edificio da destinare a sede della scuola di avviamento a tipo agrario, sarà presa in esame in sede di formulazione, d'intesa col Ministero della pubblica istruzione, dei nuovi programmi da ammettere ai benefici di legge.

*Il Ministro dei lavori pubblici:* SULLO.

FODERARO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare, con carattere di urgenza, nell'ambito delle rispettive competenze, per l'eliminazione delle case malsane nel comune di Tropea (Catanzaro), dove vivono in promiscuità antigienica, antimorale, sotto il livello stradale, circa 150 famiglie. (15)

RISPOSTA. — Per la eliminazione delle case malsane nel comune di Tropea (Catanzaro), venne disposta la costruzione di alloggi popolari, in applicazione della legge 9 agosto 1954, n. 640, per il complessivo importo di lire 20 milioni, di cui lire 10 milioni sui fondi dell'esercizio 1955-56 e lire 10 milioni sui fondi dell'esercizio 1956-57.

Nello stesso comune sono inoltre in corso di realizzazione, in applicazione della legge 26 luglio 1961, n. 705, altri alloggi popolari per un importo di lire 76.500.000.

Conseguentemente non può non riconoscersi che la situazione alloggiativa del comune in parola sia stata presa in debita considerazione, tenuto conto della limitatezza dei fondi disponibili e delle innumerevoli e pressanti esigenze degli altri comuni della Calabria e dell'intero territorio nazionale.

*Il Ministro dei lavori pubblici:* SULLO.

FODERARO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se intenda disporre l'istituzione di una agenzia postale nella frazione Ghorio del comune di Roghudi (Reggio Calabria), la cui necessità è vivamente sentita dagli 800 abitanti del luogo, così come è stato più volte prospettato dall'amministrazione comunale interessata agli organi competenti. (18)

RISPOSTA. — Questa amministrazione ha già da tempo preso in considerazione le esigenze della frazione di Ghorio e sta esaminando la possibilità di istituire un'agenzia postale nella località.

Attualmente è in attesa che il comune interessato, già due volte sollecitato, faccia pervenire la delibera consiliare, approvata dall'autorità tutoria, relativa alla cessione dei locali da destinare a sede dell'istituenda agenzia.

Si assicura, comunque, che non appena in possesso della necessaria documentazione, l'organo competente di questo ministero inoltrerà la relativa pratica alla commissione centrale per gli uffici locali, la quale, ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, dovrà esprimere il proprio parere in merito.

*Il Ministro:* RUSSO.

FODERARO. — *Al Ministro della sanità.* Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per l'accoglimento della richiesta di contributo avanzata dalla delegazione comunale della Croce rossa italiana di Casignana (Reggio Calabria) e dalle amministrazioni comunali di Caraffa del Bianco e San Luca per l'istituzione di un ambulatorio scolastico ed odontoiatrico.

L'interrogante fa presente che in Casignana esiste già un servizio di pronto soccorso della C.R.I. con autoambulanza per il trasporto degli infermi poveri, per cui verrebbe in tal modo ad essere integrato opportunamente un servizio sanitario quanto mai utile per la popolazione della zona. (19)

RISPOSTA. — Il Ministero della sanità ha seguito i problemi della scuola stimolando e incoraggiando in maniera concreta le iniziative dei comuni ed ha perciò disposto di favorire l'accoglimento delle richieste di contributi prodotte dalle amministrazioni comunali più bisognose, specialmente delle province meridionali, per metterle in grado di esple-

tare con efficienza gli interventi di medicina preventiva a favore della popolazione scolastica.

Sullo stato delle domande di contributo cui si riferisce l'interrogante si comunicano i seguenti elementi:

Delegazione comunale C.R.I. di Casignana (Reggio Calabria):

il decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1961, n. 264, che disciplina i servizi di medicina scolastica prevede la concessione di aiuti finanziari da parte dello Stato soltanto a favore dei comuni con popolazione inferiore ai 25 mila abitanti.

Pertanto l'intervento di questo ministero a favore della delegazione C.R.I. di Casignana potrà estrinsecarsi in maniera indiretta tramite l'amministrazione di quel comune.

In tal senso con ministeriale del 26 ottobre 1961, n. 400.3/20902.67/482, è stato interessato il medico provinciale di Reggio Calabria per gli opportuni accordi tra i due enti ed ha invitato il comune a produrre la prescritta documentazione necessaria per l'istruttoria della relativa pratica.

Finora, però, non sono pervenuti i documenti richiesti, sebbene siano stati sollecitati.

Comune di Caraffa del Bianco (Reggio Calabria):

a) richiesta di contributo per istituzione ambulatorio odontoiatrico scolastico: è stato già predisposto il provvedimento per la concessione di un contributo di lire 550 mila. Tale provvedimento è stato inoltrato in data 16 maggio 1963 agli organi di controllo;

b) richiesta di contributo per istituzione ambulatorio medico scolastico generico: con ministeriale del 15 dicembre 1962, n. 400.3/20902.67/644, sono stati chiesti al medico provinciale di Reggio Calabria, per il perfezionamento della relativa pratica, alcuni documenti che non risultano però ancora pervenuti.

Comune di San Luca (Reggio Calabria):

con ministeriale del 24 gennaio 1963, n. 400.3/20902.67/39, diretta al medico provinciale, l'amministrazione interessata è stata invitata ad istruire due distinte domande, una per la richiesta del contributo all'ambulatorio generico e l'altra per l'ambulatorio odontoiatrico.

Tale procedura si rende indispensabile sia perché l'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1961, n. 264, prevede che, nel caso di servizi specialistici, lo Stato limita il suo intervento al 50 per cento di contribuzione, sia perché in ciascuna

domanda devono essere indicati i diversi capitoli di bilancio delle contribuzioni richieste.

*Il Ministro: JERVOLINO.*

FODERARO. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare perché vengano eliminate le gravi deficienze che nel campo igienico-sanitario esistono nella frazione Torre Melissa del comune di Melissa (Catanzaro), a causa della mancanza sul posto del medico, della ostetrica e della farmacia. (20)

RISPOSTA. — Da tempo l'amministrazione comunale di Melissa è stata interessata dalla prefettura di Catanzaro per la istituzione di separate condotte, medica ed ostetrica, su richiesta avanzata dagli abitanti della frazione di Torre Melissa.

L'amministrazione comunale ha, però, fatto presente che la situazione deficitaria del proprio bilancio — rappresentata da un disavanzo di oltre 17 milioni, pari al 42 per cento del totale del preventivo — non consente di assumere la spesa necessaria per la corresponsione degli stipendi ad altro medico e ad altra ostetrica; per altro, ha osservato che l'assistenza medica alla popolazione della frazione di Torre è assicurata dai medici condotti del comune del capoluogo forniti di automezzi e, per quanto riguarda i mutuati, dai sanitari del vicino comune di Cirò.

Quanto all'apertura della farmacia nella frazione stessa, l'ufficio del medico provinciale ha informato che, nonostante sia stato espletato da tempo l'apposito concorso, non è stata possibile, fino al momento, l'assegnazione della sede, perché i primi classificati in graduatoria non hanno accettato la nomina; di conseguenza il medico provinciale sta ora provvedendo ad interpellare gli ultimi quattro in classifica.

*Il Ministro della sanità: JERVOLINO.*

FODERARO. — *Al Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.* — Per conoscere per quando sia prevista la realizzazione della scuola professionale per l'artigianato ed agricoltura in San Giovanni in Fiore (Cosenza).

La Cassa per il mezzogiorno ha invitato a suo tempo il comune a fornire il suolo. Tale adempimento è stato compiuto da parte del comune.

L'interrogante si permette far presente che il comune suddetto è uno dei più popolosi della provincia di Cosenza, e che per tradi-

zioni antichissime fonda gran parte della sua economia sull'artigianato e sull'agricoltura. (21)

**RISPOSTA.** — La scuola professionale agraria di San Giovanni in Fiore è stata dotata di azienda agraria a seguito dell'acquisto, da parte della Cassa per il mezzogiorno ed a suo totale carico, di due idonei terreni.

I progetti relativi al complesso edilizio scolastico, già redatti dall'Opera per la valorizzazione della Sila, sono stati esaminati dall'ufficio tecnico della Cassa e restituiti all'ente anzidetto affinché provveda sollecitamente ad un ridimensionamento dei progetti stessi.

Per quanto, infine, si riferisce alla scuola professionale per l'industria e l'artigianato, si fa presente che il relativo progetto di massima, redatto da un libero professionista incaricato dalla Cassa, si trova attualmente all'esame del predetto ufficio tecnico della Cassa medesima.

*Il Ministro: PASTORE.*

**FODERARO.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se intenda disporre per la istituzione di un'agenzia postale nella frazione Tritanti del comune di Maropati (Reggio Calabria), la cui popolazione, di oltre mille abitanti, risente moltissimo dell'attuale carenza dei servizi postali. L'interrogante fa presente che in atto la posta ed i telegrammi vengono recapitati in quella frazione con molto ritardo a causa della distanza notevole che la separa (circa chilometri 3) dall'ufficio postale di Maropati, mentre gli abitanti di Tritanti devono compiere lo stesso percorso ogni qualvolta si devono servire dei servizi posteografici. (46)

**RISPOSTA.** — Già nel 1955 venne presa in esame la possibilità di istituire un'agenzia postale a Tritanti. La pratica ebbe però esito negativo in considerazione del fatto che la particolare esiguità delle operazioni postali e a denaro riguardanti l'utenza della località non giustificavano la spesa occorrente per il funzionamento dell'agenzia.

In seguito, nel mese di ottobre 1962, la pratica è stata ripresa in esame, ma anche questa volta con esito negativo in quanto i nuovi accertamenti disposti al riguardo hanno confermato la scarsa consistenza delle operazioni postali e a denaro eseguite per conto della popolazione dell'anzidetta frazione, che conta 700 abitanti ed è priva di importanza industriale e commerciale.

Poiché le indagini statistiche di cui sopra risalgono a data recente e devono pertanto essere considerate ancora attuali, non appare opportuno per ora procedere ad un ulteriore esame della situazione.

*Il Ministro: RUSSO.*

**GAGLIARDI.** — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quale azione intenda svolgere al fine di comporre il gravissimo dissidio da tempo in atto tra l'U.V.I. e la Lega ciclistica professionisti, dissidio che è esploso clamorosamente durante il Giro d'Italia, popolare e tradizionale manifestazione, sollevando nell'opinione pubblica interna ed internazionale critiche, proteste ed indignazioni. (50)

**RISPOSTA.** — L'interrogante conosce i limiti della competenza del ministero nel settore sportivo, competenza che si riassume nello esercizio dei poteri di vigilanza e, quindi, in sostanza, in un controllo di legittimità.

È stata data, tuttavia, a tale competenza, pur nel rispetto più rigoroso della autonomia amministrativa e tecnica del « Coni », una interpretazione più consona alle attese dell'opinione pubblica ed alla volontà del Parlamento, il quale, in sede di interrogazioni o anche di discussioni di bilanci, ha spesso espresso la sua chiara volontà di più assidue cure da parte dello Stato a quel fenomeno sociale di amplissime dimensioni che è oggi lo sport.

L'interrogazione cui si risponde ne è una riprova.

Il ministero è spesso intervenuto invitando gli organi sportivi ad affrontare e risolvere determinati problemi, come pure, tracciando indirizzi od offrendo suggerimenti sullo sviluppo delle attività sportive.

Tra questi problemi vi è stato quello, nel cui ambito rientra la crisi apertasi nel settore del ciclismo, relativo ad una chiara distinzione tra attività dilettantistica ed attività professionistica.

Dal lontano dicembre 1960 i dissensi affiorati prima ed esplosi poi nel campo del ciclismo avevano formato oggetto di ripetuti interventi.

Sembrò ad un certo momento che il dissenso fosse composto, non senza le assidue cure del ministero e del « Coni »; ma nel gennaio del corrente anno 1963 esso si manifestò ancora e, ancora una volta, dette luogo ad intese che parvero sodisfacenti.

Purtroppo, nello scorso maggio 1963, l'assegnazione del titolo italiano professionisti su strada, riaccese ancora i vecchi motivi di al-

trito ed il 6 dello stesso mese il ministero intervenne, invitando il « Coni » a « moltiplicare gli sforzi di buona volontà » per evitare il riprodursi di situazioni incresciose.

Dopo un breve periodo di fiduciosa attesa, la controversia raggiunse toni così aspri da far ritenere possibile, se non probabile l'interruzione della più popolare manifestazione ciclistica, e cioè il giro d'Italia.

Fu appunto allora che il ministro, intervenendo personalmente, prese contatti sia con il presidente del « Coni » sia con il presidente dell'U.V.I. perché « il rispetto doveroso delle norme regolamentari vigenti potesse conciliarsi con una ragionata visione d'interessi sportivi ed economici e soprattutto con riguardo alla entusiastica passione delle masse popolari ».

Deve darsi atto al presidente del « Coni » di aver corrisposto alle sollecitudini a lui rivolte.

Ed infatti, a seguito di una nota ministeriale del 21 maggio e di un successivo comunicato stampa del 22, l'avvocato Onesti, in una lunga e faticosa riunione svoltasi nella notte dal 22 al 23 maggio, condusse le parti ad accordi che permisero la continuazione del giro d'Italia.

È gradito riconoscere che il tempestivo intervento del ministero e del « Coni » ha trovato poi una simpatica conferma nei fatti.

L'esperienza del passato ammonisce, però, a non ritenere superato il problema che, nel fondo, ritorna all'aspra ed accentuata distinzione tra sport professionistico e sport dilettantistico.

Si assicura l'interrogante che, nei limiti consentiti al Governo, tale problema ed, in generale quello dello sport, anche con riguardo ad un adeguato aumento delle attrezzature sportive, forma e formerà oggetto di attenzioni e di cure.

*Il Ministro: FOLCHI.*

**GIOMO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se ritenga opportuno abolire la limitazione in vigore su alcuni treni viaggiatori in forza della quale viene escluso il servizio di seconda classe per località giudicate secondarie.

Si fa in particolare il caso del tratto Lodi-Milano sul quale a partire dal 10 giugno 1963 è stato abolito il servizio di seconda classe su alcuni treni viaggiatori il cui orario era particolarmente adatto ai movimenti per lavoro.

Ciò con sensibile danno economico della popolazione che ha visto raddoppiate le ta-

riffe del trasporto viaggiatori con Milano a seguito dell'abolizione della tariffa concorrenziale. (336)

**RISPOSTA.** — L'azienda ferroviaria non ha adottato, alla data 10 giugno 1963, alcun provvedimento di abolizione del servizio di seconda classe sulla tratta Milano-Lodi, per la quale quindi non è intervenuta alcuna modifica nelle condizioni di ammissione dei viaggiatori rispetto a quelle precedentemente esistenti.

L'aumento del costo del trasporto viaggiatori sulla relazione Milano-Lodi, cui l'interrogante si riferisce nell'ultima parte dell'interrogazione, è intervenuto in conseguenza dell'abolizione, a partire dal 10 giugno 1963, dei prezzi locali sulla relazione medesima.

L'abolizione di detti prezzi locali è stata disposta a seguito del raggiunto equilibrio tariffario con le autolinee, che ha fatto venir meno le condizioni che ne avevano determinato la istituzione.

Il provvedimento in questione è stato adottato infatti in conformità con la norma dell'articolo 3, lettera e), del regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, in base al quale i prezzi locali possono essere mantenuti sulle relazioni ove siano da fronteggiare particolari situazioni di concorrenza.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

**GIOMO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se ritenga necessaria ed urgente l'istallazione di apparecchiature e congegni di segnalazione e di manovra automatici o semiautomatici atti a ridurre al minimo i tempi di chiusura dei passaggi a livello sulla rete ferroviaria nazionale.

L'interrogante fa presente che gli attuali sistemi di chiusura dei passaggi a livello, causano, oltre a gravi intralci, notevole perdita di tempo per il traffico stradale, arrecando così sensibile danno all'economia nazionale. (337)

**RISPOSTA.** — L'azienda ferroviaria ha sempre dedicato particolari cure al miglioramento della protezione e dei sistemi di chiusura dei passaggi a livello nel duplice intento di elevare il grado di sicurezza della circolazione ferroviaria e stradale e di ridurre i tempi di sosta degli utenti stradali.

Il contemperare i due aspetti suesposti costituisce per altro un problema di non facile soluzione e gli stessi impianti a funzionamen-

to automatico con semibarriere e segnali luminosi a lato della strada possono risolvere il problema soltanto in ben determinate situazioni e purché gli utenti stradali prestino maggiore attenzione e dimostrino un elevato senso di responsabilità.

A ciò è da aggiungere che l'alto costo di tali impianti e le molteplici esigenze di intervento in altri settori di non minore importanza per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio non consentono una estesa diffusione del sistema.

Comunque, nel quadro dei finanziamenti accordati dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per l'attuazione del piano quinquennale delle ferrovie dello Stato è stata prevista la realizzazione di circa 200 impianti automatici con semibarriere, in aggiunta ai 65 già in funzione.

Inoltre, nel quadro del piano quinquennale anzidetto, sono anche previsti ulteriori provvedimenti di miglioramento della protezione dei passaggi a livello, quali, ad esempio, una maggiore diffusione di annunci automatici, di impianti televisivi e di impianti che consentano di sincronizzare la marcia dei treni alla chiusura dei passaggi a livello, eliminando ogni perditempo all'utente della strada nel caso di circolazione ferroviaria perturbata.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

GREGGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se, ad oltre un anno di distanza dall'approvazione della legge 21 aprile 1962, n. 161, sulla revisione dei film e dei lavori teatrali, si intenda provvedere alla emanazione del regolamento richiesto dalla legge stessa all'articolo 16, e se si intenda in tale occasione precisare e disciplinare alcuni punti importanti, quali ad esempio: la corrispondenza non soltanto delle scene e dei dialoghi, ma anche del titolo e delle presentazioni dei film al criterio del buon costume ed alla tutela dei minori; le possibilità e le condizioni per un nuovo esame di opere che siano state già bocciate (revisione che ha già dato luogo a gravi inconvenienti); la costituzione ed il funzionamento di un archivio che faccia fede per le produzioni ammesse alla libera circolazione; i criteri (che siano seri e scientifici) per la discriminazione dei film visibili ai minori di 14 o 18 anni. (476)

RISPOSTA. — Gli aspetti della materia suddetta saranno considerati, in conformità dei precetti posti dal legislatore con la legge 21 aprile 1962, n. 161, sulla revisione dei film e

dei lavori teatrali, nello schema di regolamento di esecuzione della citata legge, che è in corso di formulazione, per essere in seguito inviato alle amministrazioni interessate ed essere, quindi, sottoposto al prescritto parere del Consiglio di Stato.

*Il Ministro del turismo e dello spettacolo: FOLCHI.*

GUIDI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato un ulteriore rinvio del provvedimento di trasferimento all'« Enel » del settore elettrico della Terni, di cui fu riconosciuto dallo stesso Governo la funzione primaria nel settore elettrico italiano.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere se il ministro dell'industria ritenga di dover promuovere, senza ulteriore indugio, l'approvazione del decreto di nazionalizzazione del settore elettrico della Terni, potere-dovere che spetta al Governo comunque in carica, data la natura del provvedimento delegato. (41)

RISPOSTA. — Il provvedimento di trasferimento delle attività elettriche della società Terni non ha subito fino ad oggi alcun rinvio. Lo stesso è, invece, in corso di predisposizione e sarà sottoposto al Consiglio dei ministri per le determinazioni di competenza.

*Il Ministro: TOGNI.*

LEVI ARIAN GIORGINA E SPAGNOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se, nell'intento di fornire la scuola del maggior numero possibile di insegnanti stabili, intenda stabilire che le prove scritte ed orali degli esami di abilitazione all'insegnamento nelle scuole secondarie, banditi entro il 15 dicembre di ogni anno, siano espletate in tutte le sedi della Repubblica, improrogabilmente, entro il 30 giugno.

Ciò al fine di: evitare che i concorrenti — secondo le materie — conseguano l'abilitazione in periodi diversi (gli esami di abilitazione indetti con il decreto ministeriale 15 dicembre 1961 per le materie scientifiche si conclusero in maggio, per la filosofia e la storia in ottobre); e conseguentemente permettere agli insegnanti così abilitati di partecipare ai concorsi per titoli o per esami banditi di solito nell'autunno. (461)

RISPOSTA. — Si premette che, per effetto dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 1955, n. 1440, è stato attuato il decentramento degli

esami di abilitazione all'insegnamento medio che, in conseguenza, hanno luogo annualmente presso i provveditorati agli studi.

L'attuale sessione, con la partecipazione di ben 31 mila candidati, è stata indetta con decreto ministeriale 15 dicembre 1962; le relative prove scritte, iniziate il 1° febbraio 1963, hanno avuto termine il 15 marzo 1963 con ritmo più serrato rispetto alle precedenti sessioni d'esame.

Dei 130 tipi di esame, svoltisi in 20 sedi, 110 si sono conclusi entro il 30 giugno con circa 9 mila nuovi abilitati, mentre soltanto 20 saranno ultimati entro il 30 novembre 1963.

Questi ultimi esami hanno luogo in gran parte a Roma, sede preferita da un maggior numero di candidati.

Le relative prove orali, sospese per i mesi di luglio e agosto a causa dei vari impegni dei membri delle commissioni, saranno riprese a settembre per essere ultimate entro il predetto termine del 30 novembre o, comunque, entro l'anno, indicato dal regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 aprile 1957, n. 972.

Per la prossima sessione di esami non si mancherà di studiare la possibilità di far sì che le prove si concludano presso tutte le sedi entro il medesimo termine.

*Il Ministro:* GUI.

LIZZERO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere a quale punto sia giunta l'inchiesta amministrativa in ordine alla vertenza giudiziaria tra gli impresari Lino Tessari e Mario Bacchetti di Udine e Aldo Pellizzari di Ronchi dei Legionari (Gorizia), appaltatori di lavori per le ferrovie dello Stato nel compartimento di Trieste, vertenza che coinvolge qualche funzionario delle ferrovie stesse, in quanto l'amministrazione del compartimento di Trieste avrebbe pagato al primo degli impresari soprannominati somme invece spettanti agli altri due, mentre uno o più funzionari avrebbero percepito somme di danaro a titolo di « rapporti di affari ».

Poiché risulta che su tale vicenda e, in particolare, sulle eventuali irregolarità contabili nell'amministrazione del compartimento ferroviario di Trieste, è stata ordinata un'inchiesta già da molti mesi in corso a cura di un ispettore centrale delle ferrovie dello Stato, l'interrogante chiede di conoscere quali siano le risultanze e quali provvedimenti si intendano prendere.

(112)

RISPOSTA. — Il procedimento penale in corso, presso il tribunale di Udine, fra le ditte Lino Tessari e Mario Bacchetti, ed il simultaneo procedimento al quale è interessata la ditta Aldo Pellizzari di Ronchi dei Legionari (Gorizia), è stato instaurato soltanto a seguito di reciproche denunce di illeciti nei rapporti di affari, fra le stesse, intercorsi durante la esecuzione di alcuni lavori ferroviari nell'ambito del compartimento di Trieste.

Tuttavia, avendo la ditta Mario Bacchetti segnalato alcune circostanze a carico di un dipendente ferroviario che ebbe a dirigere taluni dei richiamati lavori, l'azienda ferroviaria ha disposto di svolgere accertamenti amministrativi intesi ad acclarare le circostanze segnalate.

Tali accertamenti non sono stati ancora condotti a termine, per la mancanza di alcuni dati indispensabili a tale fine, e cioè l'esito del collaudo e l'esito del procedimento penale fra il Tessari ed il Bacchetti.

Si assicura, comunque, che, non appena acquisiti i richiamati atti, gli accertamenti stessi saranno condotti a termine con la massima serietà ed in base alle risultanze definitive verrà perseguita, in via amministrativa, ogni eventuale responsabilità a carico del personale ferroviario.

*Il Ministro:* CORBELLINI.

LOMBARDI RICCARDO E GIOLITTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — in riferimento al fatto che in queste ultime settimane alcune società italiane, in sede di assemblea ordinaria annuale, hanno proceduto a distribuzioni di riserve per sovrapprezzo di emissioni azioni in luogo della normale distribuzione dei dividendi — se nei casi di distribuzione di sovrapprezzo con contemporaneo passaggio a riserva dei profitti conseguiti nell'esercizio non ravvisi l'ipotesi (prevista dalla circolare della direzione generale imposte dirette del 2 aprile 1963, n. 110, di una forma mascherata di distribuzione di utili.

Ciò in quanto il meccanismo di passare a riserva gli utili di esercizio e di distribuire i sovrapprezzi, rappresentando un semplice accorgimento contabile, non muta in sostanza la natura della distribuzione, lascia intatta la consistenza patrimoniale della riserva a bilancio e mette a disposizione degli azionisti un ammontare corrispondente degli utili maturati. In questo caso non si può quindi assolutamente parlare di restituzioni di capitale, uniche distribuzioni che non rientrano nel sistema della ritenuta d'acconto.

Gli interroganti chiedono inoltre se il ministro ritenga che in questi casi le eventuali inadempienze alle norme di cui alla legge 29 dicembre 1962, n. 1745, comportino l'applicazione integrale delle sanzioni previste dalla legge stessa. (401)

RISPOSTA. — Sulla questione suddetta questo ministero, già in occasione della diramazione della circolare del 2 aprile 1963, n. 110, ebbe a richiamare l'attenzione degli uffici periferici, sottolineando il fatto che la distribuzione dei sovrapprezzi di emissioni azioni e dei saldi di rivalutazione monetaria può mascherare la distribuzione di utili, ed invitando gli uffici stessi a segnalare i casi della specie per l'esame e le conseguenti determinazioni.

Contemporaneamente questa amministrazione ha sottoposto la questione all'avvocatura generale dello Stato al fine di acquisire elementi in ordine alla legittimità ed alle modalità della eventuale azione da svolgere a tutela degli interessi dell'erario. L'Avvocatura generale, nel formulare il proprio parere di massima, ha fatto tuttavia esplicita riserva di esaminare le singole fattispecie.

In tale situazione e tenuto conto che l'ipotesi proposta dagli interroganti — distribuzione di sovrapprezzo con contemporaneo passaggio a riserva dei profitti conseguiti nell'esercizio — può realizzarsi con modalità ed in situazioni diverse, non riesce possibile esprimere un compiuto giudizio in ordine ai riflessi della ipotizzata operazione ed alla conseguente applicabilità delle sanzioni, sino a quando non saranno acquisiti i dati di fatto relativi alle singole fattispecie.

*Il Ministro: MARTINELLI.*

MAGNO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se ritenga necessario provvedere al più presto alle opere di allargamento e di generale adeguamento alle nuove esigenze del traffico della strada statale n. 89 (Garganica), su cui molto frequenti sono gli incidenti, anche mortali. (119)

RISPOSTA. — La sezione stradale della strada statale 89 Garganica nel tratto compreso tra Manfredonia, Mattinata, Vieste, Rodi Garganico e Sannicandro Garganico è di appena metri 6,50—7,00 con piano viabile bitumato di metri lineari 5 — 6.

Durante questi ultimi anni sono stati eseguiti lavori di allargamento in tratti saltuari ed attualmente sono in corso lavori di adeguamento lungo i tratti Vieste-Mattinata, per un

importo di lire 55 milioni, e Rodi-Sannicandro Garganico, per un importo di lire 25 milioni.

È, inoltre, in corso di approvazione una perizia di lire 10 milioni, relativa al tratto Manfredonia-Mattinata.

Alla sistemazione ed all'adeguamento dell'intero tronco Manfredonia-Sannicandro Garganico sarà successivamente provveduto, compatibilmente con le disponibilità di bilancio.

*Il Ministro: SULLO.*

MAGNO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se ritenga di doversi interessare affinché anche sulla linea ferroviaria Foggia-Lucera siano messe in servizio le automotrici di nuovo tipo, previa la necessaria rettifica della curva esistente alla stazione Campagna di Lucera. (142)

RISPOSTA. — La sostituzione delle automotrici ALn 556 in servizio sulla linea Foggia-Lucera, e su altre numerose linee della rete, sarà presa in considerazione allorché saranno gradualmente disponibili, per altro non a breve scadenza, le nuove automotrici ALn 668 la cui acquisizione è prevista a carico dei fondi di cui alla legge del 1962, n. 211. Le poche automotrici di tale tipo costruite in precedenza con altri fondi e di recente immesse in servizio hanno consentito di sostituire le unità di più vecchia costruzione che ancora circolavano su linee di traffico ed impegno sensibilmente maggiori rispetto a quelli interessanti la linea Foggia-Lucera.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

MARIANI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza della viva preoccupazione esistente nell'opinione pubblica abruzzese per le voci, riportate da più giornali quotidiani, di una progettata soppressione del deposito locomotori del centro ferroviario di Sulmona.

Per sapere se ritenga opportuno smentire subito la notizia, confermando invece la necessità di potenziare ulteriormente le attrezzature ferroviarie della regione ed in particolare quelle del nodo ferroviario di Sulmona. (131)

RISPOSTA. — Il trasferimento di 18 locomotive elettriche dal deposito locomotive di Sulmona a quello di Roma, disposto con l'attivazione del nuovo orario del 26 maggio 1963, fu motivato da ragioni di organizzazione interna per la migliore e più economica utilizzazione del personale e non intendeva determi-

nare alcuna diminuzione d'impegno né del personale di macchina né di quello operaio dell'impianto.

Infatti a tale intento si sarebbe pervenuti affidando al deposito di Sulmona riparazioni cicliche di mezzi *diesel* anche di altri impianti con pieno impiego del personale *in loco*.

Ad ogni buon conto si informa che il provvedimento non ha avuto seguito e le locomotive elettriche in parola sono state riaffidate in gestione a Sulmona.

Per quanto riguarda l'ammodernamento e il potenziamento di quel deposito, sono stati eseguiti o sono in corso lavori per una spesa complessiva di oltre 20 milioni di lire, mentre l'esecuzione di altro gruppo di opere potrà essere programmata in relazione ai finanziamenti che saranno accordati alle ferrovie dello Stato per l'attuazione della seconda fase quinquennale del piano decennale di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

MAROTTA MICHELE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali ostacoli ancora si oppongano alla definizione della plurennale pratica di pensione di guerra intestata al defunto Console Gennaro fu Nicola (posizione n. 1611954), i cui aventi causa vivono in condizioni di estrema necessità materiale e di grande, giustificabile sconforto morale per l'inesplicabile ritardo con cui si procede alla trattazione della pratica. (236)

RISPOSTA. — Nei riguardi del signor Console Gennaro è stato emesso decreto ministeriale del 21 giugno 1963, n. 2013888, negativo, per non dipendenza da causa di servizio di guerra dell'infermità denunciata.

In conseguenza, è stata definita negativamente, con decreto ministeriale del 24 giugno 1963, n. 2014285, anche la pratica indiretta intestata alla vedova del sunnominato, signora Roccanova Rosa, di cui alla posizione 618122.

Detti provvedimenti sono stati di recente trasmessi al comune di Napoli per la relativa notifica.

*Il Ministro: COLOMBO.*

MATARRESE E SCIONTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del crescente disagio determinato negli studiosi e nel grande pubblico, specie dei comuni limitrofi e della provincia di Bari, dalle polemiche in corso circa la natura del sepolcreto scoperto nel 1938 nella zona di Canne della Battaglia, in agro di

Barletta, sempre definito come sepolcreto annibalico ed ora come cimitero medioevale, e quindi cristiano, della cittadina di Canne.

Nel caso si trattasse di un vero cimitero cristiano, gli interroganti chiedono di conoscere il parere del ministro sulla necessità, ormai inderogabile, di affidare a una commissione di competenti riconosciuti le indagini del caso, per giungere autorevolmente a dissipare tutti i dubbi che, intanto, stanno arrecando notevole discredito a quanti si sono dedicati agli scavi nella zona della famosa battaglia del 216 avanti Cristo e notevole danno alle città di Barletta e Canosa, dove fanno capo gli studiosi e i turisti italiani e stranieri che sempre più numerosi si sono recati, negli anni scorsi, a visitare quello che essi ritenevano fosse il sepolcreto annibalico. (517)

RISPOSTA. — Sin dall'ottobre 1962 è stata costituita una apposita commissione per l'esame dei complessi aspetti tecnici e scientifici del problema della interpretazione dei reperti del sepolcreto di Canne.

Tale commissione, di cui fanno parte archeologi, antropologi e studiosi del problema, non ha ancora concluso i suoi lavori.

*Il Ministro: GUI.*

MAZZONI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere se intenda e quando riprendere i contatti fra le parti, per favorire la soluzione della vertenza fra i rappresentanti delle società petrolifere e i distributori di carburanti aperta dalle richieste presentate dai benzinai e consistenti in:

- 1) una rivalutazione del compenso;
- 2) nuove regolamentazioni dei rapporti fra concessionari e distributori;
- 3) revisione delle forme di comodato.

L'interrogante chiede, altresì, di conoscere se, nell'eventuale trattativa, il ministro intenda, contrariamente a quanto avvenne nei precedenti incontri, tener presente la esistenza di più associazioni di categoria e quindi facilitare la presenza delle associazioni sindacali più rappresentative alla trattativa stessa. (224)

RISPOSTA. — Nella riunione tenuta nello scorso mese di marzo 1963 presso questo ministero con i rappresentanti dei gestori degli impianti di distribuzione e delle società petrolifere, furono esaminati i vari aspetti della vertenza connessi con i prezzi, i margini di distribuzione ed i compensi.

Da tale esame emerse che i problemi relativi a tale vertenza rivestivano, essenzialmente, carattere privatistico-commerciale e che pertanto la soluzione degli stessi doveva essere ricercata attraverso trattative fra i diretti interessati.

In tal senso, le parti convennero di rinviare l'ulteriore esame della situazione ad epoca successiva.

Comunque, nella detta riunione furono favorevolmente considerate da parte delle organizzazioni imprenditoriali le richieste dei gestori riguardanti l'abolizione di ogni sconto sui buoni di qualsiasi natura e la limitazione delle disdette dei contratti di comodato ai soli casi di grave inadempienza, mentre venne rinviata ogni decisione circa la richiesta di aumento dei margini di esercizio.

*Il Ministro: TOGNI.*

MONASTERIO, MICELI E MATARRESE.  
— *Ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere se abbiano fondamento le voci, raccolte dalla stampa, secondo le quali sarebbe in corso di emanazione un provvedimento per la distillazione agevolata del vino, da lungo tempo richiesta dai viticoltori e da numerosi enti ed associazioni; e, in caso affermativo, per essere informati se ritengano che il provvedimento, da adottarsi con ogni urgenza, debba prevedere misure atte ad assicurare, nell'acquisto del vino da destinare alla distillazione, la priorità per la produzione dei coltivatori diretti, coloni e mezzadri, singoli od associati, e disporre che il prezzo di acquisto non sia inferiore a lire 500 per ettogrado. (300)

RISPOSTA. — Si dà assicurazione agli interroganti che, con provvedimento che sarà presentato alla prossima seduta del Consiglio dei ministri, vengono ripristinate le agevolazioni temporanee eccezionali per lo spirito e l'acquavite, ottenuti, entro il 15 settembre 1963, dalla distillazione di vini acquistati dal 15 giugno 1963 al 31 luglio 1963, anche se acescenti, da destinare all'accantonamento e all'invecchiamento per un periodo di tre anni.

Per il vino destinato alla produzione diicole con l'abbuono d'imposta dell'88 per cento è stato stabilito il prezzo minimo di lire 450 per ettogrado e per quello destinato alla produzione di acquavite con l'abbuono del 95 per cento il prezzo è stato fissato in lire 500 per ettogrado.

Si soggiunge, infine, che, con provvedimenti di carattere amministrativo, sono state date disposizioni in proposito ai competenti uffici.

*Il Ministro delle finanze: MARTINELLI.*

PALAZZOLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se, in considerazione del grave disagio morale e materiale in cui vengono a trovarsi gli invalidi e mutilati di guerra dipendenti civili dell'amministrazione dello Stato nei casi di trasferimenti da una città all'altra, tenuto presente che per le loro precarie condizioni di salute ogni trasferimento può essere di grave pregiudizio ed incidere negativamente sul morale e sulla salute ed in definitiva anche sul rendimento del servizio, ritenga necessario impartire disposizioni ai diversi dicasteri, affinché i trasferimenti del suddetto personale non abbiano luogo se non con il consenso o a richiesta degli interessati. (248)

RISPOSTA. — Si richiama l'attenzione dell'interrogante sul contenuto della disposizione di cui all'articolo 32 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, la quale stabilisce che, per i trasferimenti, le amministrazioni debbono, fra l'altro, tener conto delle « condizioni di famiglia » degli interessati, disposizione che ovviamente assume particolare valore nei confronti degli impiegati statali invalidi di guerra.

Si rende, poi, noto che la Presidenza del Consiglio già con circolare 27 ottobre 1954, n. 107416, invitò tutte le amministrazioni dello Stato ad evitare, nei limiti del possibile e compatibilmente con le esigenze di servizio, l'assegnazione degli invalidi di guerra a sedi troppo distanti dalla loro abituale residenza, proprio per non imporre agli interessati un maggiore disagio morale e materiale.

Ciò posto, il Governo ritiene che gli interessi della benemerita categoria, in materia di trasferimenti, siano sufficientemente tutelati dalle norme in vigore e che, pertanto, non sia da assecondare la proposta intesa a stabilire che a tali trasferimenti si possa procedere solo a seguito di richiesta e subordinatamente al consenso degli interessati in considerazione anche del fatto che con essa si verrebbe ad introdurre un principio di inamovibilità inammissibile nell'ordinamento statale.

*Il Ministro della riforma burocratica: LUCIFREDI.*

QUINTIERI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se intenda o meno procedere alla revisione di alcune norme dei capitolati che regolano i rapporti con le rivendite di stazione, giusta facoltà di cui all'articolo 31 della legge 22 dicembre 1957, n. 1293, sull'ordinamento dei servizi di distribuzione e vendita di generi di monopolio.

Sembra, infatti, equo e conforme allo spirito delle norme che tutelano l'avviamento commerciale il riconoscere al titolare della rivendita di stazione la possibilità di cederne, dopo un determinato numero di anni, la gestione, qualora si verificano casi di forza maggiore; e ciò per non vedere compromesso il lavoro di organizzazione effettuato durante il periodo di gestione.

L'interrogante desidera inoltre conoscere se il ministro ritenga o meno di dare disposizioni perché alle rivendite di stazione, nell'ambito della loro naturale competenza e secondo il criterio di una maggiore giustizia distributiva, sia consentito di vendere cartoline illustrate, fogli e buste da lettere ed oggetti di cancelleria minuta, agevolando così anche il pubblico che normalmente ha fretta di raggiungere i treni. (113)

RISPOSTA. — Circa il riconoscimento ai concessionari della rivendita di privative di stazione della possibilità di cederne a terzi, dopo un determinato numero di anni, la gestione, è da precisare che le disposizioni che regolano la materia portano ad escludere quanto richiesto dall'interrogante perché in contrasto con la stessa natura del rapporto concessionale.

L'articolo 31 della legge 22 dicembre 1957, n. 1293, sull'ordinamento dei servizi di distribuzione e vendita di generi di monopolio, stabilisce che non è ammessa la cessione né delle rivendite ordinarie né di quelle speciali.

L'eccezione, prevista dallo stesso articolo di legge, riguardante il caso di cessione dell'azienda di cui la rivendita fa parte e del locale ove essa è ubicata, non è applicabile alle rivendite di stazione in quanto, nella specie, si tratta di beni non alienabili.

D'altra parte le norme recentemente emanate per la tutela dell'avviamento commerciale sono ispirate da esigenze diverse da quelle delle rivendite di tabacchi di stazione che si trovano in una situazione del tutto particolare costituita dal fatto che il flusso dei viaggiatori, facente capo alla stazione, rappresenta una clientela naturalmente acquisibile.

senza particolari sforzi di organizzazione da parte dei concessionari.

Per quanto riguarda la seconda richiesta dell'interrogante è da far presente che l'azienda ferroviaria ha già concesso alla società servizi accessori ferroviari (S.A.F.), con convenzione valida fino al 31 marzo 1970, unitamente all'esclusiva per la vendita al pubblico di libri e giornali, anche quella per la vendita delle cartoline illustrate, di carta da lettere e di oggetti di cancelleria, e ciò allo scopo di poter fissare alla stessa S.A.F., lasciando a questi ultimi generi un margine di guadagno più elevato rispetto a quello dei giornali, un adeguato canone sul complesso dell'attività concessionale.

Manca pertanto attualmente la possibilità di consentire ad altri la rivendita di detti generi.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

RAUCCI, JACAZZI e CHIAROMONTE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — In ordine agli intendimenti del ministero per il riammodernamento della ferrovia Alifana, sul tratto Napoli-Santa Maria Capua Vetere (Caserta), il cui progetto risulta già approvato dalla commissione interministeriale fin dal 1960. (402)

RISPOSTA. — Il progetto relativo all'ammodernamento della ferrovia suddetta, su cui a suo tempo si è espressa favorevolmente la commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non può ancora avere attuazione, essendo esauriti i fondi già stanziati dalla legge suddetta, né essendovi per il momento altre possibilità di finanziamento.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

RIGHETTI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere: se sia a conoscenza di una richiesta di inchiesta amministrativa a lui avanzata, per via gerarchica, da un alto funzionario dell'Istituto superiore di sanità, a seguito di gravi fatti che sarebbero accaduti presso l'istituto predetto in questi ultimi anni e dei quali sono state presentate ampie cronache documentate da numerosi organi di stampa, alcuni dei quali (vedi ad esempio *Il Messaggero*) non aventi certamente carattere scandalistico; per quali motivi tali fatti, che hanno avuto molte e sensazionali ripercussioni presso un'opinione pubblica sconcertata dai molti casi "Mastrella" denunciati dal funzionario in questione, abbiano

avuto solamente due pratici effetti: l'uno concretatosi in uno scavalcamento — in sede di promozione — del funzionario suddetto, nonostante egli sia uno dei pochi, nella burocrazia italiana, che abbia vinto ben tre concorsi per merito distinto, e l'altro nella nomina di un " inquisitore " che — fra l'altro — è anche dipendente diretto in altra amministrazione (per l'esattezza quella finanziaria) di persone sul cui operato sarebbe chiamato ad inquisire. (479)

**RISPOSTA.** — Non è stata avanzata alcuna richiesta di inchiesta amministrativa da parte di funzionari dell'Istituto superiore di sanità. L'unica istanza pervenuta, in plico chiuso, è quella di un direttore di divisione dell'Istituto stesso, con la quale per altro si chiedeva non l'espletamento di una inchiesta, ma l'accertamento dei motivi personali per i quali il funzionario medesimo aveva sollecitato il suo trasferimento da una ad altra divisione.

Per quanto concerne la nomina di un inquisitore, si fa presente che trattasi di una ispezione disposta dal Ministero del tesoro ai sensi dell'articolo 29 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e dell'articolo 3 della legge 26 luglio 1939, n. 1037. Tale ispezione non è ancora giunta a conclusione.

Pertanto si fa riserva, non appena ricevuta la relazione dell'ispettore, di fornire all'interrogante ulteriori notizie.

*Il Ministro:* JERVOLINO.

**RUSSO SPENA.** — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per accogliere le legittime istanze della categoria degli invalidi per servizio ex graduati e militari di truppa, titolari di pensione privilegiata ordinaria tabellare, categoria ignorata dalla recente legge 12 aprile 1962, n. 183, con la quale è stato concesso l'aumento del 60 per cento alle paghe degli stessi militari in servizio.

Si chiede se ritengano doveroso risolvere con la maggiore premura il grave problema, tenuto anche conto della misura irrisoria di tali pensioni tabellari, inferiori a quelle di qualunque altra categoria.

Il mancato adeguamento di queste modestissime pensioni appare ancor più iniquo ove si consideri che le leggi 11 giugno 1959, n. 353, e 15 dicembre 1960, n. 1577, che aumentavano gli stipendi rispettivamente dei sottufficiali e degli ufficiali, non mancarono di estendere automaticamente il beneficio a tali militari in pensione. (419)

**RISPOSTA.** — Le pensioni tabellari (normali e privilegiate ordinarie) dei graduati e militari di truppa delle forze armate, e rispettive famiglie, sono state aumentate del 45 per cento a decorrere dal 1° luglio 1963 con legge 21 febbraio 1963, n. 356.

*Il Ministro della difesa:* ANDREOTTI.

**SERVADEI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se ritenga opportuno accelerare al massimo la realizzazione del tratto di autostrada che, partendo da Bologna e passando da Imola, Faenza, Forlì, Cesena, collegherà rapidamente al nord tutti i principali centri della riviera romagnola, per procedere per Ancona ed oltre. L'interrogante fa presente che in tale tratto la via Emilia è, specie nel periodo estivo, letteralmente intransitabile a causa dell'enorme volume di traffico, e quindi nella esigenza che esso venga alleggerito, attraverso la parallela autostrada, allo stato delle cose e delle conoscenze indubbiamente la più necessaria d'Italia. (55)

**RISPOSTA.** — La presentazione dei progetti esecutivi dei tronchi dell'autostrada Bologna-Canosa compresi tra Bologna e Rimini ha subito ritardi a causa di varianti al tracciato di massima, richieste dagli enti locali, con particolare riguardo all'anello di Bologna, il cui tracciato definitivo è stato definito solo recentemente.

Al momento, comunque, i progetti esecutivi risultano così approvati:

1) tratto Bologna-Poggio Castel San Pietro. Progetto approvato con decreto ministeriale del 6 giugno 1963.

2) Tratto Poggio Castel San Pietro-Faenza (Mezzeno). Progetto approvato con decreto ministeriale del 5 febbraio 1963.

3) Tratto Faenza-Rimini. Progetto approvato con decreto ministeriale del 7 febbraio 1963.

I lavori suddetti sono stati tutti di recente appaltati.

Per quanto riguarda il tratto Bologna-Faenza sono attualmente in corso le pratiche di espropriazione e quelle relative alle organizzazioni dei cantieri; tenendo presente il tempo occorrente per tali operazioni e considerando che le prime aggiudicazioni hanno avuto luogo soltanto nel febbraio 1963, si prevede che l'inizio dei lavori potrà aver luogo entro il prossimo mese di agosto e l'apertura al traffico di tale tronco entro il giugno 1965.

Per il tratto da Faenza a Rimini i lavori sono già iniziati dal giugno 1963 e si prevede l'apertura al traffico entro il mese di marzo 1966.

*Il Ministro:* SULLO.

SERVADEI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se si sia provveduto a redigere ed a finanziare il progetto per la definitiva sistemazione della strada statale del Bidente (nel tratto che va dalla frazione Ronco di Forlì al Passo della Calla nel comune di Santa Sofia). Si desidera altresì conoscere la data presumibile dell'inizio dei lavori. (57)

RISPOSTA. — Il consiglio di amministrazione dell'« Anas » ha già espresso parere favorevole in merito al progetto — dell'importo di lire 148 milioni — relativo ai lavori di primo intervento occorrente per l'adeguamento della segnaletica e per assicurare la regolarità del transito del tratto Ronco di Forlì-Passo della Calla, della strada statale n. 310 del Bidente per un'estesa di chilometri 63,450.

Detti lavori sono stati anche appaltati in data 4 luglio 1963 e saranno quanto prima iniziati.

*Il Ministro:* SULLO.

SERVADEI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere per quale ragione non è stato ancora applicato l'articolo 20 della legge 28 luglio 1961, n. 831, e se risponda a verità il fatto che il ministro interrogato ha ventilato l'ipotesi, ai sindacalisti della scuola, di lasciar cadere tale applicazione.

L'interrogante, nel far presente che gli insegnanti interessati hanno ripetutamente e giustamente sollecitato l'attuazione del citato provvedimento a tutela della loro non occasionale attività professionale, ritiene che sia dovere primario di ogni organo esecutivo applicare la legge, senza remore e ritardi. (362)

RISPOSTA. — Il ritardo lamentato dall'interrogante è dipeso, in gran parte, dai molteplici adempimenti relativi al reperimento e alla istituzione dei posti di ruolo speciale transitorio per gli insegnanti contemplati dall'articolo 20 della legge 28 luglio 1961, n. 831.

Il ministro, con decreto in data 1° aprile 1963, aveva, per altro, determinato le modalità e i termini per la presentazione delle domande e dei documenti da parte degli insegnanti aventi titolo al collocamento nei ruoli speciali transitori.

Prima della pubblicazione di tale decreto, tuttavia, si pose il dubbio se l'articolo 20

della legge n. 831 fosse da ritenere ancora in vigore dopo che, con la legge 31 dicembre 1962, n. 1859, era stata istituita la nuova scuola media: invero alcuni degli insegnamenti delle preesistenti scuole medie e di avviamento professionale, per i quali erano stati istituiti i posti di ruolo speciale transitorio, non trovano riscontro o hanno solo una parziale rispondenza nel piano di studi contemplato, per la nuova scuola media, dall'articolo 2 della richiamata legge n. 1859.

Si è ravvisata, in conseguenza, l'opportunità di sottoporre la questione al Consiglio di Stato, che, di recente, ha espresso parere favorevole alla integrale applicazione dell'articolo 20 della legge 28 luglio 1961, n. 831.

Eliminato ogni motivo di perplessità, il provvedimento che determina le modalità e i termini per l'attuazione dei ruoli speciali transitori è stato trasmesso ai competenti uffici per la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

*Il Ministro:* GUI.

SERVELLO. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per garantire al Consiglio nazionale delle ricerche quella funzionalità che lo faccia utilmente corrispondere ai fini per i quali venne creato e che sono da considerarsi essenziali per lo sviluppo ed il progresso della tecnica e del lavoro italiani, i quali — anche sul piano internazionale — debbono essere messi in grado di potere validamente inserirsi nel processo competitivo. (239)

RISPOSTA. — Le norme contenute nella legge 2 marzo 1963, n. 283, sulla organizzazione e lo sviluppo della ricerca scientifica in Italia, tendono, in larga misura, a garantire una migliore funzionalità al Consiglio nazionale delle ricerche, come auspicato nella interrogazione in oggetto.

*Il Ministro:* TOGNI.

SPINELLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per favorire la preparazione psichiatrica dei futuri medici, tenuto conto della sempre crescente diffusione delle malattie mentali e della importanza che la psichiatria ha acquistato anche nel campo della medicina.

Dato che parecchie università hanno inserito nei loro statuti la psichiatria quale materia complementare e che, nelle rispettive facoltà mediche, l'insegnamento di tale disci-

plina viene già impartito distintamente da quello di clinica delle malattie nervose e mentali (semestrale), e che è stato anche espletato un concorso universitario di psichiatria, esistono i presupposti per realizzare anche nel nostro paese quanto è stato già attuato in Europa ed in America. Pertanto l'interrogante chiede di conoscere se il ministro intenda dare all'insegnamento autonomo della psichiatria un più adeguato sviluppo, provvedendo, in via straordinaria, ad un'assegnazione iniziale di cattedre di ruolo destinate a questa importante disciplina. (442)

RISPOSTA. — La legge 24 luglio 1962, n. 1073, nel quadro dei provvedimenti per lo sviluppo della scuola nel triennio dal 1962 al 1965, prevede, all'articolo 50, l'istituzione, per ciascuno degli anni accademici 1963-64 e 1964-1965, di 120 nuovi posti di professore di ruolo.

Dei posti di nuova istituzione, almeno un terzo deve essere destinato, per l'espressa disposizione contenuta nella legge, al raddoppiamento delle cattedre di ruolo, secondo i criteri stabiliti nell'articolo 6 della legge 26 gennaio 1952, n. 17.

La menzionata legge n. 1073 prevede, inoltre, che la ripartizione dei nuovi posti istituiti deve essere effettuata per corsi di laurea, in relazione alle richieste delle singole facoltà.

Si assicura l'interrogante che, in sede di esame delle deliberazioni delle facoltà per la ripartizione dei 120 posti da istituire per l'anno 1964-65, non si mancherà di tenere in evidenza le eventuali richieste delle facoltà che intendono destinare posti di nuova assegnazione all'insegnamento della psichiatria.

*Il Ministro:* GUI.

SFORZA E MATARRESE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che, in seguito a scavi eseguiti negli anni scorsi, sono venuti alla luce nell'agro della città di Canosa di Puglia (Bari) importantissimi monumenti dell'epoca paleo-cristiana, quali le catacombe di Santa Sofia e, soprattutto, il tempio di San Leucio.

Successivamente, però, gli scavi sono stati interrotti, per cui quanto era stato portato alla luce è sottoposto alle intemperie e rischia, così, sicura rovina.

Gli interroganti chiedono di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per la salvaguardia del patrimonio archeologico scoperto e per la prosecuzione degli scavi, la cui importanza sta convogliando verso la città di

Canosa un movimento permanente di studiosi e turisti italiani e stranieri. (266)

RISPOSTA. — Per il restauro del tempio suddetto il ministero ha disposto il finanziamento di opere per l'importo di lire 8 milioni: il relativo decreto trovasi presso gli organi di controllo per la prescritta registrazione.

I lavori previsti si riferiscono al consolidamento e al restauro dei ruderi e dei mosaici, a scavi diretti a porre in evidenza talune strutture, alla recinzione, al diserbamento della vegetazione parassitaria.

Naturalmente il ministero non mancherà di completare gradualmente, in rapporto alle disponibilità dei fondi, le ulteriori opere necessarie e urgenti per consolidare e valorizzare il complesso venuto in luce.

*Il Ministro:* GUI.

SULOTTO, TODROS, LEVI ARIAN GIORGINA E MAULINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza e, nel qual caso, se ritenga opportuno di intervenire nei confronti del direttore generale delle ferrovie dello Stato in merito alle disposizioni impartite dal servizio materiale trazioni, secondo le quali il personale di macchina di Torino dovrebbe dal 26 maggio 1963 effettuare la tratta Torino-Genova-Livorno, anziché quella sinora in atto, che è limitata a Torino-Genova.

Tale decisione, la cui attuazione rappresenterebbe un insopportabile aggravio delle condizioni di lavoro e pregiudicherebbe gravemente la sicurezza di esercizio di tali linee, è stata respinta dai macchinisti di Torino i quali, dopo aver tentato in ogni modo, attraverso la trattativa sindacale, di comporre la vertenza, hanno dovuto ricorrere all'azione sindacale attuando, come primo atto di protesta, due scioperi limitati nel tempo (24 aprile-16 maggio) e predisponendo un più vasto piano di lotta. (31)

RISPOSTA. — Quando da Genova a Torino la trazione elettrica era a corrente trifase, a Genova occorreva cambiare la locomotiva.

Recentemente la corrente continua è stata estesa sull'intera direttrice Roma-Torino e con l'attuazione dell'orario estivo 1963, avvenuta il 26 maggio 1963, era prevista l'effettuazione di un certo numero di treni (precisamente i treni 12, 3, TS, ST, PR, RP, 4 e 15) fra Roma e Torino, senza cambio della locomotiva a Genova.

Tale condizione aveva permesso, nella compilazione dei turni del personale di macchina

e, limitatamente ai treni suddetti, di evitare anche il cambio del personale di condotta a Genova, effettuando così, con la stessa coppia, il tratto Livorno-Torino o Pisa-Torino.

Nella turnificazione di tali servizi, che hanno percorrenze comparabili con quelle già in atto su altre linee da tempo elettrificate a corrente continua, ci si è strettamente attenuti al decreto del Presidente della Repubblica 433-960 ed alle relative norme applicative senza quindi nessun insopportabile aggravio delle condizioni di lavoro e nessun pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio.

Contro tali turni, perfettamente legali, il personale di macchina protestò con astensioni dal servizio prima dell'attuazione di essi, e ciò contrariamente alle norme vigenti che prevedono un periodo di tempo di 30 giorni per le discussioni in sede superiore di quei turni che, al momento dell'attuazione, non fossero stati concordati localmente con i rappresentanti del personale.

Di fatto, l'entrata in vigore dei turni in questione ha avuto luogo senza inconvenienti il 26 maggio 1963.

Dopo tale data ed entro i 30 giorni previsti, nella discussione tenutasi presso il servizio trazione con i rappresentanti dei sindacati nazionali, è stata accolta la richiesta di questi ultimi, di studiare se ed in quali casi fosse possibile l'adozione di turni che prevedessero il cambio del personale a Genova, compatibilmente con le necessità del servizio.

Ciò subordinatamente alla condizione, posta dall'azienda, che non vi fosse alcun maggiore impegno di personale di condotta ed alla accettazione da parte dei sindacati della necessità di ricorrere a numerosi scambi di servizi fra i compartimenti interessati ed alla applicazione di alcune norme più restrittive previste dal decreto del Presidente della Repubblica 433-960 sull'orario di lavoro, finora osteggiate dal personale stesso.

Le trattative sono tuttora in corso.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

**SULOTTO, TODROS, LEVI ARIAN GIORGINA e MAULINI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se ritenga urgente di provvedere a diramare le direttive previste dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1712, per la nomina dei membri dei comitati consultivi provinciali presso l'« Inail ». Il preoccupante aumento del numero dei lavoratori colpiti da infortunio sollecita, a giudizio degli interroganti, la istituzione immediata di detti comitati, i quali proprio per i

compiti e le attività a loro demandati hanno autorità e competenza per proporre misure e mezzi idonei e adeguati alla gravità della situazione, capaci di limitare sensibilmente il fenomeno infortunistico. (48)

**RISPOSTA.** — Questo ministero ha provveduto con decreto 16 maggio 1963 — pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 14 giugno 1963 — a determinare la ripartizione della rappresentanza dei datori di lavoro e dei lavoratori, nei comitati provinciali « Inail », tra i vari settori produttivi a norma dell'articolo 1, secondo comma, lettera a), della legge istitutiva.

Con circolare del 17 maggio, questo ministero, nel rimettere ai prefetti copia del citato decreto ministeriale, ha impartito altresì le istruzioni necessarie per la costituzione dei comitati, costituzione che, a quanto risulta, è in corso nelle varie province.

*Il Ministro: DELLE FAVE.*

**SULOTTO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali disposizioni siano state date ai comandi e quali facilitazioni — comprese quelle finanziarie — siano state disposte affinché tutti i militari elettori in Sicilia siano posti in condizione di poter esercitare il proprio diritto di voto nelle imminenti elezioni del 9 giugno, giorno in cui verrà eletto il nuovo parlamento regionale dell'isola. (99)

*(La risposta è identica a quella data all'interrogazione n. 330, del deputato Di Mauro Luigi, pubblicata a pag. 16).*

**TOZZI CONDIVI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se intenda intervenire, per dare direttive più consone alle esigenze del servizio e delle necessità edilizie della città di Ancona, in merito alla costruzione della nuova galleria sul tratto Ancona-Varano.

Attualmente il traffico si svolge su di un solo binario, traversando la città di Ancona, con tre passaggi a livello; necessita l'apertura di altri, stante lo sviluppo edilizio della città. La galleria esistente di circa 2 chilometri è vecchia, stretta e pericolosa con forte pendenza, tale da chiedere la spinta.

Si è progettata una nuova galleria sempre ad un solo binario della lunghezza di chilometri 5,200 con pendio meno sensibile, senza alcun passaggio a livello perché la galleria passa tutta sotto la città di Ancona.

Cioè si lascerebbero le due gallerie e le due linee su percorso diverso, entrambe, ad un solo binario.

Se invece il nuovo tracciato si costruisse a due binari si avrebbero i seguenti benefici: *a)* maggiore sicurezza del servizio, minor costo di esercizio; *b)* soppressione dei passaggi a livello e cessioni delle aree risultanti dall'abbandono totale del vecchio tracciato con rispettivo risparmio e guadagno sensibili; *c)* l'ampliamento del nuovo tracciato a due binari costerebbe qualcosa di più, ma la spesa sarebbe coperta dai guadagni; *d)* la città di Ancona sarebbe liberata dalla servitù dell'attraversamento da parte della ferrovia su di una zona che rappresenta l'unico sfogo per il suo sviluppo edilizio.

Poiché i lavori appaltati per un primo lotto, a partire da Varano, non sono stati iniziati, si può ancora intervenire per attuare il nuovo piano che si propone, che la città di Ancona invoca e che risponde alle strette esigenze della tecnica e del servizio. (194)

RISPOSTA. — Il progetto di raddoppio del tratto di linea compreso tra le stazioni di Ancona e Varano, prevede l'utilizzazione dell'attuale sede per i treni provenienti dal sud e la costruzione di una nuova sede a semplice binario, prevalentemente in galleria, per i treni provenienti dal nord.

Tale soluzione è stata adottata tenendo conto delle particolari esigenze e caratteristiche della circolazione che si svolge sulla linea e seguendo criteri di ponderata economia che impongono di sfruttare al massimo gli impianti esistenti finché di essi si possa garantire l'adeguatezza e l'efficienza.

Pertanto non è stato ritenuto razionale e conveniente abbandonare il tratto di linea a semplice binario attualmente in esercizio, in quanto la galleria esistente si presenta in buone condizioni e, pur avendo una forte pendenza, verrà utilizzata, a raddoppio eseguito, per i treni provenienti dal sud, che la percorreranno quindi in discesa.

In tal modo, pur limitando i lavori di raddoppio alla costruzione della nuova sede per il solo secondo binario su tracciato a minor pendenza, risulterà ugualmente possibile, con una soluzione di notevole minor costo, eliminare le attuali soggezioni di esercizio ed in particolare la doppia spinta ai treni diretti al sud.

La costruzione su nuova sede di una galleria a doppio binario, secondo quanto segnalato dall'interrogante, richiederebbe una maggiore spesa dell'ordine di 2 miliardi di lire, che non troverebbe adeguato compenso nella vendita delle aree dell'attuale sede, né potrebbe essere assunta a proprio carico dalle ferro-

vie dello Stato in quanto non giustificata da obiettive esigenze di carattere ferroviario.

*Il Ministro: CORBELLINI.*

ZAPPA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato della pratica relativa a domanda di pensione proposta dalla perseguitata politica Parravicini Emma, nata nel 1919, residente ad Albosaggia (Sondrio), posizione n. 1.779.264.

La Parravicini è stata internata nel campo di concentramento di Dachau (Germania) ed ivi torturata.

Essa afferma di aver fatto domanda di pensione nel 1945 senza però aver mai avuto alcuna notizia in merito, sì che l'ha rinnovata dopo la recente riapertura dei termini. (257)

RISPOSTA. — La signora Parravicini Emma ha presentato istanza in data 11 novembre 1961 per ottenere la concessione dell'assegno di benemerita quale perseguitata politica.

Espletata la relativa istruttoria, al fine di acquisire agli atti la necessaria documentazione, si è provveduto a disporre, nei confronti dell'interessata, i prescritti accertamenti sanitari presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Milano.

Si assicura che, appena il predetto collegio medico, il quale è stato recentemente sollecitato, avrà espresso il proprio giudizio, la pratica verrà sottoposta, con ogni urgenza, all'esame della commissione incaricata per le deliberazioni di merito.

*Il Ministro: COLOMBO.*

ZINCONE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per avere — con riferimento alla relazione del Ministero dei lavori pubblici « *Sui progressi compiuti nell'attuazione del piano orientativo a tutto il 31 ottobre 1962* » per la sistematica regolazione dei corsi di acqua naturali, e in particolare a quanto si legge a pagina 18 della suddetta relazione circa l'attività dell'ispettorato per il Tevere — maggiori e più esaurienti chiarimenti sulle « precarie particolari condizioni del Tevere nel tronco finale » e sui « franamenti nel tronco urbano e suburbano della città di Roma » di cui si parla nella suddetta relazione; in particolare, per avere notizie precise sulle condizioni di stabilità dei ponti nel tratto a valle di Castel Giubileo. (167)

RISPOSTA. — A seguito del rilevamento dell'alveo del fiume Tevere eseguito nel corso dell'anno 1961 a cura dell'ispettorato Tevere, del-

la sezione idrografica del genio civile di Roma, e dell'ufficio speciale del genio civile per il Tevere e l'agro romano, nel tratto Ponte Milvio-Ponte di Mezzocammino e dal raffronto delle sezioni rilevate con quelle relative agli anni 1930 e 1942, è stato riscontrato un notevole abbassamento dell'alveo stesso, che, se non arrestato, con l'esecuzione di opportune opere in alveo, potrebbe riuscire pregiudizievole per la stabilità delle fondazioni sia dei muraglioni costruiti negli anni dal 1876 al 1926 per liberare la città di Roma dai danni delle inondazioni, sia delle banchine di magra eseguite dopo il 1943 a presidio dei muraglioni stessi, sia infine delle sponde del fiume nel tratto ubicato a valle del porto fluviale di San Paolo nonché dei numerosi ponti situati nel tratto urbano.

Ne sono segni premonitori:

a) la frana della sponda sinistra del Tevere al chilometro 13+600 della via del mare (verificatasi nell'ottobre 1956);

b) la frana della sponda destra a monte del ponte Duca d'Aosta in corrispondenza della Farnesina (luglio 1960);

c) la frana della sponda destra al lungotevere delle Vittorie in corrispondenza degli impianti sportivi della marina militare (novembre 1961);

d) il cedimento del muro di protezione della sponda destra a monte di ponte Testaccio (febbraio 1962);

e) il dissestamento di alcuni tratti di banchina in destra in corrispondenza del porto fluviale di San Paolo.

A seguito di segnalazioni dell'ispettorato superiore del genio civile per il Tevere, dopo l'interpretazione dei rilievi, con l'urgenza che il caso richiedeva, questo ministero, data la delicatezza del problema, ritenne opportuno nominare con decreto ministeriale in data 26 giugno 1962, n. 7661, apposita commissione di studio, con il compito, fra l'altro, di studiare le cause del fenomeno di abbassamento in atto e di suggerire i provvedimenti opportuni per impedire l'ulteriore progresso di esso.

La commissione, presi in esame i profili di magra e quelli del fondo medio, nonché i principali dati significativi delle variazioni intervenute in talune sezioni caratteristiche del fiume, ritenne che il fenomeno dell'abbassamento dell'alveo fosse originato, in maggiore o minore misura, dalla concomitanza delle seguenti cause:

1) calibratura dell'alveo di magra del Tevere nel tratto porto fluviale di San Paolo-Capo due Rami mediante opere discontinue, che ne hanno ridotto la larghezza da 100 a

75 metri ottenendo fondali di metri 3, attuata negli anni dal 1919 al 1923 per il miglioramento della navigazione del Tevere da Roma al mare.

2) drizzagno di Spinaceto che ha accorciato il corso del Tevere di chilometri 2+700. Tale drizzagno iniziato nel 1934 venne portato a termine nel 1941 su suggerimento dell'apposita commissione nominata con decreto ministeriale 28 febbraio 1938, n. 1428, dopo la eccezionale piena del 1937, per conseguire l'attuazione dei colmi di piena del Tevere fino a portarli a quelli raggiunti dalla piena del 1900, salvando, in tal modo, la città di Roma dalle inondazioni;

3) chiarificazione delle acque del fiume per effetto degli sbarramenti, a bassa caduta, costruiti dal 1943 ad oggi a scopo idroelettrico, nel tratto a monte di Roma (centrale di Castel Giubileo, Ponte Felice, Nazzano e Corbara). Per effetto del ridotto trasporto solido si è avuta una progressiva diminuzione della pendenza, diminuzione cui si è pervenuti nel tronco da ponte Milvio al mare, solo con l'abbassamento del fondo;

4) estrazione di inerti dall'alveo del Tevere per l'alimentazione del mercato edilizio; l'estrazione di sabbia, su proposta dell'ispettorato superiore per il Tevere è stata però sospesa nel tratto urbano sin dal 1956; quella nel tratto a valle del porto fluviale dal 1960.

Tutti gli impianti di estrazione attualmente in esercizio risultano trasferiti o a monte dello sbarramento di Castel Giubileo o a valle del fiume Galeria, affluente di destra del Tevere lungo la fiumara grande.

La commissione è venuta nella determinazione che per arrestare il fenomeno di abbassamento in atto si debba intervenire anzitutto nel tratto urbano, costruendo una serie di soglie di particolare sagoma e struttura stabilite in via sperimentale, opportunamente disposte e distanziate lungo la tratta stessa. In secondo tempo, quando saranno noti i risultati dei rilievi, che sono in corso nel tratto ponte di Mezzocammino-mare Tirreno, si potrà decidere se sia il caso o meno d'intervenire anche nella tratta porto fluviale di San Paolo-mare Tirreno, sia con la costruzione di soglie dello stesso tipo di quelle che si andranno a costruire nel tronco urbano o con altre di tipo diverso.

Tali progetti per il risanamento delle zone in frana, precedentemente enumerate, nonché quello di una prima soglia sperimentale (in corso di esecuzione) a valle del ponte Palatino approntati con procedura d'urgenza, dall'ufficio sperimentale del genio civile del

Tevere, risultano già esaminati ed approvati, anche in linea tecnico-economica dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Poiché i progetti stessi sono stati finanziati sulla legge del 25 gennaio 1962, n. 11, i lavori potranno essere appaltati, come di fatto sta avvenendo, per i progetti già approvati, secondo una graduatoria d'urgenza, mano a mano che i fondi stanziati nei vari esercizi finanziari si renderanno disponibili come stabilito dal piano orientativo (pagina 18).

Circa poi il temuto pericolo della stabilità dei ponti della capitale, si fa preliminarmente presente che la manutenzione e conservazione di tutti i ponti sul Tevere rientrano nella esclusiva competenza del comune di Roma. Comunque, con i previsti lavori d'insorgimento, si ha motivo di ritenere che il fenomeno di abbassamento in atto verrà ad arrestarsi a lavori eseguiti.

Non risultano, per altro, a tutt'oggi, pervenute a questo ministero segnalazioni di dissesti, oltre quelli noti, (cioè Milvio, Duca D'Aosta, Margherita, Fabricio), di nessuno dei ponti in parola, da parte degli uffici tecnici capitolini, per effetto di detto abbassamento.

Altri problemi che la prefata commissione del Tevere ha posto allo studio e verranno quanto prima attuati sono:

1) quello del consolidamento della esistente platea sotto il ponte Milvio nonché il parziale saziamento del gorgo creatosi a valle della stessa. Recentemente il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto esecutivo dei lavori della platea costruita in epoca romana ed attualmente in non buone condizioni di conservazione, la quale deve essere mantenuta non solo per impedire che l'erosione, in atto, del fondo si proroghi a monte ma anche per assoluta necessità che ponte Milvio continui ad essere la « Bocca tassata » per le piene provenienti da monte.

I lavori saranno appaltati in due lotti di seguito dal provveditorato alle opere pubbliche del Lazio.

2) Lavori di arginatura della marrana di Prima Porta a salvaguardia dei terreni rivieraschi dalle massime piene della marrana stessa e del fiume Tevere.

Le suddette opere con decreto n. 2635, sono state classificate tra quelle idrauliche di terza categoria, ed il relativo progetto è stato restituito al provveditorato alle opere pubbliche per il Lazio, perché serva di base per la progettazione esecutiva, con l'osservanza di quanto suggerito dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 15 maggio 1963, n. 995.

Non appena il progetto stesso sarà perfezionato ed approvato si procederà all'appalto dei lavori per l'importo di lire 1.300.000.000 essendo il relativo finanziamento già compreso nel programma della legge 25 gennaio 1962, n. 11.

*Il Ministro: SULLO.*

ZOBOLI, PAGLIARANI E ACCREMAN. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per cui non si è ancora dato corso ai lavori per l'effettuazione del tronco Bologna-Rimini della autostrada Bologna-Ancona-Pescara-Canosa, quando risulta che già da due anni i lavori sono stati assegnati alle imprese e disposti i relativi stanziamenti. Chiedono inoltre se il ministro intenda intervenire per rimuovere le remore che attardano l'inizio di questa necessaria opera pubblica. La interrogazione è mossa dalle preoccupanti condizioni del traffico della via Emilia nel tratto Bologna-Rimini, oltre modo congestionato nei mesi estivi dalle correnti di turisti avviati alla riviera del medio e basso Adriatico, con conseguente elevatissimo numero di gravi sinistri stradali. (304)

*(La risposta è identica a quella data all'interrogazione n. 55, del deputato Servadei, pubblicata a pag. 29).*