

CXXXIV.

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 NOVEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE FUSCHINI

INDICE

	PAG.
Sul processo verbale:	
CARCATERRA	4591
PRESIDENTE	4591
Interrogazioni (Svolgimento):	
PRESIDENTE	4592, 4593, 4596, 4602
COLITTO	4592
RODINÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	4592, 4593
CASERTA	4593, 4594
CANEVARI, <i>Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste</i>	4593, 4594, 4595
RICCIO	4595
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	4596, 4599
GRASSI CANDIDO	4598
PESENTI	4600
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	4602, 4603, 4604
PAGLIUCA	4602
AMADEI	4603
SPOLETI	4604, 4605
Interpellanze (Svolgimento):	
PRESIDENTE	4605
SEMERARO GABRIELE	4606, 4610
ANDREOTTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	4609
LEONE-MARCHESANO	4611, 4615
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	4613
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
PRESIDENTE	4615, 4618
FARALLI	4618
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	4618

La seduta comincia alle 16,30.

GIOLITTI, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta.

Sul processo verbale.

CARCATERRA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCATERRA. Fui assente nella seduta di ieri in cui si commemorava Umberto Giordano, musicista della terra che io rappresento qui in questa Assemblea. Mi sia consentito di dire una sola parola, da uomo politico quale sono.

Umberto Giordano, di famiglia popolana, figlio di operai, ha portato nella musica l'afflato delle classi che soffrono...

PRESIDENTE. Onorevole Carcaterra, le devo ricordare che, a norma del Regolamento, sul processo verbale non è concessa la parola se non a chi intenda proporvi una rettifica o chiarire o correggere il proprio pensiero, espresso nella seduta precedente, oppure per fatto personale.

CARCATERRA. Desidero associarmi a quanto si è detto.

PRESIDENTE. Se ella fosse stato presente in aula ieri, avrebbe potuto farlo tempestivamente. Ma giacché ha la parola, la prego di continuare e concludere rapidamente.

CARCATERRA. Mi associo a quello che è stato detto in memoria di Umberto Giordano, il quale ha portato nella musica l'afflato degli umili e ha voluto far sentire, attraverso le sue note immortali, la loro voce,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

che ha riecheggiato nelle sue opere della prima maniera come *Malavita* e poi in quelle di forma più grandiosa come l'*Andrea Chénier*, e nella sua opera più complessa: *Siberia*.

Resta nella storia dell'umanità il nome di Umberto Giordano, a cui guarderanno le generazioni future, perché nella sua musica troveranno il modo di appagare le loro ideali aspirazioni per quelli che sono i futuri destini del popolo italiano e dell'umanità.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

(È approvato).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni. Le prime due sono quelle dell'onorevole Codacci Pisanelli:

al Ministro del commercio con l'estero, « per conoscere se non intenda impedire l'importazione di tabacchi in foglie in misura notevolmente superiore a quella richiesta dalla stessa Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato, che, di fronte alle ripetute accettazioni di simile merce in pagamento dei prodotti esportati da altre industrie italiane privilegiate, sarà costretta a ridurre drasticamente la superficie di territorio nazionale coltivata a tabacco, con irreparabile danno per le zone prive di qualsiasi altra risorsa, dove un ingente numero di lavoratori e lavoratrici specializzati rimarranno disoccupati »;

ai Ministri del commercio con l'estero e degli affari esteri « per conoscere se intendano favorire l'esportazione di tabacchi italiani, facendo in modo che la voce « tabacchi in foglie » figurino non solo tra le importazioni, ma anche e soprattutto tra le esportazioni, nei nostri accordi commerciali internazionali, alla cui stipulazione sarebbe opportuno partecipasse, nei casi di speciale interesse, un rappresentante della Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato, o dei produttori di tabacco ».

Poiché l'onorevole Codacci Pisanelli non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Colitto al Ministro del tesoro, « per conoscere se non ritenga opportuno che l'indennità carovita, spettante agli impiegati statali per la prole a carico, non cessi appena ciascun figlio arrivi al 21° anno di età, ma sia concessa fino a quando i figli compiano i 25 anni, considerando all'uopo che i figli degli impiegati

statali, generalmente avviati molto spesso agli studi universitari, all'età di ventun anno non hanno completato gli studi e sono ancora a carico dei loro genitori. È noto che il vigente regolamento ferroviario, opportunamente concede il godimento della concessione C, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe ferroviarie, ai figli degli impiegati statali fino al compimento del 25° anno di età ».

COLITTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLITTO. Questa interrogazione, che è stata messa all'ordine del giorno, non ha più ragion d'essere e può essere cancellata perché per la stessa mi è stata data risposta scritta.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colitto al Ministro della difesa, « perché consideri se non ritenga opportuno elevare i limiti di età anche per gli ufficiali superiori dei servizi, così come sono stati elevati (decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 727) per gli ufficiali superiori delle armi, mantenendosi intanto in servizio — di autorità — quelli che, in base alle norme in vigore, dovrebbero essere collocati nella riserva ».

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato alla difesa ha facoltà di rispondere.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. I limiti di età vigenti per gli ufficiali superiori dei « servizi » sono: per i colonnelli 60 anni, per i tenenti-colonnelli 56 anni, per i maggiori 55 anni. Questi limiti sono sensibilmente superiori a quelli dei pari grado delle « armi », anche con l'attuazione del decreto-legge 7 maggio 1948, n. 727, che, per questi ultimi, porta i limiti di età a 56, 54 e 52 anni, rispettivamente per i colonnelli, tenenti colonnelli e maggiori. Agli ufficiali dei « servizi », inoltre, non si applicano i limiti di promovibilità previsti dall'articolo 2 del decreto citato, il che costituisce per loro un ulteriore beneficio.

È opportuno aggiungere, infine, che il recente aumento dei limiti di età per gli ufficiali delle « armi » è stato imposto da necessità di carattere organico che non sussistono per quelli dei « servizi ».

Pertanto non si ritiene opportuno elevare ulteriormente i limiti di età per gli ufficiali superiori dei « servizi » così come è richiesto dall'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. L'onorevole Colitto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

COLITTO. Signor Presidente, la risposta del Sottosegretario per la difesa è tale, per

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

cui — in verità — non posso dichiararmi soddisfatto. La legge 9 maggio 1940, sullo « stato degli ufficiali del regio esercito », alla tabella annessa all'articolo 31 prevedeva i seguenti limiti di età per gli ufficiali superiori delle armi: colonnelli, 55 anni; tenenti-colonnelli, 52 anni; maggiori, 50 anni, e per quelli dei « servizi », rispettivamente, 60, 56 e 55 anni.

Con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 727, tali limiti, mentre sono stati elevati rispettivamente a 56, 54 e 52 anni per i tre gradi degli ufficiali superiori delle « armi », sono rimasti invariati per quelli dei « servizi » (medici, farmacisti, commissari, veterinari, ecc.) così come erano stati ridotti nei confronti della precedente legge 16 giugno 1935, n. 1026, che li prevedeva in 62, 58 e 56.

Ora non si comprende perché mai non debbano essere posti sullo stesso piano gli ufficiali delle « armi » e quelli dei « servizi », mentre ciò si dovrebbe fare per ragioni di giustizia. Bisognerebbe, inoltre, tener conto — per risolvere con equità la questione — anche di altri elementi, di cui l'insigne Sottosegretario non ha fatto cenno: 1°) che la ristrettezza degli organici dei « servizi », fa sì che la loro carriera sia molto più lenta di quella degli ufficiali delle armi; 2°) che la sospensione delle promozioni dal 1940 in poi ha danneggiato particolarmente gli ufficiali dei « servizi » che, già anziani nei loro gradi, si sono vista preclusa la promozione ed hanno, quindi, visto avvicinarsi il collocamento nella riserva per limiti di età in una condizione di vera miseria; 3°) lo svantaggio di età iniziale della categoria dei « servizi », poiché questi ufficiali cominciano la carriera in età più avanzata, essendo richiesto, per la quasi totalità di essi, come titolo di studio, la laurea, mentre per gli ufficiali delle « armi » basta l'uscita dall'Accademia, il che si verifica, per lo più, intorno ai venti anni; 4°) che gli ufficiali dei « servizi » svolgono, in seno all'esercito, una specifica attività, che richiede una capacità professionale simile a quella dei civili i quali, in altre amministrazioni statali, rimangono in servizio fino al 65° anno di età.

È per queste ragioni che io non comprendo la persistenza del Ministero della difesa a non voler proporre un provvedimento che, tenendo conto delle ragioni di equità che io ho elencato, elevi il limite di età degli ufficiali superiori dei « servizi », analogamente a quanto di recente è stato praticato per quelli delle « armi », e con provvedimento che abbia la stessa decorrenza 1° luglio 1947, a meno che non si voglia danneggiare solo questa

categoria, costringendone, senza distinzione di valore, gli appartenenti al forzato riposo in età di una pur piena efficienza delle loro forze.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Io credevo di essere stato chiaro. Attualmente gli ufficiali dei servizi hanno dei limiti di età largamente superiori agli ufficiali delle armi. La loro posizione è, infatti, la seguente: i colonnelli delle « armi » hanno come limite di età 56 anni, mentre i colonnelli dei « servizi » hanno come limite 60 anni; i tenenti-colonnelli delle « armi » hanno come limite di età 54 anni, mentre i tenenti-colonnelli dei « servizi » hanno come limite di età 56 anni; i maggiori delle « armi » vanno a riposo a 52 anni ed i maggiori dei « servizi » vanno a riposo all'età di 55 anni. Quindi i limiti di età stabiliti per gli ufficiali dei « servizi » sono, allo stato attuale, superiori e non inferiori a quelli vigenti per gli ufficiali delle « armi ».

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Maglietta, Boldrini e Giolitti, al Ministro della difesa, « per conoscere che cosa abbia risposto o intenda rispondere alla richiesta della Confederazione generale italiana del lavoro circa la riduzione del servizio di leva a 12 mesi, la concessione di un sussidio per famiglie bisognose dei militari di leva e il mantenimento del posto di lavoro da questi occupato prima della chiamata ».

Questa interrogazione è stata ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Leone ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, « per conoscere quali misure siano state prese o intendano prendere per ottenere sollecitamente l'esportazione di patate per l'Egitto, la Cecoslovacchia ed altri Paesi che, prima dell'ultima guerra, erano tra i più forti importatori di tali prodotti. La mancata esportazione ha causato gravissimi danni alle popolazioni agricole del Mezzogiorno ».

Non essendo l'onorevole Leone presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

CASERTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASERTA. Siccome ho presentato analoga interrogazione, potrei far mia anche l'interrogazione dell'onorevole Leone, sempre che l'onorevole Sottosegretario acconsenta a rispondere congiuntamente.

CANEVARI, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Non ho difficoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

PRESIDENTE. L'interrogazione dell'onorevole Caserta è la seguente: ai Ministri dell'agricoltura e foreste, del commercio con l'estero e all'Alto Commissario per l'alimentazione: « per conoscere per quali motivi sono negate le licenze di esportazione di patate dalla provincia di Napoli, o siano consentite eccezionalmente, con enorme ingiustificato ritardo sulle richieste. Tale sistema nuoce gravemente ai produttori, nella quasi totalità piccoli coltivatori diretti, i quali vedono quotidianamente deteriorarsi i prodotti, quest'anno in quantità superiore alle possibilità di consumo interno, mentre incrementa la speculazione dei pochi esportatori favoriti che comprano a prezzi bassi, determinati dalla abbondanza dell'offerta, e cedono a prezzi notevolmente elevati. L'interrogante fa rilevare la urgente necessità di un intervento, per evitare la distruzione del prodotto e la conseguente rovina economica di tanti modesti agricoltori ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e foreste ha facoltà di rispondere.

CANEVARI, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Il Ministero dell'agricoltura, in vista del promettente raccolto di patate durante l'annata in corso, non ha mancato di segnalare tempestivamente al Ministero del commercio con l'estero e all'Alto Commissariato dell'alimentazione la opportunità di consentire l'esportazione di un contingente di patate novelle e bisestili. Tale contingente fu determinato nel febbraio 1948 dall'Alto Commissariato dell'alimentazione, competente in materia, in quintali 500 mila, con possibilità di utilizzo fino al 31 luglio ultimo scorso. Allo scadere del termine predetto (31 luglio 1948), per dare la possibilità all'Istituto del commercio estero, di soddisfare per intero gli impegni di forniture di patate assunti nei confronti dell'Amministrazione mista alleata per le importazioni e le esportazioni della Bizona, il termine stesso, limitatamente alla Germania, venne prorogato al 15 agosto 1948.

Per effetto di tale provvedimento, al 31 agosto corrente anno risultavano già esportati quintali 755.895 di patate sia verso i Paesi a valuta libera (prevalentemente verso l'India, Malta, Brasile e Palestina) sia, per i quantitativi più cospicui, verso altri Paesi, con i quali vigono accordi interstatali (Bizona, Gran Bretagna, Belgio, Austria e Francia).

Prima ancora della scadenza del termine del 31 luglio ultimo scorso, e precisamente nel mese di giugno, attesa la pesantezza del

mercato interno di detto prodotto, il Ministero dell'agricoltura segnalava ancora all'Alto Commissariato dell'alimentazione la opportunità della concessione di un ulteriore contingente di esportazione di 500 mila quintali di patate.

L'Alto Commissariato dell'alimentazione, preoccupato della situazione alimentare del Paese e avuto riguardo al fatto che una larga esportazione di patate mal poteva conciliarsi con la richiesta assegnazione al Comitato internazionale per l'alimentazione di emergenza di Washington di cospicui quantitativi di cereali, non ritenne di aderire alla proposta.

Tuttavia, tenuto conto della situazione di quegli esportatori che, anteriormente al 31 luglio ultimo scorso, avevano assunto impegni di esportazione verso Paesi a valuta libera e nei riguardi dei quali esistevano regolari aperture di credito, esso consentì, nei casi sopraindicati, all'accoglimento delle richieste di esportazione.

In base a tale deroga, furono autorizzate ulteriori esportazioni di patate verso Paesi a valuta libera per quintali 208.640. Pertanto, il contingente complessivo di patate esportate, o di cui è già stata autorizzata l'esportazione, è di quintali 964-535.

Recentemente l'Alto Commissariato per l'alimentazione, di concerto con i Ministeri dell'agricoltura e del commercio estero, ha consentito l'esportazione di un ulteriore quantitativo di quintali 100.000 di questo prodotto.

PRESIDENTE. L'onorevole Caserta ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CASERTA. Veramente l'onorevole Sottosegretario mi pare abbia risposto più all'altra interrogazione — quella del collega Leone — che alla mia.

Comunque io credo che, implicitamente, abbia risposto anche alla mia e quindi devo dire che non posso dichiararmi soddisfatto e penso che non siano soddisfatte, soprattutto, le molte decine di migliaia di agricoltori che coltivano quasi esclusivamente questo prodotto.

Io vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario, particolarmente sulla rilevante importanza della questione poiché, come dicevo, vi sono decine di migliaia di agricoltori che vivono esclusivamente di questo prodotto, ed in alcune zone, soprattutto della Campania, l'intera popolazione vive del commercio di esportazione del prodotto stesso.

Ora quello che io lamentavo nella mia interrogazione, era un altro fatto. Io non chiedevo al Sottosegretario o al Ministro del

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

commercio estero di fornirmi le cifre delle esportazioni consentite, ma lamentavo la lentezza estrema con cui le operazioni di esportazione vanno svolgendosi.

Io posso citare dati precisi. Si sono verificati dei casi in cui si sono fatti dei contratti, si sono portati quantitativi enormi di merce sulle banchine dei porti perché sembrava che l'autorizzazione fosse pronta — ma poi sono sorti, all'ultimo momento, degli intralci e quel prodotto è rimasto a marcire per lungo tempo prima di ritornare indietro.

Comunque, io vorrei chiedere al Ministero del commercio estero per lo meno delle assicurazioni per la prossima annata agraria, tenendo presente che quest'anno, di fronte ad una enorme produzione, è stato aperto un insufficientissimo sbocco all'estero. Vorrei che, per l'annata prossima, le autorizzazioni fossero concesse con sollecitudine e, soprattutto, senza quei favoritismi per i quali un grosso esportatore ottiene immediatamente l'autorizzazione, mentre un piccolissimo agricoltore si vede spesso bloccato e non riesce a esportare il suo prodotto. Non so se questo avvenga in buona o in mala fede: probabilmente è colpa del meccanismo burocratico che, anche in questo settore, è macchinoso e rugginoso. Comunque mi auguro che questa mia raccomandazione di rapidità e obiettività possa dare i suoi frutti almeno l'anno venturo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Riccio, al Governo, « per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda prendere, in favore della popolazione di Somma Vesuviana, che ha avuto il 26 luglio devastate le campagne, distrutto il raccolto e allagato il paese per un temporale di inaudita violenza ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste ha facoltà di rispondere.

CANEVARI. *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste.* Per quanto attiene alla competenza del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, si comunica che, a seguito della segnalazione a suo tempo pervenuta riguardante i danni causati dal nubifragio di Somma Vesuviana, si provvede immediatamente ad interessare il locale Ispettorato dell'agricoltura affinché, nei limiti delle assegnazioni già disposte, esaminasse la possibilità di ammettere a contributo — in applicazione dell'articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 1° luglio 1946, n. 31 — le domande delle aziende maggiormente danneggiate.

Qualora la disponibilità dei fondi di cui sopra risultasse esaurita, il Ministero ha già preavvertito il predetto Ufficio che, non potendosi, allo stato attuale delle disponibilità di bilancio, intervenire con nuove assegnazioni, potrà chiedere lo sblocco delle eventuali economie verificatesi in sede di liquidazione dei contributi già concessi.

Per quanto rientra nella competenza del Ministero delle finanze, si osserva che, in base all'articolo 47 del regio decreto 8 ottobre 1934, n. 1572, che approva il testo unico delle leggi sul nuovo catasto dei terreni, nei casi in cui, per parziali infortuni non contemplati nella formazione dell'estimo, venissero a mancare i due terzi almeno del prodotto ordinario del fondo, l'Amministrazione può concedere una moderazione della imposta fondiaria, nonché dell'imposta sui redditi agrari.

Per ottenere tali sgravi fiscali, gli interessati, entro trenta giorni dall'infortunio, debbono presentare, alla competente Intendenza di finanza, apposita domanda con l'indicazione, per ciascuna particella catastale, della quantità e qualità dei frutti perduti e dell'ammontare del loro valore.

È da tener presente, però, che i danni provenienti da infortuni atmosferici, come la grandine, la siccità, le gelate e simili, vengono considerati nella formazione delle tariffe d'estimo, e perciò, di regola, non possono dar luogo alla moderazione d'imposta di cui al citato articolo 47 del testo unico 8 ottobre 1934, n. 1572.

Si assicura, comunque, l'onorevole interrogante che è stata interessata l'Intendenza di finanza di Napoli affinché riferisca sollecitamente, sentito l'Ufficio tecnico erariale, circa la natura e l'entità dei danni arrecati dalla detta grandinata e — in base alle informazioni che saranno fornite — si vedrà quali provvedimenti potranno essere eventualmente adottati, ai sensi delle vigenti disposizioni legislative a favore dei danneggiati.

PRESIDENTE. L'onorevole Riccio ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

RICCIO. Onorevole Sottosegretario, se la risposta fosse venuta il 28 luglio io mi sarei dichiarato soddisfatto, perché nelle sue dichiarazioni vi sono proposte e richieste, rivolte agli organi periferici, le quali potevano trovare una giustificazione immediatamente dopo il fatto. Giacché la risposta viene oggi, nel mese di novembre, quando sono passati parecchi mesi dal 26 luglio — epoca in cui si verificò il nubifragio — è evidente che non posso dichiararmi soddisfatto, perché devo constatare che nulla è stato compiuto.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

L'Intendenza di finanza non è intervenuta: nessuna circolare è stata mandata al sindaco di Somma Vesuviana; nessun interessamento da parte del Ministero dell'agricoltura; nessuno da parte del Ministero dei lavori pubblici. Anzi, dobbiamo notare che, mentre è stato presentato un progetto di legge per altre zone ove si sono verificati disastri del genere, per le zone della Campania e specialmente per la zona di Somma, non vi è, in questo progetto, neppure un richiamo, mentre sarebbe sommamente opportuno, per una maggiore organicità del provvedimento, includere anche esse nei benefici che dal progetto scaturiranno. Quindi, mi permetto di pregare l'onorevole Sottosegretario perché intervenga ancora una volta per accertare se quanto egli aveva disposto sia stato effettivamente eseguito e per intervenire anche presso gli altri Ministeri per quanto è necessario ed indispensabile.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rivera, al Ministro del tesoro, « per conoscere quale provvedimento intenda di adottare perché le Amministrazioni provinciali possano pareggiare il loro bilancio, ciò specialmente in conseguenza della decurtazione del reddito dominicale fondiario conseguente alle recenti disposizioni legislative ».

Questa interrogazione, per accordo fra l'onorevole interrogante e l'onorevole Sottosegretario per il tesoro, viene rinviata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Ariosto, Zanfagnini, Grassi Candido e Simolini, ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro, « per sapere: 1°) quali criteri vengono adottati per il finanziamento delle varie cooperative edilizie, essendosi osservato che non esiste un rapporto costante fra l'entità del finanziamento accordato e il programma di costruzione in proporzione al numero dei soci; 2°) se non si creda opportuno dettare norme che orientino le cooperative edilizie sulle possibilità future di concessione del contributo statale nelle costruzioni; 3°) se non sia opportuno, dopo rigida selezione delle varie cooperative, per evitare speculazioni, assicurare il completo svolgimento del programma delle cooperative risultate idonee allo svolgimento del programma sociale; 4°) se contemporaneamente alla erogazione del contributo statale non sia opportuno indicare l'ente bancario o di previdenza che deve provvedere al mutuo del 50 per cento spettante alle cooperative; 5°) se non sia opportuno parificare le cooperative degli enti parastatali a quelle degli enti statali, per quanto riguarda la concessione dei mutui da parte

della Cassa depositi e prestiti. Quanto sopra si rende urgentemente indispensabile per evitare le facili illusioni (create dal decreto legislativo 28 gennaio 1948) e le successive delusioni che creano profondi malcontenti nelle masse operaie che constatano l'impossibilità di raggiungere il completo svolgimento del programma sociale ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'interrogazione della quale si tratta, dovrebbe considerarsi in un certo modo — e non se ne scandalizzino gli onorevoli interroganti — superata dagli avvenimenti e dallo stato di fatto, giacché gli onorevoli colleghi si riferiscono ad una legge — esattamente alla legge n. 1600 del 1947 — il cui stanziamento è esaurito da tempo ed è, quindi, praticamente inoperante.

Non è male, però, che alcune considerazioni si facciano a questo proposito, anche perché potranno, se non altro, essere utili per l'avvenire.

Io non ho né la possibilità, né la facoltà di fare anticipazioni in proposito, ma credo di non essere indiscreto affermando che — beninteso, questa è soltanto la mia opinione personale — non si potrà continuare nel sistema adottato ed instaurato da quella legge, la quale avrà avuto la sua funzione in quel momento, avrà risposto più o meno bene allo scopo, ma è certo che non può, a mio avviso, continuare ad essere applicata così com'è.

A parte la considerazione, già fatta, che i fondi stanziati per quella legge sono da tempo esauriti, per potere apprezzare l'opportunità o meno di quel sistema, basta considerare che, in virtù di quella legge, sono pervenute al Ministero dei lavori pubblici domande di contributi in una mole assolutamente eccezionale. Sentii dire tempo fa da altro collega, il quale si occupava dell'argomento, che ciò doveva considerarsi la dimostrazione della bontà della legge; al che io risposi che questo poteva dimostrare, se mai, che la legge è « troppo buona » e che, quindi, non può essere applicata, in quanto manca dei presupposti materiali.

Posso precisare che al Ministero sono pervenute richieste di contributi da parte di cooperative edilizie — esclusi gli altri enti: comuni, province, enti vari ed istituti per le case popolari — per un programma complessivo di 352 miliardi di lire. Naturalmente non occorre aggiungere che il fatto di dover considerare questa legge, purtroppo, inap-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

plicabile — perché se i mezzi ci fossero sarebbe una legge ideale e si seguirebbe certamente ad applicarla — non deve portarci ad abbandonare e trascurare la questione. Io posso fare questa anticipazione: il Ministero si sta occupando da tempo del problema ed è di prossima presentazione un provvedimento che, naturalmente, adeguerà il trattamento, sia per quanto riguarda il *quantum*, sia per quanto riguarda le modalità, alle possibilità attuali ed alle esperienze fatte in questo breve periodo di tempo. Naturalmente, in sede di elaborazione e poi di discussione del provvedimento, saranno molto utili le osservazioni che i colleghi hanno fatto in sede di interrogazioni.

È il passo a rispondere particolarmente a queste osservazioni, seguendo l'ordine nel quale esse sono presentate.

Posso dire, circa il primo punto (« quali criteri vengono adottati per il finanziamento delle varie cooperative edilizie ») che, evidentemente, esso è superato, in quanto oggi non vi sono criteri da adottare perché non si distribuisce nulla; ma, d'altra parte, anche soltanto in linea teorica, non è possibile stabilire un rapporto costante tra l'entità del finanziamento ed il programma costruttivo in funzione del numero dei soci, in quanto anche per le cooperative con numero limitato di soci occorre che i finanziamenti siano tali da assicurare almeno la realizzazione di un programma costruttivo che renda sopportabili gli oneri a carico dei soci stessi.

Sul punto 2° (« se non si creda opportuno dettare norme che orientino le cooperative edilizie sulle possibilità future di concessione del contributo statale ») debbo rilevare che, quali che possano essere le eventuali norme che potrebbero tener presente la qualifica ed il numero dei soci, il conseguimento del contributo dipenderà soprattutto dai mezzi che lo Stato potrà destinare allo scopo e, quindi, a parte ogni altra considerazione, le singole cooperative, dipendendo l'assegnazione da questi elementi contingenti, non potrebbero avere indizi e, tanto meno, assicurazioni sulle future concessioni di contributi, per cui bisogna limitarsi a fare affidamento su ciò di cui si è sicuri e non sull'incerto od aleatorio. Intanto, attualmente, tutti i fondi del decreto legislativo n. 399 e, soprattutto, quelli del decreto legislativo n. 1600 sono esauriti e perciò il problema non si pone. Le stesse considerazioni valgono per quanto forma oggetto della richiesta di cui al n. 3 della interrogazione,

circa la selezione delle cooperative, per evitare speculazioni ed assicurare il completo svolgimento del programma. Basterebbe che dicessi agli onorevoli interroganti che, fra centinaia e migliaia di cooperative (di cui ho fatto prima cenno, parlando di centinaia di miliardi), ve ne è qualcuna che ha presentato programmi per miliardi. Evidentemente non si può dare ad esse l'assicurazione che potranno certissimamente realizzare il loro programma.

Per quanto riguarda la proposta di indicare, contemporaneamente alla erogazione del contributo statale, l'ente bancario che deve provvedere alla quota di spesa spettante alla cooperativa (ed in questa materia sono anche portavoce del collega del Tesoro) si fa presente che gli enti autorizzati a concedere i suddetti mutui sono indicati nell'articolo 1 del testo unico del 28 aprile 1938, n. 1165 ed il Ministero, pur impegnandosi a concedere, secondo il vecchio sistema, sui detti mutui il contributo del 3 per cento per il pagamento degli interessi per la durata dell'ammortamento, non può, per ovvi motivi, far obbligo ai predetti enti di concedere i mutui stessi. Occorrerebbe, infatti, una intesa preventiva con gli Istituti disposti a coprire la metà del complessivo fabbisogno. Tale intesa però, non sarebbe facilmente raggiungibile perché dovrebbe stabilirsi, fra l'altro, un'unica misura del saggio d'interesse dei mutui, per evitare disparità di trattamento fra le varie cooperative, mentre gli Enti mutuanti preferiscono esaminare, caso per caso, la convenienza di aderire a richieste di mutui del genere e stabilirne le condizioni, anche con riferimento alla garanzia.

Comunque, ai fini di un'intesa, si dovrebbe determinare « a priori » l'importo del globale programma costruttivo che si intenderebbe svolgere, per porre in grado gli enti mutuanti di conoscere quale potrà essere la portata del loro intervento. Il problema merita, però, di non essere abbandonato ed in sede di modifica del testo unico del 28 aprile 1938, n. 1165 e di emanazione di nuove norme per un diverso trattamento delle cooperative edilizie, bisognerà indubbiamente affrontarlo e speriamo di poter riuscire a trovare una soluzione.

In ordine, infine, al punto 5°, e cioè: « se non sia opportuno parificare le cooperative degli enti parastatali a quelle degli enti statali per quanto riguarda la concessione dei mutui da parte della Cassa depositi e prestiti », bisogna osservare che i mutui concessi a

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

cooperative fra statali sono garantiti non solo dall'ipoteca di primo grado, ma anche dallo stipendio e dalla pensione. Ed è solo per questo che la Cassa depositi e prestiti — la quale ha tutta una sua particolare fisionomia di ente di credito — può fare queste operazioni. In caso di morosità, la Cassa depositi e prestiti può rivalersi su questi cespiti, fra i quali rientrano anche i compensi per lavoro straordinario, mentre questo non sarebbe possibile per gli impiegati parastatali.

Basta citare un caso che si riferisce proprio all'applicazione di un altro settore del decreto legge 8 maggio 1947, n. 399: per quanto si sia stabilito che la Cassa depositi e prestiti possa concedere mutui agli Istituti delle case popolari, si è dovuto, in definitiva, riconoscere la necessità e l'opportunità di fare assumere ai comuni interessati una certa garanzia, sia pure soltanto formale in certo senso, appunto per la particolare organizzazione della Cassa depositi e prestiti che non le consente di assumere delle operazioni con garanzia ipotecaria, come potrebbe, invece, farlo un qualsiasi ente di credito.

D'altra parte, però, è bene dire subito che, a prescindere da queste essenziali modalità di garanzia, la Cassa depositi e prestiti, a seguito dei decreti numero 399 e 1600, è intervenuta largamente nel settore dell'edilizia con finanziamenti che si aggirano sui 22 miliardi (forse qualcosa di più perché questo dato non è recente), di cui 2 miliardi per mutui concessi a cooperative edilizie fra statali ed oltre 19 miliardi per mutui concessi a comuni, provincie ed Istituti per le case popolari.

La Cassa, d'altra parte, potrà continuare ad intervenire nei finanziamenti occorrenti alle predette cooperative edilizie, ma non potrebbe estendere i suoi mutui anche alle cooperative fra parastatali, poiché, in tal caso, ne deriverebbe un onere rilevante che si ripercuoterebbe sull'attività creditizia che la Cassa esercita in altri essenziali settori.

È da aggiungere che la su cennata estensione ai parastatali costituirebbe un precedente che non potrebbe non essere invocato da altri dipendenti di enti pubblici quali, ad esempio, quelli comunali e provinciali.

Concludendo, assicuro che tutte queste particolari segnalazioni sono tenute particolarmente presenti dal Ministero per lo studio e l'elaborazione di nuovi provvedimenti in materia.

PRESIDENTE. L'onorevole Grassi Candido ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GRASSI CANDIDO. La risposta dell'onorevole Sottosegretario è basata su due punti: la mancanza di fondi (quindi, l'interrogazione sarebbe inutile) e la revisione in atto della legislazione al riguardo.

Quindi, non possiamo che dichiararci parzialmente soddisfatti, nella speranza che i punti fissati in questa interrogazione vengano accolti almeno come raccomandazione nel rivedere la legislazione vigente in materia.

È evidente che dovrà spettare al Ministero dei lavori pubblici la ripartizione dei fondi e noi chiediamo che, nella ripartizione di tali fondi, si tenga conto delle raccomandazioni fissate al punto 5°) della nostra interrogazione.

E, a presentazione della legge, noi speriamo di poterci dichiarare soddisfatti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Fausto, ai Ministri della difesa e della pubblica istruzione, per chiedere che in attesa di un già invocato ed auspicato provvedimento di carattere generale, relativo all'allontanamento definitivo di obiettivi di carattere militare da complessi monumentali di importanza artistica e storica, non ravvisino la opportunità di ordinare la immediata sospensione dei lavori in corso coi quali l'autorità militare di Padova intende compromettere la annunciata completa dismissione dell'insigne monumentale monastero di Santa Giustina. Il complesso della basilica, del monastero e dell'adiacente zona archeologica romano-paleo-cristiana, non consente una ulteriore intollerabile promiscuità di uso.

Questa interrogazione è stata rinviata d'accordo col Governo.

Seguono due interrogazioni del l'onorevole Pesenti, al Ministro dei lavori pubblici:

« per sapere quali provvedimenti siano stati predisposti per i lavori del canale Tartaro-Canal Bianco, utile per l'irrigazione del basso Veronese e per la navigazione interna, in relazione all'idrovia Locarno-Venezia, come è stato concluso nelle raccomandazioni del congresso nazionale per la navigazione interna tenutosi a Ferrara alla fine maggio 1948 »

« per sapere perché nulla finora è stato predisposto per la riparazione di almeno parte delle gravissime distruzioni avvenute durante la guerra nel comune di Legnago e per alleviare nello stesso tempo la gravissima disoccupazione ivi esistente ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Risponderò anzitutto alla prima interrogazione: con regio decreto legge 1° dicembre 1938, n. 1880, e, successivamente, con la legge di bilancio 1943-44, fu autorizzata la spesa di lire 470 milioni per la esecuzione di opere idrauliche straordinarie per la sistemazione dell'Adige - Garda - Tartaro - Canalbianco - Po di levante, nelle provincie di Trento, Verona, Mantova e Rovigo, con lo scopo di conseguire un miglioramento idraulico, nei riguardi delle piene, del bacino dell'Adige, nonché per la creazione di una importante linea di grande navigazione e per la bonifica di un vasto comprensorio (ettari 154.757) delle provincie di Mantova, Verona e Rovigo.

I lavori, iniziati nel 1939, vennero poi sospesi a causa delle contingenze belliche, risolvendosi anche i relativi contratti, ad eccezione di quelli riferentisi ai lavori di sbarramento del Garda a Salionze, per i quali fu autorizzata, nel 1946, la ripresa a prezzi aggiornati, in vista dei notevoli, solleciti benefici che l'opera stessa avrebbe prodotto nel campo delle irrigazioni e nell'attivare l'immediata ripresa di altri lavori da parte dei consorzi irrigui interessati.

Per esaminare la possibilità di una ripresa dei lavori della sistemazione generale dei corsi d'acqua interessanti tutta la zona, fu nominata, nel 1946, una apposita Commissione, presieduta dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale, con relazione 20 agosto 1946, calcolò che, per completare le opere a suo tempo approvate, occorrevano, con i prezzi del 1941-42, circa 900 milioni di lire, in aggiunta all'ammontare dei lavori già eseguiti per lire 150 milioni circa.

L'importo di tutti i lavori da eseguire poteva calcolarsi, in base ai prezzi del 1941, intorno a circa 1 miliardo ed in base ai prezzi del 1946, intorno a circa 20 miliardi, di cui una parte a carico del Ministero dell'agricoltura.

Di fronte alla entità di tale spesa, in relazione alle condizioni di bilancio, la Commissione escluse la possibilità di riprendere la esecuzione della sistemazione generale, sia pure con ritmo rallentato, senza una riduzione del vasto piano prima preventivato. Tenendo presente, d'altra parte, che alcune delle opere previste sono suscettibili di separato utile funzionamento, ed allo scopo di limitare i danni derivanti dal mancato completamento di quelle già iniziate, e per rendere queste ultime sollecitamente utili, la stessa Commissione fece

presente l'opportunità di eseguire, in un primo tempo, lavori a carico del Ministero dei lavori pubblici, importanti una spesa di lire 2 miliardi e 410 milioni, da compiere in cinque anni, nonché altri lavori, a ritmo rallentato, per lire 3 miliardi. In un secondo tempo sarebbe stato da provvedersi ai lavori di completamento della galleria Adige-Garda per lire 1 miliardo e 600 milioni, mentre, quando le condizioni del bilancio lo avessero permesso, era ravvisata l'opportunità di riprendere i lavori del canale tra Governolo e Bosaro, limitatamente a quelli necessari ai soli fini della bonifica e della difesa idraulica, dell'importo di circa lire 4 miliardi, col concorso del Ministero dell'agricoltura. A carico di quest'ultimo la Commissione riteneva opportuni altri lavori per circa 2 miliardi e 300 milioni, con precedenza per quelli relativi all'allacciamento delle acque alte di Mantova, dell'importo di lire 200 milioni, da eseguirsi in tre anni.

Tutti i costi suindicati erano riferiti alla data della relazione, e cioè all'agosto 1946.

Con i fondi che, compatibilmente con le necessità delle altre provincie, sono stati assegnati dal 1946 al magistrato alle acque, competente per la materia, si è provveduto ad alcuni dei lavori di più pronta utilizzazione, ma per un importo assai limitato, in confronto alla entità dei bisogni.

È stata, invece, urgentemente segnalata la necessità di dare un maggior sviluppo ad una parte dei lavori stessi, sia per alleviare la disoccupazione, sia per i favorevoli risultati che i lavori avrebbero nei riguardi della bonifica del Polesine delle Valli veronesi, la quale riveste un particolare interesse per la economia di una vasta zona e che costituiva uno dei principali obiettivi del preventivato piano dei lavori.

Le opere idonee per gli scopi voluti si concreterebbero nel completamento della sistemazione del Canalbianco, da Canda a Valle, da eseguirsi sulla traccia di un progetto di massima redatto dall'Ufficio del Genio civile di Rovigo in data 10 dicembre 1932. Per tali lavori era prevista, nel 1941, una spesa di circa 217 milioni che, ai prezzi odierni, si eleverebbe a circa 6 miliardi.

Con la esecuzione dei lavori stessi si otterrebbe a Canda una diminuzione della quota di massima piena sufficiente per assicurare il completamento della bonifica delle grandi Valli veronesi, permettendo così a quel Consorzio di avviare, con il concorso del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, le opere di sistemazione interna che consen-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

tiranno di usufruire, a suo tempo, della maggiore officiosità del Canal Bianco, e potranno pure essere avviate quelle irrigazioni nel territorio veronese superiore che ora sono ostacolate dalle deficienti condizioni di scolo dei terreni inferiori.

Le opere presenterebbero anche interesse per la navigazione, sul piano del progetto generale, che potrebbe essere ripreso in considerazione quando le condizioni del bilancio fossero più favorevoli, ma la esecuzione di esse risulta comunque utile indipendentemente dal proseguimento a monte della sistemazione del Tartaro — della quale, per esigenze di bilancio, non è possibile precisare la data di esecuzione — rispondendo, di per se stesse, a particolari e importanti motivi di utilità, come si è in precedenza rilevato.

Non potendosi provvedere alla spesa occorrente coi normali stanziamenti di bilancio, i quali consentirebbero solo la limitata esecuzione parziale di lavori che rimarrebbero, poi, per lungo tempo inutilizzati, è stata esaminata la possibilità di disporre, con provvedimento legislativo, un apposito stanziamento speciale per la somma di lire 6 miliardi ripartiti in quattro esercizi e, pertanto, è stato chiesto al Ministero del tesoro il relativo benestare. Detto Ministero, peraltro, ha fatto di recente conoscere che la situazione finanziaria non consente ora in modo assoluto l'assunzione di spese così cospicue, aggiungendo che le spese stesse debbono essere considerate in sede di programmi da finanziarsi eventualmente con altri fondi. La spesa di lire sei miliardi è stata pertanto compresa nel programma di opere che potranno essere finanziate, ove le disponibilità lo consentano, con i fondi del Piano Marshall.

Si fa presente poi che, essendosi assodata la gravità della situazione dei terreni a destra e sinistra dell'Adige a Valle di Legnago, di fronte al pericolo di eventuali rotte del fiume e non rappresentando la proposta, che ha già avuto inizio di attuazione, per colmare le piene dell'Adige a Mori mediante una galleria con scarico nel Garda a Torbole, una soluzione sufficiente per il problema dell'Adige (in quanto non è dimostrato che la sua efficacia sui livelli di piena del fiume possa essere notevole nella parte valliva), è stato ritenuto necessario uno studio generale delle premesse tecnico-scientifiche per la soluzione del problema della difesa idraulica dell'Adige.

A tal fine si è dato incarico ad una Commissione formata dai professori Ferro e Marzollo dell'università di Padova (i quali si sono successivamente aggregati al professor

Scimeni), che hanno una particolare competenza per essersi già occupati di tale problema, di effettuare uno studio tecnico-scientifico generale relativo alla difesa idraulica del fiume Adige, allo scopo di determinare gli effetti idrometrici ottenibili in seguito alla scolmatura delle piene prevista nel progetto del Magistrato alle acque, mediante la galleria iniziata; determinare le modalità più opportune di esercizio della derivazione a Mori; stabilire se il provvedimento di scolmatura delle piene rappresenti una soluzione sufficiente per il problema di difesa dell'Adige, o se la soluzione richiesta debba trovarsi in un più vasto piano di opere coordinate; e, infine, stabilire le direttive per lo studio di un generale progetto di massima.

Venne, all'uopo, stipulata con i predetti professori un'apposita convenzione, che è in corso di approvazione.

Non appena la Commissione avrà condotto a termine gli studi iniziati, il Ministero dei lavori pubblici, in base ai risultati di essi, non mancherà di adottare i provvedimenti possibili.

Credo superfluo aggiungere all'onorevole Pesenti, che conosce l'argomento forse meglio di me, che si tratta di un problema di vastissima mole, per cui non si può pensare ad una soluzione di ordinaria amministrazione.

Evidentemente si tratta di un problema che richiederà provvedimenti eccezionali e mezzi eccezionali, e posso assicurare anche che di esso il Ministero sta continuamente occupandosi, appunto per affrontarlo in termini concreti e conclusivi, nell'eventualità che i mezzi occorrenti si possano trovare.

Per quanto concerne l'altra interrogazione circa il perché nulla finora sia stato predisposto per la riparazione delle gravissime distruzioni avvenute durante la guerra nel comune di Legnago, posso dire, brevissimamente, che in quel comune sono stati finora eseguiti lavori pubblici per un ammontare di circa 350 milioni: esattamente 266 milioni già eseguiti e 80-82 milioni in corso di esecuzione e c'è in programma anche qualche altra cosa per il corrente esercizio.

Quindi le cifre, per quanto si possano ritenere inadeguate ai bisogni, stanno a dimostrare che è stato compiuto il massimo sforzo possibile per fare anche a Legnago ciò che si deve fare, purtroppo, in ogni parte d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Pesenti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

PESENTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la lunga relazione del Sottosegretario ai lavori pubblici giustifica pienamente le

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

interrogazioni che io ho presentato, ma non può soddisfare nella risposta.

Il Ministero ha riconosciuto l'importanza dei lavori del canale Tartaro-Canalbianco agli effetti della sistemazione e conservazione dei corsi idrici, della bonifica ed anche agli effetti della navigazione interna.

Quali pretesti ha trovato per giustificare il mancato inizio dei lavori che, invece, già sono stati, dal punto di vista tecnico, studiati e stabiliti anche nei dettagli?

Ha trovato il solito pretesto che mancano i fondi, quei fondi che, invece, si trovano per altri motivi e per altre spese non così necessarie. Questa mia interrogazione, infatti, trae origine non tanto da quello che può essere il problema generale del Tartaro-Canalbianco che, dal punto di vista tecnico ed economico, è già risolto, e per il quale, ormai, vi è un progetto che il Governo stesso dichiara dover essere realizzato, ma, in particolare, trae origine dagli avvenimenti che si sono verificati a Legnago, da spontanee e giustificate dimostrazioni di disoccupati che dimostrano l'urgenza di iniziare i lavori, invece di reagire con cieche repressioni per le quali ho presentato anche una terza interrogazione — che fa parte integrante delle altre due — indirizzata al Ministro dell'interno.

Cioè, di fronte alla grave situazione in cui versa tutta la zona del Veneto ed in particolare delle provincie di Verona e di Rovigo, il Governo ha risposto non con l'inizio dei lavori, che da parecchio tempo ha promesso, ma con il solito sistema della repressione di pacifiche dimostrazioni, trovando il modo, per qualche esuberanza naturale e spontanea di gente affamata, di arrestare numerose persone. Quindi, le spese per la polizia, per la Celere chiamata d'urgenza dalle località vicine sono, per il Governo, spese necessarie e sostenibili, mentre le spese che incrementerebbero l'attività produttiva e il benessere di quelle zone, che darebbero lavoro a disoccupati e migliorerebbero anche l'ordine pubblico, non sono considerate spese altrettanto necessarie e altrettanto urgenti.

Del resto, la somma che è stata indicata come necessaria per l'inizio dei lavori è di 6 miliardi, ripartita in quattro anni; non mi pare che sia eccessiva di fronte al beneficio che l'inizio di questi lavori arrecherebbe, contribuendo, ripeto, a lenire la grave disoccupazione di quelle località; senza contare che il Governo, poiché vari Ministeri sono interessati, ha fatto delle promesse che, come al solito, non ha mantenuto.

A Legnago (ed è stata scelta proprio questa località perché più grave è colà la disoccupazione) il 5 settembre di quest'anno, cioè un mese dopo la presentazione della mia interrogazione, ha avuto luogo un convegno non di carattere politico, anche se promosso dalle laghe per la difesa dei disoccupati, e anche se ha avuto l'immediata pronta adesione dei partiti che difendono gli interessi dei lavoratori. Questo convegno, che interessava i sindacati, gli studiosi e gli uomini politici della circoscrizione, ha dimostrato ancora una volta l'incapacità del Governo a provvedere per superare il grave problema della disoccupazione e favorire lo sviluppo economico e, nello stesso tempo, la falsità del Governo.

Il Governo, quando si aprì il convegno, quasi a riconoscere la esattezza della tesi che vi veniva svolta, e per prendere una posizione che potesse calmare le richieste delle popolazioni, inviò, a nome del Ministro Giovannini e con l'approvazione del Ministro Segni, un telegramma in cui si dichiarava che i lavori si sarebbero iniziati prontamente. Oggi sentiamo che anche questa promessa è fallita, e che si trattava di una delle solite promesse, alle quali peraltro siamo abituati, da parte del Governo. Nulla si è fatto e si attendono ancora chissà quali fondi: forse i famosi fondi dell'E. R. P., che dovrebbero, secondo i piani del Governo, dare il modo di eseguire le bonifiche in tutta l'Italia e di provvedere alla ricostruzione integrale del Paese nonché ad industrializzare il Mezzogiorno e a risolvere tutti indistintamente i nostri problemi!

Perciò la risposta del Governo non può essere soddisfacente, anche perché è in pieno contrasto, ancora una volta, con le promesse che si fanno troppo facilmente attraverso telegrammi e mezzi del genere quando ci sono le elezioni o quando le popolazioni si mettono in movimento comprendendo l'incapacità e la cattiva volontà del Governo a risolvere i problemi nazionali. Poi in questa sede, quando le promesse dovrebbero tradursi in provvedimenti effettivi, esse vengono sempre dimenticate.

Per questo, anche se so che il problema del Tartaro-Canalbianco sarà sollevato anche al Senato, devo subito dichiarare, non soltanto a nome mio, ma di tutte le popolazioni venete interessate, a nome di coloro i quali, indipendentemente dal partito a cui appartengono, hanno partecipato al convegno di Legnago, che questa risposta non può essere considerata soddisfacente. E sarà mio dovere di cittadino e di rappresentante di quelle popolazioni di rendere nota questa risposta

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

del Governo che smentisce le ripetute promesse.

Per quanto riguarda la città di Legnago e le somme che sarebbero state già distribuite per la ricostruzione, io devo dichiarare che queste somme sono assolutamente insufficienti, perché in questa città le distruzioni sono state notevoli. Posta, com'è, sulle rive dell'Adige, essa ha subito danni che hanno reso inabitabile il 60 per cento delle abitazioni; ha avuto il ponte e l'ospedale distrutto. È necessario che il Governo stanzi delle somme in quantità maggiore, anche perché nella città di Legnago e circondario la disoccupazione è salita a cifre spaventose e, su una popolazione di 20.000 abitanti o poco più, vi sono 4.000 disoccupati.

POLETTI. Su 23.000 abitanti vi sono 2.400 disoccupati.

PESENTI. Questa sarà la cifra registrata.

POLETTI. Registrata alla Camera del lavoro e anche all'ufficio di collocamento.

PESENTI. Anche se fossero 2.400, sarebbe sempre una cifra notevole, senza contare che nei 23.000 abitanti sono compresi anche coloro che non hanno capacità lavorative. Comunque il numero reale dei disoccupati è molto superiore a quello registrato.

A me sembra che la risposta che il Governo dovrebbe dare non è già quella (come avrà occasione di dimostrare quando svolgerò l'altra interrogazione riguardante i fatti di Legnago), di inviare la celere contro ogni giusta dimostrazione dei disoccupati, bensì di procurare lavoro, soprattutto quando ciò sia facile ed esso rappresenti un reale interesse per tutta la collettività e porti un aumento della produzione, quando non si tratta, cioè, di un lavoro inutile, come tante volte si fa per alleviare la disoccupazione, ma di un lavoro necessario e produttivo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione della onorevole Lombardi Colini Pia, al Ministro del tesoro, per conoscerne quali provvedimenti siano allo studio al fine di migliorare la tragica situazione dei congiunti dei caduti in guerra, e, in particolare tra essi, di coloro che non hanno altro reddito fuori degli assegni di pensione, e sono gravati di carico familiare.

Questa interrogazione è stata rinviata d'accordo col Governo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FUSCHINI

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pagliuca, ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, « per conoscere

se intendano provvedere di urgenza, prima del prossimo autunno, a far eseguire sul piazzale esterno della stazione ferroviaria di Baragiano e sulla limitrofa nazionale Appia n. 7 gli indispensabili lavori per impedire che le acque piovane continuino ad inondare le abitazioni private ivi esistenti e ad arrecare di conseguenza danni alle persone ed alle cose ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo io a questa interrogazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il giorno 2 di questo mese è stato eseguito apposito sopralluogo a Baragiano Scalo da funzionari delle ferrovie dello Stato e dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per concretare i lavori necessari ad evitare, in caso di piogge dirette, allagamenti del piazzale esterno ferroviario e del pianterreno del fabbricato viaggiatori e di abitazioni private ivi esistenti.

Da tale sopralluogo è emerso che la causa degli allagamenti deve ricercarsi nella inadeguata sezione libera di un fosso di raccolta delle acque piovane, che corre a monte del piazzale e della strada statale n. 7-bis, e nella mancanza di cunette laterali in un tratto della stessa strada immediatamente a monte del piazzale.

I funzionari intervenuti al sopralluogo anzidetto hanno convenuto che l'Amministrazione ferroviaria provvederà ad allargare un tratto del fosso lungo circa metri 70, già deviato dall'Amministrazione stessa all'atto della costruzione del piazzale esterno, e a costruire nel fosso una piccola briglia a monte, mentre l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali provvederà a sistemare la rimanente tratta a valle del fosso stesso, nonché a munire di cunette laterali tutto il tratto di strada attraverso la zona interessata dai fabbricati.

Ai lavori anzidetti verrà dato corso non appena sarà stato compilato il relativo progetto da parte dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, alla quale farà carico la spesa della maggior parte dei lavori da eseguire.

PRESIDENTE. L'onorevole Pagliuca ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

PAGLIUCA. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per i trasporti e mi dichiaro soddisfatto.

Però devo raccomandare il sollecito inizio dei lavori, giacché la popolazione che vive

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

allo scalo ferroviario di Baragiano attende questi lavori da ben 16 anni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Amadei al Ministro dei trasporti, «per conoscere le ragioni in base alle quali una ordinazione di 5500 tonnellate di rotaie da parte delle ferrovie dello Stato presso lo stabilimento I. L. V. A. di Piombino, in data 17 luglio 1948, veniva revocata a distanza di due giorni».

L'onorevole Sottosegretario per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Tutte le ordinazioni rilasciate alla Società I. L. V. A. per forniture di rotaie sono state saldate.

Risultando che la Società stessa proseguiva la laminazione di rotaie, confidando in ulteriori ordinazioni, essa fu avvertita telegraficamente in data 10 luglio corrente anno che le ferrovie dello stato, al momento, non erano in grado di emettere nuove ordinazioni.

Nessuna ordinazione perciò di 5.500 tonnellate di rotaie è stata emessa e revocata.

La mancanza di ulteriori ordinazioni fu dovuto a mancanza di stanziamento di fondi.

PRESIDENTE. L'onorevole interrogante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

AMADEI. L'interrogazione fu presentata circa tre mesi or sono: so che la situazione nel frattempo si è normalizzata e quindi non insisto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Colasanto, Caccuri e Ambrico, al Ministro dei trasporti, «per sapere se ed in qual misura, nella compilazione delle nuove tariffe ferroviarie, si terrà conto della particolare conformazione del nostro Paese e della necessità sociale di agevolare adeguatamente: a) il trasporto di materie prime e di semilavorati, che dai centri del Nord affluiscono a quelli del Mezzogiorno e della Sicilia per ulteriori lavorazioni, estendendo le agevolazioni, di cui al decreto ministeriale n. 8732 del 16 giugno 1948; b) i trasporti di derrate e particolarmente di frutta ed ortaggi, che dalla Sicilia e dal Mezzogiorno affluiscono a Roma ed ai valichi e mercati del Nord nonché i trasporti di pasta dalla provincia di Napoli, estendendo almeno la riduzione del 50 per cento ai percorsi oltre 500 chilometri; c) i trasporti dei viaggiatori e merci fra località comprese nelle zone economicamente depresse del nostro Paese; d) i viaggi quotidiani di coloro che dal proprio domicilio si recano nelle località ove stabilmente lavorano; e) i viaggi abituali dei contadini, e spe-

cialmente dei braccianti agricoli, fra località viciniori o quelli per lavori stagionali».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono d'accordo con gli onorevoli interroganti per il rinvio di questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue l'interrogazione dell'onorevole Sansone, al Ministro dei trasporti, «per conoscere le ragioni che lo hanno indotto a chiedere ai funzionari dipendenti dichiarazioni scritte sulla ragione dell'assenza durante lo sciopero generale ultimo. E se non crede che tale richiesta sia contro la libertà sindacale e politica dei cittadini-funzionari».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, si intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Spoleti al Ministro dei trasporti, «per conoscere le ragioni che hanno fino ad oggi determinato l'Amministrazione delle ferrovie statali a negare il beneficio dei biglietti gratuiti o a riduzione ai medici fiduciari delle ferrovie calabro-lucane. Tale concessione vige da tempo per tutti gli impiegati delle suddette ferrovie secondarie, né s'intende come non possono essere considerati impiegati anche i medici fiduciari che, dal 1° maggio 1947, sono regolarmente stipendiati dall'Amministrazione delle ferrovie calabro-lucane, avendo ormai l'incarico della completa assistenza sanitaria degli agenti e delle rispettive famiglie».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società italiana strade ferrate del Mediterraneo, comprendente le ferrovie Calabro-Lucane e la ferrovia centrale Umbra, vige una convenzione di scambio di concessioni di viaggio in base alla quale vengono rilasciati biglietti di viaggio gratuiti e a prezzo ridotto, validi sulle rispettive linee ferroviarie, limitatamente al personale di ruolo delle due Amministrazioni e nel numero dalla convenzione stessa convenuto.

Il principio della limitazione del beneficio delle concessioni di scambio al solo personale di ruolo delle rispettive Amministrazioni è accettato da tutte le società di trasporti italiane in rapporto di scambio con le ferrovie dello Stato.

I medici fiduciari delle ferrovie Calabro-Lucane non fanno parte del personale dipendente dalla Società strade ferrate del Mediterraneo, ma sono bensì assunti, nominati e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

retribuiti direttamente dalle Casse di soccorso e di malattia, istituite a norma del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, a favore del personale ferro-tramviario, mentre l'Azienda ferroviaria rilascia loro una carta di libera circolazione e biglietti di viaggio gratuiti e a riduzione ai familiari, validi, naturalmente, sulle sole linee sociali.

A suo tempo le ferrovie calabro-lucane fecero pratiche con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato affinché fosse esteso ai sanitari di cui sopra il trattamento di scambio di cui godono gli agenti delle calabro-lucane; ma fu loro risposto negativamente, oltre che per le ragioni suddette, anche per analogia al trattamento che viene fatto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ai propri medici fiduciari, i quali sono a loro volta esclusi dal beneficio delle concessioni di viaggio a titolo di scambio sulle linee esercitate dalle ferrovie concesse all'industria privata.

PRESIDENTE. L'onorevole interrogante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SPOLETI. Onorevole Sottosegretario, è la beffa che si aggiunge all'ingiustizia e non posso essere soddisfatto, come non possono essere soddisfatti quei pochi medici legati alle sorti della mia interrogazione. E non sono molti davvero, sono fra i pochissimi che non viaggiano gratuitamente nelle ferrovie dello Stato. Perché da tempo questi poveretti si sentono dare ragione dall'una e dall'altra: le ferrovie dello Stato dicono: noi abbiamo una convenzione (l'ha detto l'onorevole Sottosegretario) e diamo un certo numero di biglietti gratuiti la cui distribuzione poi è devoluta alla ferrovia Calabro-Lucana. Dice la ferrovia secondaria, la Calabro-Lucana: avete ragione perfettamente, solo che noi non possiamo dare a voi quei tanti biglietti che ci vengono dalla convenzione con le ferrovie dello Stato, perché si oppone l'ufficio biglietteria della Direzione generale delle ferrovie statali, di modo che i medici fiduciari si sentono dare ragione dall'una e dall'altra parte, ma né dall'una né dall'altra giungono questi biglietti gratuiti.

Diceva testé l'onorevole Sottosegretario: non sono impiegati, non sono funzionari delle ferrovie calabro-lucane.

Non mi pare che sia esatto, onorevole Sottosegretario. Dal 1° maggio del 1947 (è il provvedimento da lei ricordato) sono impiegati. Ed è forse questo che imbroglia la matassa e che non rende chiara la loro posizione. Giungono alle ferrovie secondarie attraverso la nomina di una specie di Cassa

mutua che si chiama la Cassa di soccorso e malattie per il personale delle Calabro-Lucane. Quindi non un ente generico, ma un ente che ha una denominazione che risponde ad una funzione e che pertanto è amministrato e diretto dalle Calabro-Lucane. E questi medici fiduciari, dal 1° maggio 1947, ricevono uno stipendio (non dirò quanto, onorevoli colleghi, per non darlo in pasto all'onorevole Di Vittorio o per non dare incentivo al mio onorevole amico, professor Geraci, che probabilmente avrebbe chiamato in ballo anche adesso il Ministro Scelba così come ce l'ha fatto entrare ieri in nome della madre e del fanciullo); uno stipendio magro; ma sono, onorevole Sottosegretario, i vecchi medici, il cliché di Nicola Misasi, il vecchio medico, col suo tabarro; e non so se lasciando l'asino e andando sul vagone delle Calabro-Lucane ci abbia guadagnato. Il vecchio medico con le tasche piene di medicine da aggiungere al consiglio medico, e dove ripone le poche uova che sono la retribuzione della sua quotidiana fatica professionale.

Ma sono impiegati, onorevole Sottosegretario, impiegati che ricevono uno stipendio, impiegati che hanno lo stesso trattamento degli agenti e dei funzionari e sono tanto poveri, e vi chiedono almeno un biglietto gratuito ogni anno, per fare forse un viaggio autunnale, per rivedere la vecchia Sapienza di Roma o il rettilineo di Napoli, la vecchia Università... un po' di « Addio Giovinezza »!

Ed è per questo che è una ingiustizia. L'una e l'altra amministrazione danno ragione a questi medici e non si intende poi perché non si voglia dare loro quell'unico biglietto che chiedono.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Spoleti, al Ministro dei trasporti, « per sapere quali ragioni possano giustificare l'alta tariffa adottata per il trasporto della sansa esausta, tariffa sproporzionata al valore commerciale della merce, specie se rapportata a quella dell'olio e dei grassi. L'adeguata riduzione della tariffa è consigliata dalla opportunità d'incrementare la esportazione dai luoghi di produzione, con vantaggio dell'industria per l'impiego che fa di essa come combustibile e dei produttori che ricaverrebbero un maggior prezzo ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. I trasporti di sansa sono già

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

favoriti dalla tariffa eccezionale della piccola velocità n. 417, una delle poche tuttora mantenute in vigore.

Tale tariffa stabilisce per la merce anzidetta l'applicazione dei prezzi previsti dalla classe 87 che sono fra i più bassi del nostro sistema tariffario (la classe limite è la 90, applicabile ai trasporti di acqua potabile).

Non si può quindi parlare per il traffico in esame ed in senso assoluto di alta tariffa.

D'altra parte, l'attuale prezzo di trasporto per la sansa — conguagliato ad una percorrenza di circa 350 chilometri, che è quella media da considerare per il traffico stesso — dà un rendimento per tonnellata e per chilometro che copre appena il costo vivo del trasporto, e, pertanto, non sarebbe comunque possibile accordare una classe di prezzi ancora più bassa dell'attuale.

Circa l'affermata elevatezza relativa al prezzo di trasporto della sansa esausta per via di paragone, si fa rilevare che, anziché con l'olio ed i grassi in genere — prodotti destinati alla alimentazione umana e che per questo motivo hanno sempre goduto di un eccezionale trattamento di favore —, il confronto, per quanto concerne la tassazione, va fatto fra la sansa esausta — che è impiegata come combustibile — e la legna da ardere. Mentre quest'ultima è tassata con la classe 82, notoriamente più alta della classe 87 e usufruisce della classe 87 solo per i percorsi superiori ai 400 chilometri, la classe stessa è applicabile, in virtù della tariffa eccezionale sopra ricordata, ai trasporti di sansa anche per le percorrenze minime.

PRESIDENTE. L'onorevole interrogante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SPOLETI. È qui che il beneficio non si rileva efficiente, perché se il beneficio giunge per quel certo percorso che non va oltre i 400 chilometri, non dà un vantaggio alla sansa. La sansa è compresa con una unica voce, nella tariffa 417, piccola velocità: sansa esausta o no di olio. La forma, anche stilisticamente, non è gradevole; ma non è quello che in questo momento ci interessa. Ma che debba esservi una differenza tra sansa vergine e sansa esausta è appunto la ragione della mia richiesta. Perché la sansa esausta è una merce che non possiamo adoperare, e che è rimasta inutilizzata e ingombrante per il lungo periodo della guerra, è rimasta nei diversi oleifici nel dopo guerra quando mancavano i trasporti, e quando ancora nei carri merci viaggiavano le persone. Si tratta di renderla produttiva per l'agricoltore e per l'industriale, solo che abbassiate

il prezzo di trasporto. Non so se la tariffa sia quella ultima, ma da quello che mi risulta traggio questo: che la differenza di trasporto fra l'olio che costa 60 mila lire al quintale e la sansa che costa 120, 130, 200 lire al quintale, è soltanto di cento lire. Noi non possiamo consumarla come combustibile. Troverebbero utile consumarla le industrie del Nord. Non vi è altra possibilità di consumo, di tale sansa, che come combustibile, ciò che gioverebbe all'economia nazionale perché farebbe risparmiare del combustibile che noi dobbiamo importare, e non ingombrirebbe i nostri oleifici dove la sansa è accatastata.

Data la differenza delle cento lire, fra l'olio che costa 60 mila lire al quintale e la sansa che ne costa al più 200, pare a me che si possa ancora diminuire questa tariffa. Quando mi avete detto che è portata al livello dell'acqua, non mi avete detto niente. Perché se noi non facciamo giungere la sansa nel settentrione, se non perviene a Milano o alla Fiat di Torino, ci rimane una merce inutile che grava sulla produzione e non viene utilizzata dalle industrie. Per questi motivi non posso dichiararmi soddisfatto della risposta data dall'onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Vigo e Artale al Ministro dei trasporti, «per conoscere quali sono le ragioni che ritardano l'inizio dei lavori della linea ferroviaria Giardini-Randazzo tanto attesa da quelle popolazioni e di grande necessità per il traffico di quella zona, e per conoscere, inoltre, se sia vera la allarmante notizia che tale linea non verrà in un primo tempo raccordata alla stazione di Giardini, sulla Messina-Siracusa, raccordo assolutamente indispensabile per rendere utile e produttiva tutta l'opera».

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intende che vi abbiano rinunciato.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni iscritte all'ordine del giorno.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento d'interpellanze. La prima è quella presentata dall'onorevole Semeraro Gabriele al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro della pubblica istruzione, per sapere:

1°) se non ritengano opportuno ed urgente predisporre uno schema di provvedi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

mento legislativo, da sottoporre all'approvazione del Parlamento, col quale si stabilisca di trasformare il Commissariato nazionale della gioventù italiana in una Direzione generale del Ministero della pubblica istruzione, cui dovrebbe essere devoluto l'onere e la responsabilità dell'assistenza ai giovani dai 6 ai 18 anni;

2°) se non ritengano opportuno ed urgente, alla stregua della sopra progettata trasformazione, modificare il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 24 gennaio 1947, n. 457, sul riordinamento dei patronati scolastici (decreto per l'attuazione del quale non sono state ancora emanate le norme) nel senso che i patronati scolastici, cui dovrebbero essere assicurati contributi adeguati da parte dello Stato, oltreché dai comuni, messi alle dipendenze del Ministero della pubblica istruzione, divengano gli organi periferici della sopra progettata Direzione generale dell'assistenza giovanile, e, come tali, siano posti sotto il diretto controllo delle autorità scolastiche ».

L'onorevole Semeraro ha facoltà di svolgerla.

SEMERARO GABRIELE. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, la ragione per cui ho presentato la mia interpellanza è da ricercarsi nel fatto che parecchio tempo è passato da quando il Governo doveva prendere in esame la materia che io ho oggi l'onore di trattare brevemente.

Onorevole Presidente, lei mi permetterà che, a nome di tutti i giovani, io rivolga un plauso agli onorevoli colleghi presenti in questa legislatura ed agli onorevoli colleghi assenti, perché non rieletti, per avere nella Costituzione all'articolo 25 del titolo II sancito l'obbligo da parte dello Stato di provvedere alla tutela ed alla protezione della gioventù, predisponendo e favorendo, ove occorra, ed istituendo i necessari organi. Uno di tali organi è costituito, come è noto, dal Patronato scolastico, di cui la funzione, la organizzazione e la procedura sono state riordinate dal decreto legislativo 24 gennaio 1947 del Capo provvisorio dello Stato. Però, a distanza di circa 2 anni, non sono ancora state emanate le norme per l'attuazione del suddetto decreto, che è rimasto lettera morta, con la conseguenza che il funzionamento del Patronato scolastico è stato quasi ovunque ridottissimo e sempre del tutto inadeguato ai compiti ad esso affidato.

Inoltre, così come è stata riordinata, l'istituzione è manchevole, perché all'articolo 3 del suddetto decreto si stabilisce che essa deve essere sottoposta alla vigilanza del provveditore agli studi ed alla tutela del Consiglio provinciale scolastico, mentre all'articolo 5 si prevede la costituzione di un Consiglio di amministrazione ed all'articolo 7 la nomina di un Presidente dello stesso Consiglio di amministrazione.

Sicché, non appare ben chiaro se ogni patronato scolastico debba considerarsi autonomo o se, piuttosto, la vigilanza del Provveditore agli studi non debba, come sarebbe logico, esercitarsi in maniera effettiva ed efficace. In altre parole, i limiti della competenza del Provveditorato e di quella del Presidente del Consiglio di amministrazione non sono ben definiti; il che crea evidentemente un doppione, che ridonda a tutto danno dell'attività del Patronato e che si potrà benissimo evitare, stabilendo che il Presidente del Consiglio di amministrazione debba essere il Provveditore agli studi dei capoluoghi di provincia ed un funzionario della scuola da lui dipendente nei comuni periferici. Ma, a parte altre lacune, il difetto fondamentale del suddetto ordinamento, che salta subito agli occhi di chi legga il testo del decreto-legge, è costituito dall'assoluta inadeguatezza dei mezzi finanziari di cui il Patronato può disporre. Infatti l'articolo 9 stabilisce che « i mezzi di sussistenza del Patronato debbano essere costituiti soltanto da quote, da contributi, da rendite, da legati » e da utili che sono eventuali e quindi molto problematici. Gli unici contributi reali ed obbligatori sono quello di 2 lire per ogni abitante cui sono tenuti i comuni e quello costituito dagli utili ricavati dalla vendita delle pagelle scolastiche: circa lire 12 per ogni pagella. In definitiva, se prendiamo ad esempio il Patronato di un comune con 200 mila abitanti sappiamo subito che i cespiti reali su cui può contare, sono costituiti da lire 400 mila di contributi comunali obbligatori, e da lire 300 mila di utili ricavati dalla vendita delle pagelle. Ora, tenendo presente che gli alunni da assistere in una città di 200 mila abitanti sono pressoché 3 mila, si conclude che l'assistenza che quel Patronato può svolgere sarà di circa 250 lire per ogni alunno bisognoso durante un intero anno scolastico. È questa una cifra che fa impressione, se si pensa che una sia pur modesta assistenza all'infanzia ed alla gioventù che frequenta la scuola elementare dovrebbe esser costituita da refezioni scolastiche, doposcuola, cure

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

sanitarie, distribuzioni gratuite di libri e materiale scolastico, distribuzioni gratuite di indumenti e calzature, colonie marine, montane, elioterapiche, ecc. ecc.

È evidente quindi che solo quando i patronati saranno messi in grado di elargire le suddette provvidenze, solo allora e non prima si potrà parlare di compiti realmente assistenziali. Oggi come oggi, essi non sono altro che un conato irrisorio che non fa certo onore alla Repubblica italiana e che lascia del tutto insoluto non solo il problema principale dell'assistenza alla gioventù, ma anche i numerosissimi problemi ad esso connessi, come quello ad esempio, della renitenza all'obbligo scolastico, dell'analfabetismo, della delinquenza minorile, della immoralità infantile, dello sfruttamento dei fanciulli da parte dei familiari e degli adulti in genere, e tanti altri problemi che carità di Patria ci consiglia di tacere. È pertanto necessario ed urgente che il Governo si decida ad affrontare in pieno tale problema, e non con un decreto — permettete, onorevoli colleghi — sbagliato ed inutile quale è quello summenzionato, ma con dei provvedimenti radicali.

Qui occorre necessariamente venire a trattare un'altra questione che è strettamente collegata con quella dei Patronati e che, come quella, il Governo non ha ancora affrontato e risolto: mi voglio riferire al Commissariato nazionale della gioventù italiana, che, come è noto, è divenuto una specie di ufficio stralcio di una azienda in liquidazione ed attende di essere incorporato (come vorrebbero alcuni) nell'organismo dei patronati scolastici; o di essere elevato (come vorrebbero altri) alla dignità di ente statale e messo alle dipendenze di questo o quel Ministero. Come è risaputo, il regio decreto-legge 2 agosto 1943, n. 704, che sopprime il partito fascista e le sue istituzioni, escluse dalla soppressione la G. I. L. i cui compiti, secondo l'articolo 6 dello stesso decreto, furono demandati alla gioventù italiana, e furono deferite ai Ministeri della pubblica istruzione e della guerra le ingentissime quantità di materiali che, con finalità assistenziali, educative e sportive avevano appartenuto all'Opera Balilla e alla G. I. L. Il Commissariato nazionale della gioventù italiana, dal 1943 ad oggi, non senza gravi difficoltà, ha recuperato, riordinato e difeso questo materiale ed è ora in grado di poterne fare la consegna a quegli enti che nel nuovo assetto dell'assistenza giovanile, tuttora allo studio presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, dovranno essere eredi dell'antica organizzazione.

A dare un'idea dell'ingente valore del patrimonio che è passato in proprietà del Commissariato Nazionale della Gioventù Italiana, bastino i seguenti dati: Case della Gioventù italiana n. 296 per lire 40 miliardi; colonie n. 310 per lire 31 miliardi; palestre n. 340 per lire 3 miliardi e 400 milioni; cinema e teatri n. 52 per 5 miliardi e 200 milioni; immobili vari n. 111 per lire 4 miliardi e 400 milioni; terreni n. 154 per lire 30 miliardi; campi sportivi n. 68 per lire 2 miliardi; collegi n. 16 per lire 7 miliardi; scuole e ritrovi n. 13 per lire 7 miliardi; padiglioni n. 9 per lire 7 miliardi. In totale, n. 1369 immobili, per lire 137 miliardi, tutti magnificamente attrezzati; per cui, al suddetto patrimonio immobiliare vanno aggiunte molte decine di migliaia di letti, materassi, lenzuola, mobili, banchi, stoviglie, attrezzi sportivi, ecc.

Ora, da quasi due anni si attende una legge che stabilisca se il Commissariato nazionale della Gioventù italiana, unico esclusivo proprietario di tale patrimonio, dovrà essere mantenuto (e, quindi, fatto funzionare come ente statale) oppure se verrà soppresso e i suoi beni dovranno essere devoluti ai Patronati scolastici, i quali, così come sono oggi organizzati, non danno certo affidamento di sapere opportunamente usare di una così cospicua attrezzatura.

Frattanto, durante questo lungo — troppo lungo!... — lasso di tempo, il materiale di cui sopra è stato, a volta a volta, dato in uso o a prestito, spesso per somme irrisorie, a enti privati che se ne sono serviti con assai poco frutto e — ahimè! — con ancor meno riguardo.

E il grosso problema dell'assistenza alla gioventù ha continuato ad essere ignorato!...

Sì, perché la tragedia è proprio questa: che, cioè, mentre il sopra citato decreto sui Patronati è rimasto, come s'è detto, lettera morta, in attesa dell'emanazione di norme che ne regolino l'attuazione; mentre l'opera svolta dai Patronati, durante questi due anni, è stata meschina e inadeguata, per le ragioni dette sopra; mentre, infine, si discute sulla sorte della Gioventù italiana, e almeno una quindicina di enti politici e assistenziali aspirano a dividersene le spoglie, centinaia di migliaia di bambini e di ragazzi laceri, scalzi, denutriti, privi della possibilità di acquistare nonché i libri e i quaderni, lo stesso nutrimento essenziale, attendono che lo Stato tenga fede al solenne impegno assunto nella Carta costituzionale, e si preoccupi seriamente ed efficacemente della loro sorte e delle loro tristissime condizioni fisiche e morali.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

Specie nel meridione, dove le condizioni di vita sono più difficili che altrove in Italia, vi sono torme di ragazzi dai 6 ai 14 anni che vengono lasciati per tutto il giorno, e spesso anche per molte ore della notte, in balia di loro stessi: facile preda ai molti pericoli della strada. E ciò perché essi non hanno modo di poter frequentare le scuole, per mancanza di mezzi necessari all'acquisto di libri, quaderni, indumenti e calzature, e anche perché non vi è chi li raccolga in ritrovi, in palestre, in colonie, in ricreatori o nei doposcuola. Abbandonati a loro stessi perché i genitori, se pure volessero occuparsene, ne sono distratti dall'assillante problema del pane quotidiano, essi a poco a poco vengono minati dal vizio e dalle malattie, e costituiscono un vivente e tremendo rimprovero per lo Stato che, trascurando un problema di così vasta e delicata importanza, pregiudica la possibilità di sperare in una futura generazione sana e forte, sia nel corpo che nello spirito.

Importa, dunque, che ci si decida, una buona volta, ad uscire dall'incertezza in una questione di tanta importanza e che qualche cosa di concreto venga finalmente stabilito per andare incontro ai bisogni della nostra gioventù.

È vero che sono sorte e sorgono qua e là varie forme di assistenza all'infanzia e alla gioventù, come colonie, doposcuola, ritrovi ecc., ma si tratta di iniziative di carattere privato, o politico, o religioso: esse non risolvono che in minima parte il problema, e per la deficienza dei mezzi finanziari, e per la mancanza di adeguate attrezzature, e per l'inesperienza di coloro che vi sono preposti, e, infine, per l'improvvisazione che sta alla base della loro organizzazione. È così che possono verificarsi episodi luttuosi sul tipo di quelli recentemente accaduti nelle colonie di Albenga e di Pesaro, che seminarono tanti lutti e provocarono tanta giusta indignazione.

Il problema, insomma, è di carattere nazionale, e va pertanto affrontato e risolto sul piano nazionale, e dall'unico organo che è in dovere e in grado di farlo: lo Stato.

Ond'è che la soluzione che si impone, a nostro parere, non può essere altra che la seguente: trasformare il Commissariato nazionale della Gioventù italiana in una direzione generale del Ministero della pubblica istruzione, e ad essa affidare tutta intera la responsabilità e l'onore dell'assistenza giovanile, conferendole, nel contempo, il patrimonio, il personale specializzato e la lunga esperienza del commissariato nazionale della gioventù italiana. Organi periferici di essa potrebbero

essere i patronati scolastici, da far sorgere in ogni comune e da affidare a Consigli d'amministrazione, diretti, al centro di ogni provincia, dal Provveditore agli studi, e nei comuni periferici da un funzionario della scuola: ispettore, direttore didattico, preside o semplice insegnante.

Come avviene in tutte le Nazioni civili, il problema dell'assistenza ai giovani sarebbe, così, direttamente assunto dallo Stato e sottratto alla iniziativa privata e a quella politica. Esso, inoltre, verrebbe ad essere affrontato con unicità di criteri, con serietà di organizzazione e contro ogni pericolo di inadeguatezza e di improvvisazione.

Attualmente 300 maestri con anzianità da dieci a venti anni prestano la loro opera alle dipendenze del Commissariato della Gioventù italiana ed è necessario, regolando la materia, provvedere alla loro sistemazione. Io ho fiducia nella sensibilità degli amici del Governo per quanto riguarda quest'ultimo provvedimento, che certamente prenderanno.

Spesso e volentieri i colleghi dell'opposta sponda, indirizzandosi verso questi banchi danno del «fascista» a noi giovani nati e cresciuti in quel periodo, a noi cui fu messo un finimento bianco, e che chiamavano «figli della Lupa» e poi «giovani fascisti»; ma noi allora non conoscevamo la libertà e la democrazia che oggi conosciamo. Tale mancanza di conoscenza potrebbe costituire atto di accusa (e non se ne offendano i vecchi, quei vecchi che sotto il regime fascista hanno sofferto ed hanno sofferto in Italia, perché quelli che erano all'estero non conoscevano le ristrettezze in cui questi anti-fascisti vivevano) a chi al momento opportuno lasciò la gioventù al suo destino. Noi giovani non vedevamo che la grandezza e la bellezza dell'Italia. Non fate che i giovani, domani, ci possano dire che hanno conosciuto questa nuova democrazia nella sede di un determinato partito. Lasciate che sia lo Stato, che è governato da diversi partiti democratici, a mettere nella giusta linea l'educazione della nuova gioventù. E siate certi che, in una vera democrazia, sarà proprio questa gioventù, che vorrà la vera democrazia in Italia, e sarà confortata e aiutata proprio da quella gioventù che ha seguito un metro voluto dall'alto durante il fascismo, e insieme difenderanno oggi e domani il nuovo regime democratico da qualsiasi attacco, sia che venga dalla estrema sinistra o dalla estrema destra. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio ha facoltà di rispondere.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

ANDREOTTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. La critica mossa dall'onorevole Semeraro al Governo, di essere inadempiente o quasi, per non aver ancora presentato al Parlamento un progetto di legge per il definitivo assetto nei beni e nel personale dell'ente « Gioventù italiana » non mi pare che possa essere condivisa da noi e dal Parlamento. Perché se, negli anni passati, si è volutamente ritardata questa soluzione, ciò è dipeso proprio dal fatto che la si voleva prendere all'infuori di ogni possibile prevalenza momentanea di tendenze, di forze, di pressioni o di preoccupazioni che in quel momento sembravano dover avere un certo peso, ma che era chiaro che, se fossero state viste proiettate nel tempo, in un periodo di normalità, si sarebbero dovute considerare in tutt'altra maniera.

Fu sempre opposta una tesi di differimento alle varie proposte che erano state presentate, specie a quelle che avevano un contenuto più decisamente politico e che tendevano — specie nei primi anni subito dopo la liberazione — a fare in modo che questo complesso patrimoniale che aveva appartenuto alla gioventù italiana del littorio fosse diviso fra grandi organizzazioni più o meno dichiaratamente o no orientate in senso politico. Questo sarebbe stato di grave pregiudizio per la situazione definitiva dei beni e dell'ente e avrebbe creato, fra l'altro, un tale legittimo malcontento in categorie di esclusi da una ripartizione siffatta, che deve considerarsi assai opportuna la decisione che fu presa di non addivenire ad una simile ripartizione.

Partendo da punti di vista diversi, si ebbero istanze, richieste dei comuni, i quali desideravano avere attribuita per loro la proprietà di questo complesso. A loro volta i patronati scolastici rivendicarono fin dall'inizio una specie di successione su questi beni, mentre, infine, alcune grandi organizzazioni sportive chiedevano che, quello che costituiva il patrimonio sportivo della Gil fosse ad esse attribuito.

Contro queste tesi, che riguardavano successioni diverse, ma sempre particolari, dei beni con il conseguente sfaldamento, con la cessazione dell'ente come tale, vi era invece un'altra tesi che era quella di lasciare un ente che — aggiornato nelle sue finalità e nella sua struttura, con caratteristiche democratiche, specie nella formazione degli organi direttivi — costituisse un qualche cosa che facesse mantenere accentrate le finalità (compatibili con il regime attuale)

che avevano già costituito lo scopo sociale dell'ente nel periodo precedente.

In queste condizioni fu rinviata ogni decisione, anche perché vi era uno stato di fatto, che in parte sussiste tuttora, di occupazione di molti di questi beni, la cui regolamentazione è stata ed è molto difficile perché si è determinata in qualcuno la convinzione che essere andati per primi ad occupare questi beni abbia creato dei diritti e che questi diritti debbano essere poi riconosciuti dal legislatore e dalle autorità amministrative.

Il Commissariato venne creato per procedere all'inventario, alla manutenzione e alla rivendicazione anche pratica dei beni stessi — occupati arbitrariamente da vari enti, come sopra ricordato — mantenendo, in quanto possibile, inalterato, in attesa delle decisioni, il complesso personale dell'ente. Fra l'altro si deve all'attività di questo Commissariato se è stata possibile la compilazione di un preciso inventario delle proprietà immobiliari della gioventù italiana che deve servire come base per una discussione oggettiva in questa materia.

Venivano intanto delle proposte da parte di vari dicasteri: una proposta del dicastero delle finanze, la quale tendeva ad equiparare o a portare sullo stesso piano stabilito per i beni che avevano appartenuto alle organizzazioni fasciste in genere, anche quelli che avevano appartenuto alla gioventù italiana, nel senso cioè di attribuire al demanio la proprietà dei beni stessi salvo, poi, a stabilire la loro eventuale destinazione specifica, secondo esigenze particolari. D'altro canto, il Ministero della pubblica istruzione, facendosi eco della tesi che era stata sostenuta dai Patronati scolastici, poneva fin dall'inizio la richiesta di una specie di ipoteca su questi beni e chiedeva che fosse presa in considerazione, con il favore del Consiglio dei Ministri, la prospettiva di attribuire i beni ai patronati scolastici, organizzando un qualche cosa che è press'a poco corrispondente a quello che è stato oggi richiesto dall'onorevole Semeraro nel testo della sua interpellanza e nella illustrazione che qui ne ha fatto.

Dobbiamo dire chiaramente che se il Ministero della pubblica istruzione e gli altri Ministeri, al momento attuale, non sono in grado di rispondere definitivamente sulle linee precise del progetto di legge che sarà preparato e presentato al Parlamento, noi possiamo dire però che, essendosi ormai verificato il presupposto di una legislatura

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

ordinaria, della costituzione di un Parlamento normale, vengono a cadere le ragioni che avevano legittimato il differimento; ed è quindi attualmente in corso da parte della Presidenza, d'intesa con gli altri Ministeri (se ne occupa anche il Sottosegretario Martino), la preparazione del progetto di legge da presentare al Parlamento.

Essendo in corso queste intese e non essendosi ancora pronunziato il Consiglio dei Ministri, noi non siamo in grado di dire quale sarà la linea che il Governo proporrà di adottare. Potrei tuttavia anticipare l'obiezione che sempre è stata posta, quando si è voluto risolvere il problema della gioventù italiana soltanto sotto un profilo di patronato scolastico, e cioè che se in questo modo si risolve una serie di problemi connessi a questa materia, non si risolve l'intero problema assistenziale che è al fondo dell'istituzione di questi beni.

Non esistono soltanto dei giovani scolari, esiste un problema più vasto della gioventù, e nel risolverlo ne dovremo tener conto; e sarà poi il Parlamento a stabilire se debba essere istituito un organo che riassume in sé queste funzioni assistenziali e se sia la forma migliore da dare a questo ente quella di una direzione generale, sia pure con strumenti periferici nei patronati scolastici.

Molti problemi vengono in questa occasione sul tappeto. Ho accennato prima a quello degli impianti sportivi, l'aspetto più importante del quale riguarda il Foro Italico in Roma. Ci troviamo di fronte a delle richieste, oltre che di ambienti scolastici, anche di ambienti che sono i più qualificati, quelli sportivi, e quando si parla di creare attorno al Foro Italico la città sportiva di Roma, che dovrebbe preparare le Olimpiadi del 1956, credo che questa richiesta debba essere presa in attenta considerazione.

Comunque, per essere fedele al presupposto del rinvio, in attesa di una precisa risposta di merito, mi limiterò a dare assicurazioni all'onorevole Semeraro, il quale giustamente si è preoccupato non soltanto della destinazione dei beni inquadrandola nei problemi dell'assistenza e della formazione delle classi giovanili, ma ha affrontato anche il problema del personale, problema che ha il suo contenuto umano e che deve essere tenuto in considerazione. Posso dunque assicurare l'onorevole Semeraro che questo problema è stato sempre tenuto in considerazione dal Governo e anche se si sono verificate difficoltà di ordine giuridico e finanziario all'inizio di quest'anno per il mantenimento di questo stato provvi-

sorio, è stata proprio la Presidenza del Consiglio ad intervenire perché si trovasse il modo di corrispondere quanto dovuto al personale, senza attendere che il problema fosse risolto nella sua integrità. Di più, si è cercato di mettere un freno alla smobilitazione fatta atto per atto, smobilitazione che è molto dannosa nei confronti della soluzione definitiva.

E anche su questo terreno, molto rigoroso è stato il comportamento tenuto dal Commissario di questi beni.

Credo che queste assicurazioni possano essere sufficienti per attestare alla Camera e all'onorevole Semeraro che il Governo non ha atteso per non voler prendere una decisione o addirittura per non considerare l'importanza di questo problema, ma ha atteso proprio perché il Parlamento potesse in piena libertà — e senza quei pregiudizi di pressioni che in altri tempi chiaramente esistevano — prendere una determinazione che possa corrispondere a quella che deve essere la sostanza di tutte queste nostre decisioni: cioè la determinazione e la decisione su ciò che è di maggior giovamento per la nostra gioventù.

PRESIDENTE. L'onorevole Semeraro ha facoltà di replicare.

SEMERARO GABRIELE. Onorevole Sottosegretario, dopo le sue assicurazioni mi dichiaro soddisfatto. Però tengo a precisare che non ho inteso assolutamente criticare il Governo quando ho detto che intendevo togliere un po' di polvere di dimenticanza dalla materia così vasta che ha formato oggetto della mia trattazione. Io, che (non voglio sembrare presuntuoso) sono assiduo ai lavori parlamentari, so benissimo quanta materia ha portato in discussione in questa Assemblea il Governo stesso, e pertanto posso affermare che ha lavorato, mai il contrario. Perciò ancora una volta, come a conclusione della mia interpellanza, ringrazio e sono certo che il Governo presto regolerà questa materia.

ANDREOTTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.* Benissimo!

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Leone-Marchesano:

« Al Ministro dei trasporti, per conoscere se intenda, di fronte alle pressanti richieste della pubblica opinione dell'Isola, disporre che gli organi tecnici rivedano il tracciato della linea ferroviaria Catania-Alcamo. L'opera da attuare, poi, comporta la spesa di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

parecchi miliardi di denaro pubblico, che deve essere impiegato alla luce del sole, e non si comprende come l'attuazione di una linea di tanta importanza non sia stata preceduta da ampia e serena discussione tecnica. Il problema ferroviario della Sicilia è complesso, lo stato di inferiorità in cui l'Isola è stata tenuta in confronto delle altre regioni e le aspirazioni delle popolazioni dell'Isola, richiedono che le spese da attuare debbano tendere all'esclusivo vantaggio delle popolazioni interessate, e non possono essere sottoposte ad interferenze che possano svisare il concetto per cui le spese vengono eseguite ».

L'onorevole Leone-Marchesano ha facoltà di svolgerla.

LEONE-MARCHESANO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, quando il Sottosegretario per i trasporti partecipò alla cerimonia per la posa della prima pietra, non so se con relativa pergamena, per l'inizio dei lavori della dorsale Catania-Alcamo, un senso di sorpresa si diffuse fra le popolazioni interessate dell'Isola, e si disse: si inaugura il primo tronco di una dorsale importantissima (che, per precisare, era la Schettino-Regalbuto) e un lavoro così importante, che sembra comporti la spesa di parecchie decine di miliardi, non è stato preceduto da un'adeguata discussione di tecnici, di competenti, di organi della opinione pubblica. Si pensò: v'è stato allora un miracolo.

Ma è bene vedere di che specie di miracolo si tratti. Difatti insorsero le popolazioni interessate dell'Isola, insorsero tecnici, insorsero organi autorevolissimi della pubblica opinione, come il *Giornale di Sicilia*, insorse il Consiglio comunale della mia Palermo.

E perché è avvenuto tutto questo di fronte ad un'impresa ferroviaria che doveva apportare benessere all'Isola stessa? Perché? Perché l'impiego di denaro pubblico, specie quando si tratta di decine di miliardi, deve avvenire alla luce del sole. Non solo, ma questo denaro deve essere impiegato dopo un'ampia, serena discussione.

Ancora, perché queste proteste? Perché si ebbe la sensazione che le norme di una buona democrazia, che impone la più ampia discussione su problemi che interessano determinate zone, fossero state trascurate. Ma oltre a ciò, oltre a questi concetti, oltre a *si dice*, di cui non mi rendo certamente portavoce davanti alla Camera, v'era anche la ragione del tecnico, che trovava la sua affermazione in dati che sarà bene rapidamente esaminare.

Allora parla un tecnico: la linea (onorevole Sottosegretario, queste cose lei le sa benissimo) fu ideata nel 1911, se non erro; era la linea delle Madonie che doveva essere costruita sugli 800 chilometri di ferrovie secondarie allora concesse alla Sicilia, ma poi non se ne parlò più.

Mussolini tornò ad interessarsi della linea, che doveva avere uno scopo strategico, e cioè collegare direttamente per la via interna Taormina con Trapani, seguendo prima il tracciato della strada nazionale per scendere poi a Roccapalumba e continuare per Trapani, dando a Corleone una perpendicolare su Palermo. I documenti di tutto questo sicuramente lei, onorevole Sottosegretario, li avrà studiati e consultati e certo il direttore generale delle ferrovie avrà espresso a lei le sue considerazioni su questi documenti che certamente si troveranno in archivio. Ma il 26 febbraio del 1946 si legge sul giornale *Sicilia del Popolo*, organo della democrazia cristiana della Sicilia, lodandosi l'azione dell'Alto Commissario Aldisio, quanto segue: « Anche in materia di trasporti i colloqui che l'onorevole Aldisio ha avuto con il Ministro Lombardi e con il Ministro Corbino si sarebbero concretati in iniziative di vasta portata. Infatti sappiamo che sarebbe stato deciso di riprendere al più presto possibile i lavori per proseguire la costruzione della linea ferroviaria ». Quale? La Termini-Caltavuturo-Regalbuto-Randazzo-Catania. In sostanza si veniva ad attuare una linea di grande respiro per una zona fertilissima della Sicilia e qualcuno arrivò a chiamare questa linea, la linea Aldisio.

Abituato a dire la verità, costi quel che costi, devo riconoscere che l'onorevole Aldisio effettivamente si preoccupò, nella sua qualità di Alto Commissario, degli interessi della mia Sicilia. L'onorevole Aldisio fece tutto quello che gli fu possibile per attuare il progetto che meglio poteva rispondere alle esigenze delle nostre zone interne. Ebbe la sorte che tocca agli uomini politici: la sola soddisfazione di sentir chiamare col suo nome questa linea, ma poi sulla questione scese il silenzio. Vi fu solo una riunione, la conferenza ferroviaria del 12 ottobre 1947, dalla quale poco si può ricavare. Poi l'annuncio della linea, che riprende il concetto della linea strategica.

Ancora un tecnico, il 14 ottobre 1948, sul *Giornale di Sicilia* scrive: « Rilevo che l'onorevole Mattarella ha distrutto tutto quanto è stato fatto per l'immediata continuazione della linea Aldisio sopra descritta.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

Ha trascurato (dice il tecnico, non io) in regime democratico l'unico voto popolare sulla linea delle Madonie, caricando inoltre la Nazione di un'enorme spesa e di un'enorme passività perpetua della quale non è facile prevedere oggi la portata ».

Questo quello che dice il tecnico. Mi si dice: tu non puoi assumere qui la responsabilità di quello che dice il tecnico, e allora, che cosa vuoi ?

Ecco quello che io desidero: desidero la revisione dei progetti ferroviari e che questa revisione sia affidata a tecnici di assoluta obiettività, oltretutto di assoluta competenza.

La Camera vorrà scusarmi se la infastidisco stasera con un problema che può considerarsi strettamente isolano, ma, data la situazione procedurale parlamentare di questa giornata, che mi ha dato anche la grande soddisfazione di ottenere la risposta di un'interpellanza a distanza solo di una decina di giorni dalla sua presentazione, vorrà scusarmi se abuso della sua pazienza.

È nell'interesse stesso dei progettisti, osserva l'onorevole *Giornale di Sicilia* come delle autorità che hanno disposto i lavori, che nessun lato rimanga oscuro e dia adito alle più strane, inverosimili supposizioni. L'opera da attuare comporta la spesa di parecchi miliardi di denaro pubblico che, perché tale, dev'essere impiegato alla luce del sole e quindi dopo un'ampia e serena discussione.

Il problema ferroviario in Sicilia è altrettanto complesso. Le nostre deficienze sono innumerevoli e si ricollegano ad un lontano passato per cui anche in questo settore di progresso e di vita civile l'isola è stata tenuta in stato di inferiorità in confronto alle altre regioni.

Se oggi ci sarà dato di spendere del denaro per nuove linee, di provvedere ad esempio al raddoppio del binario della Palermo-Messina, non potremmo che esserne soddisfatti, ma, ripetiamo, è necessario usare dei mezzi a nostra disposizione con oculatezza e soprattutto con retta coscienza al di sopra e al di fuori di qualunque interesse particolaristico, sia pure di carattere locale.

E se dal punto di vista politico queste sono le conclusioni, che io perfettamente condivido, vediamo dal punto di vista del tecnico quello che si obietta sulla nuova strada.

La nuova linea non corrisponde ad alcuna necessità di traffico in quanto la zona di Corleone e quella del Belice gravano su Palermo e non su Catania e pertanto meglio risponderrebbe a tale necessità una nuova linea

diretta dalla zona di Corleone verso Palermo, dato il rendimento quasi nullo dell'attuale secondaria.

Le relazioni dirette fra Trapani e Catania non sono rilevanti, mentre il traffico dalla zona di Trapani con il continente è ben più importante. Dovendo necessariamente passare per Messina non si avrà alcun interesse a farlo passare prima per Catania per poi risalire da Catania a Messina. Esso sarà quindi sempre istradato per Palermo, sull'attuale litoranea. La nuova linea Catania-Trapani avrà l'andamento altimetrico più infelice che si possa immaginare. Essa infatti dovrà salire le Madonie fin quasi a mille metri, discendere al Mercato Bianco, risalire a Prizzi fino a quota 400 circa, ridiscendere a Belice a meno di 300; ondeggiare ripetutamente attraverso queste zone, per risalire non oltre la quota 400 a Camporeale e ridiscendere ancora fino a quota 250, e infine scendere ancora ad Alcamo-diramazione a quota 40 circa.

Altro che montagne russe! Come vede, onorevole Sottosegretario, queste considerazioni tecniche — alle quali seguono altre che l'onorevole Sottosegretario certamente conosce bene — hanno bisogno di una serena valutazione. E si deve far conoscere alle popolazioni dell'Isola perché questa linea deve seguire questo tracciato quando gli inconvenienti rilevati dai tecnici sono chiari ed evidenti e quando la costruzione della linea non è stata preceduta da un'ampia e serena valutazione di tecnici e di popolazioni interessate.

Mi permetto di ricordare all'onorevole Sottosegretario il voto del Consiglio comunale della mia Palermo, con il quale si auspica che la linea segua quel tracciato che arrechi il maggior beneficio alle popolazioni interessate. Debbo ricordare all'onorevole Sottosegretario il complesso di inferiorità di cui soffre la nostra Sicilia; complesso di inferiorità che oggi rende alcune zone perfettamente inaccessibili e mette le popolazioni di numerosi paesi in condizioni di non poter esportare. L'onorevole Sottosegretario sorride, forse perché crede che la risposta sia facile. E allora — egli dice — perché queste critiche, se io mi propongo appunto di arrivare a queste zone? La risposta da parte mia è altrettanto semplice e veritiera, in contrasto con quella che può essere la sua. I tecnici dicono che noi non riusciremo mai ad accordare con un sistema ferroviario tutte le esigenze delle nostre popolazioni. Cerchiamo almeno di fare il meglio possibile; cerchiamo di arrivare là dove si

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

può arrivare; cerchiamo di spendere bene il denaro. E giacché dopo 80 anni si è pensato al problema ferroviario dell'Isola, che questo problema sia risolto e non alla stregua di determinati interessi di zona o di interessi particolari di una parte piuttosto che di un'altra della Sicilia, perché tutti vogliamo veder risorgere la terra nostra. Ma andiamo un po' cauti, onorevole Sottosegretario, accogliamo le richieste delle popolazioni interessate; si esamini la richiesta del Consiglio comunale di Palermo, si ascolti ciò che in diverse riprese il *Giornale di Sicilia* ha prospettato; si esamini la relazione dei tecnici e ci si assicuri che la nuova dorsale possa venire incontro alle esigenze delle popolazioni interessate.

È con questo spirito che ho presentato la mia interpellanza, fiducioso che l'onorevole Sottosegretario dia quei chiarimenti necessari che rassicurino me e le popolazioni interessate alla soluzione di questo importante problema.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Devo anzitutto rilevare che con sorpresa ho ascoltato che l'inizio e l'annuncio recente del progetto della dorsale, della quale si discute, sarebbero stati accolti con sorpresa dalle popolazioni siciliane, e che anzi delle popolazioni siano insorte contro di esso.

Se l'onorevole Leone-Marchesano vorrà avere la cortesia di prendere visione degli atti, che potrei anche domani offrirgli in visione, si accorgerà che delle popolazioni sono insorte, ma sono insorte proprio contro quella campagna; dalla quale egli stasera ha mutuato gli argomenti contro la dorsale Trapani-Catania. Tutte le popolazioni della provincia di Trapani, delle zone del Belice e di Corleone, hanno manifestato il loro disappunto per il fatto che si discuta o si cerchi di osteggiare e di sabotare da parte di taluni, infondatamente preoccupati degli interessi della città di Palermo, che erroneamente hanno ritenuto compromessi. E queste proteste, che io ritengo legittime da parte di queste popolazioni, soprattutto puntano su questa considerazione: finalmente si intravede la possibilità che una soluzione venga data al complesso problema delle ferrovie siciliane ed i siciliani, lungi dall'essere concordi, non prendono atto di quello che il Governo si dichiara disposto a fare; e anziché sostenere la necessità e l'urgenza che queste

realizzazioni siano vicine ed immediate, litigano. E litigano indubbiamente a sostegno di interessi di zone, ma senza tener conto del pericolo che tali contrasti possono determinare per i progetti già avviati e che hanno fortunatamente superato le difficoltà maggiori presso gli organi tecnici centrali.

Ho visto che l'onorevole Leone-Marchesano ha mutuato i pareri, gli scritti e le considerazioni di illustri personalità di Palermo. Egli, però, ha il torto di chiamare, in materia ferroviaria, tecnici gli autori dei due articoli, dei quali ha dato lettura: si tratta di un chimico e di un avvocato; non credo che possano essere considerati tecnici specifici in materia di trasporti.

Ma, poiché l'onorevole Leone-Marchesano ha dato lettura anche di un appunto da uno di questi tecnici fatto proprio al Sottosegretario dei trasporti, accusandolo di avere la responsabilità di questo piano e di questo progetto, che, nei confronti delle popolazioni che egli rappresenta, sarebbero dei meriti, penso sia doveroso precisare — e questo dovrò farlo ancora da qui a poco soprattutto per la linea della quale particolarmente l'onorevole Marchesano ha parlato —: che questi progetti, che questi lavori non sono di competenza del Ministero dei trasporti e che l'interpellanza, che l'onorevole Leone-Marchesano ha indirizzato al Ministro dei trasporti, avrebbe dovuto invece rivolgerla al Ministro dei lavori pubblici. Cosicché, quando egli chiama in causa il Sottosegretario ai trasporti ed il direttore generale delle ferrovie, io debbo rispondergli che il direttore generale delle ferrovie non c'entra, perché le costruzioni, anche quando sono curate dai trasporti, sono competenza dell'Ispettorato generale della motorizzazione; che per questa linea, tranne per quel tratto per il quale egli è d'accordo, il Ministero dei trasporti non c'entra e quindi non c'entrano né il Ministro, né il Sottosegretario. Perché sono qui a rispondere? Perché l'interpellanza è stata rivolta al Ministro dei trasporti e perché, avendo l'onorevole Leone-Marchesano nella sua interpellanza parlato genericamente della linea Catania-Trapani, poiché di una parte di essa e della sua costruzione si sta occupando il dicastero di cui faccio parte, sono qui a dare chiarimenti. Ma non posso darglieli per quella zona e per quella linea per cui egli stasera li richiede. Posso dirgli il mio parere personale di conoscitore del problema, come deputato della zona, ma non posso dare delucidazioni e tanto meno assicurazioni a nome del Governo,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

perché queste ha diritto a darle il Ministero dei lavori pubblici. Ed io non posso, per doveroso rispetto al dicastero competente, anticiparli.

Noi del Ministero dei trasporti ci occupiamo soltanto del tratto Stettino-Regalbuto e, prossimamente, ci occuperemo del tratto Regalbuto-Nicosia.

LEONE-MARCHESANO. E poi?

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Abbia pazienza e più tardi verrà il poi.

Ci occupiamo dei tronchi che fanno parte di quella ferrovia la cui costruzione l'onorevole Leone-Marchesano ha auspicato, ferrovia che risponde pienamente ad esigenze vitali di una floridissima zona, la cui economia non ha avuto quegli sviluppi e quel potenziamento, proprio per la mancanza della ferrovia. Degli altri tronchi (cioè dell'Alcamo-Marcatobianco e della Marcatobianco-Polizzi) si occupa il Ministero dei lavori pubblici, i cui uffici stanno in questo momento lavorando intorno al progetto di dettaglio e di esecuzione. Debbo in proposito, poiché la decisione non riguarda soltanto questo tratto, ma anche gli altri, di cui si occupa il Ministero dei trasporti, fare una precisazione: non è vero che questo progetto sia venuto fuori spontaneamente, come un fungo ed in mezzo alla sorpresa generale. Di questo progetto la Commissione per il piano regolatore delle ferrovie (che è una sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici) si è occupata per vario tempo. Di questa Commissione, in linea eccezionale, ha fatto parte un rappresentante dell'Assessorato regionale dei lavori pubblici, perché il Consiglio superiore dei lavori pubblici e la Commissione che è preposta a questo specifico ramo non hanno voluto procedere alla compilazione generale del piano di riordinamento, di costruzione, di ampliamento e di rifacimento delle ferrovie siciliane senza la partecipazione del Governo regionale. Questa Commissione è uno degli organi tecnici più apprezzati dell'Amministrazione centrale. Il Consiglio superiore ha una così larga tradizione di competenza, di serietà, di preparazione scientifica che tutti noi non possiamo che esserne lieti e fieri. E, così come il Consiglio superiore, questa grande tradizione di probità e di capacità scientifica ha la Commissione per il piano regolatore delle ferrovie. Di questo problema si parlò durante i vari mesi in cui la Commissione ha lavorato su di esso. Contro le soluzioni prospettate nessuno subito insorse; anzi molti in Sicilia

guardarono quasi con incredulità a questa grande prospettiva che si profilava per la soluzione del problema dei nostri trasporti. E, se non fosse di poco elegante gusto, potrei citare — onorevole Leone-Marchesano — parecchi colleghi nostri e altri candidati, che qui non sono venuti, i quali si sono fatti merito davanti alle popolazioni di questi progetti e dello sforzo verso cui il Governo centrale era stato sospinto nell'interesse della Sicilia.

LEONE-MARCHESANO. Perciò non sono venuti alla Camera quei tali candidati! (*Si ride*).

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. No, vi sono anche di quelli che sono venuti.

Questo per dirle che il problema e la soluzione profilata interessano in maniera così intensa e così viva la popolazione siciliana, che tutti ritenevano utile e conveniente farsi un merito di quello che era stato deciso. Ed era stato deciso sotto la spinta di molti uomini politici siciliani, e soprattutto dopo maturo, lungo, approfondito, accurato esame da parte degli organi tecnici, che hanno utilizzato anche progetti e discussioni che non erano recenti.

L'onorevole Leone-Marchesano ha già ricordato che una parte di questa dorsale era stata già ideata e progettata nel 1911. Quindi, nessuna improvvisazione, nessuna sorpresa; soltanto scontentezza da parte delle popolazioni siciliane, tranne un qualche allarme da parte di alcuni ambienti della città di Palermo, i quali hanno temuto che la costruzione di questa dorsale, che non toccherebbe Palermo, potrebbe determinare un danno alla capitale dell'isola.

Non voglio addentrarmi su questo punto, anche perché non potrei che esprimere pareri e considerazioni personali.

Penso tuttavia di dovere aggiungere che questo allarme mi pare infondato, soprattutto se si tiene conto che il piano complessivo di questi lavori, che dovrebbero essere attuati nel corso di un decennio, prevede proprio quella diramazione Petralia-Polizzi-Fiumetorto, che congiungerebbe più rapidamente Catania, e soprattutto tutta la zona delle Madonie, con Palermo, perché la dorsale infatti non è prevista come una linea a se stante, destinata a tagliare completamente fuori Palermo, ma prevede una diramazione all'altezza di Polizzi, per ricongiungersi alla città di Palermo attraverso Fiumetorto.

Toccando Caltavuturo o Collesano?

Questo è uno dei motivi della discordia. Ma, non credo che sia opportuno immiserire

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

la questione, se cioè questa diramazione deve passare per l'uno o per l'altro comune. In un mio articolo, che certamente l'onorevole Leone-Marchesano avrà letto, ho detto che la soluzione in ordine a questo punto non può essere che affidata ai tecnici. La linea dovrebbe passare per quello dei due comuni che renderebbe più facile e meno dispendiosa la costruzione della ferrovia. Qui non vi sono gli interessi di Collesano o di Caltavuturo; qui vi sono gli interessi di tutte le zone e di tutta l'isola e l'interesse di una più rapida comunicazione col capoluogo della provincia.

DE VITA. Si farà? Vi sono i fondi?

PRESIDENTE. Onorevole De Vita, non interrompa. Se crede, può presentare un'interpellanza anche lei.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Comunque, per quello che è a mia conoscenza — ed è a mia conoscenza non soltanto in qualità di Sottosegretario del Ministero dei trasporti, ma come deputato della zona — posso assicurare l'onorevole Leone-Marchesano che quelle preoccupazioni di carattere plano-altimetrico, che egli avanzava leggendo l'articolo di un giornale, non sussistono, perché le direttive date e da parte del Ministero dei lavori pubblici e da parte del Ministero dei trasporti, che naturalmente è stato interpellato, sono decise e precise su questo punto.

Poiché è una linea di grande rilievo e traffico dovrà essere costruita naturalmente con criteri moderni. Non dovrà avere quindi curve di raggio minore di metri 500 ed una pendenza massima del 18 per mille. Sarà possibile tecnicamente? Lo vedranno i tecnici. Questa è la direttiva precisa impartita dai dicasteri competenti, e se questa sarà realizzata, come i tecnici assicurano che è possibile, mi sembra che le preoccupazioni circa la natura della linea e la sua conformazione planoaltimetrica siano infondate. Non v'è quindi motivo di allarmarsi.

Comunque, la linea decisa dalla commissione per il piano regolatore delle ferrovie è oggi allo studio per il progetto di esecuzione. Ed in tale lavoro se ne fisserà il tracciato; è la linea nel suo complesso che interessa. Ma, in ordine a ciò, non posso aggiungere nulla, perché le comunicazioni del caso non potrà che farle il Ministero dei lavori pubblici.

L'allarme poi e la diffidenza delle quali oggi l'onorevole Leone-Marchesano si è fatto interprete, mi pare che non abbiano ragione di essere, perché in regime di democrazia qualunque spesa è controllata dal Parlamento,

il quale avrà la possibilità ed il diritto di occuparsene per le sue decisioni e determinazioni sovrane.

Bisogna piuttosto da siciliani preoccuparci di una cosa: evitare che le eccessive discussioni e soprattutto i dissensi compromettano le opere previste,

Per quelle di cui discutiamo un gran passo è stato fatto con la approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che non prende con facilità determinazioni positive e favorevoli; l'aver superato questo primo ostacolo è indice della vitalità e della utilità delle linee che si vogliono costruire.

Non priviamo la Sicilia, andando alla ricerca di un presunto meglio, di quanto è possibile e che rappresenta un elemento di notevole progresso per la vita e l'economia di vaste plaghe oggi in buona parte abbandonate e neglette.

PRESIDENTE. L'onorevole Leone Marchesano ha facoltà di replicare.

LEONE-MARCHESANO. Onorevole Presidente, l'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti, in definitiva, mi sembra molto bene informato su tutta la situazione. Egli però mi ha detto che, allo stato attuale delle cose, può darmi delle risposte riguardanti il tracciato Schettino-Regalbuto e Regalbuto-Nicosia, ma non può dirmi altro perché il resto è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Allora io farò la mia richiesta cambiando indirizzo, perché, indipendentemente dalla risposta dell'onorevole Mattarella, il Ministro dei lavori pubblici, mi risponda sugli altri tracciati. Prendo atto che non v'è nulla di deciso per quanto riguarda il tracciato definitivo.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non ho detto questo: il tracciato non è definitivo, ma la linea sì.

LEONE-MARCHESANO. Parlo del tracciato; ogni lavoro che aiuti la Sicilia, lo sa, lo voglio in termini giusti. Mi auguro comunque che le richieste delle popolazioni interessate possano essere accolte. Allo stato delle cose non mi posso però dichiarare soddisfatto.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza pervenute alla Presidenza.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

GIOLITTI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali i carabinieri di Ortona ingiungevano, l'8 novembre 1948, ai dirigenti delle locali sezioni del Partito repubblicano laico e del Partito socialista italiano di rimuovere dalla vetrina della loro sede, in Piazza della Repubblica, dove erano esposti, alcuni giornali di sinistra e li diffidavano ad astenersi, per l'avvenire, dall'esporsi altri numeri degli stessi giornali.

« PAOLUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sui deplorabili episodi verificatisi il 9 novembre 1948 nel Centro sanatoriale di Monte Catone dipendente dall'Istituto nazionale per la previdenza sociale e per conoscere i provvedimenti che si intendono assumere per porre termine ad una situazione caotica di disordine e per assicurare agli ammalati ricoverati quella tranquillità e quella serenità che sono necessarie per rendere efficaci le cure sanatoriali.

« CASONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni, per le quali non si riesce a definire la pratica riguardante la costruzione della strada San Massimo-Campitello in provincia di Campobasso, per la quale nel 1943 tecnici dell'Ufficio nuove costruzioni ferroviarie di Napoli ebbero a redigere il progetto, rimessi, da allora, alla Direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie presso il Ministero dei lavori pubblici.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni, per le quali non si è creduto di includere il Molise nel piano di ripartizione del noto miliardo, destinato a dotare di edifici scolastici l'Italia centro-meridionale.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere le ragioni per le quali nel Molise solo 31 comuni su 136 sono forniti di telefono, mentre enormemente diversa è la situazione nelle provincie del vicino Abruzzo,

dove solo qualche comune non è collegato con telefono ad altri, e quali provvedimenti ritiene di dover adottare per eliminare una sì grave situazione.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni, per le quali non si è ancora provveduto alla liquidazione delle disciolte confederazioni, pagandosi al personale dipendente le somme ad esso spettanti e che ormai da anni attende, e per conoscere, altresì, se non ritenga conforme a giustizia ragguagliare tali somme al costo attuale della vita, non potendosi negare che secondo tale costo saranno liquidate le attività.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere se sa che il Molise non ha né un sanatorio, né un preventorio, né un brefotrofo e se intende intervenire per eliminare tanta deficienza in materia di assistenza sociale e sanitaria.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere in qual modo intende intervenire in aiuto dai comuni di San Pietro Avellano, Capracotta, Sant'Angelo del Pesco, Montagnola, Pescopennataro, Rionero Sannitico, Pizzone, Mirabello Sannitico, Ferrazzano, Colledara, Macchia-Valfortone, Castelverrino, Oratino, per consentire ad essi di provvedere alla ricostruzione degli atti di stato civile, distrutti dalla guerra, non potendo essi provvedersi con mezzi propri, date le enormi difficoltà dei loro bilanci.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga necessario ed urgente provvedere alla costruzione in Isernia di altre case per senza-tetto, non potendo rimanere ulteriormente senza alloggio ben duecento famiglie, che ancora appunto sono senza alloggi, pur essendo trascorsi oltre cinque anni da quel 10 settembre 1943, in cui in pochi minuti bombe di aeroplani distrussero numerose case seppellendo oltre 4000 persone.

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno di provvedere all'ag-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

giornamento delle vigenti disposizioni relative alle norme di appalto e liquidazione di opere da affidarsi alle cooperative di lavoro.

« CIMENTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere:

1°) per quali motivi, dopo che al provveditore agli studi per la provincia di Varese era stato inviato in data 7 ottobre 1948 un telegramma circolare autorizzante la riapertura di tutte le scuole della provincia — in conseguenza di che oltre 400 allievi si erano iscritti regolarmente, pagando le relative tasse, alla sezione staccata di Varese dell'Istituto industriale « Feltrinelli » — in data 23 ottobre 1948 veniva poi ordinato al preside di detto Istituto industriale e al direttore della sezione staccata di Varese di chiudere tale sezione, comprendente i rami meccanico, elettrotecnico e tessile a turni diurni e serali, e di sostituirla con una sezione dell'Istituto « Carcano » di Como per il solo ramo tessile;

2°) quali urgenti provvedimenti intenda prendere affinché la sezione staccata di Varese dell'Istituto industriale « Feltrinelli » possa riprendere normalmente, come per il decorso anno, i propri corsi nei vari rami (meccanico, elettrotecnico e tessile), così come è richiesto dagli allievi e dalle loro famiglie, da Enti e organizzazioni della provincia e dall'intera popolazione, che, dalla soppressione dell'Istituto vede gravemente danneggiati i propri interessi economici, culturali e sociali.

« GRILLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere quali sono gli intendimenti del Governo riguardo alla trasformazione della linea ferroviaria Castelvetro-Porto Empedocle, Agrigento-Naro-Licata dallo scartamento ridotto a quello normale, trasformazione che si addimostra necessaria per il completamento della linea ferroviaria litoranea, che abbracci tutto il perimetro dell'Isola sia per le necessità economiche di sviluppo e valorizzazione delle zone interessate.

« AMBROSINI, ADONNINO, BORSELLINO, DI LEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del commercio con l'estero, per conoscere quali provvidenze ed agevolazioni intendansi adottare per incrementare l'esportazione dei libri italiani all'estero, sia in gran-

di, medie e piccole partite, come anche libri singoli.

« Sono note le numerose lamentele che sono giunte e giungono sulla incresciosa situazione, di cui si è fatta pure interprete la stampa, per la quale l'aspetto culturale ed economico dell'invio di libri all'estero resta praticamente chiuso per le infinite difficoltà burocratiche che si frappongono.

« Occorre e si chiede che, nell'interesse della cultura italiana, che dev'essere aiutata a farsi sempre più conoscere all'estero, siano semplificate le pratiche per l'esportazione dei libri, quali messaggeri della civiltà italiana. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« CHIARAMELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere i motivi per i quali (con circolare n. 43 del 1° maggio 1948, pubblicata nel n. 20 del *Bollettino Ufficiale* del Ministero della pubblica istruzione) sono stati esclusi dal beneficio delle riduzioni ferroviarie i mariti delle insegnanti, anche se nullatenenti, invalidi e a carico delle mogli, mentre godono di questo beneficio i genitori, i fratelli e le sorelle conviventi e a carico delle insegnanti stesse; e per sapere se non si ritenga opportuno eliminare senz'altro questa ingiusta disposizione ai danni dei mariti delle insegnanti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« MONTAGNANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per sapere se, in riconoscimento degli eroici sacrifici sopportati dai reduci delle unità che, in Balcania, dopo l'8 settembre 1943 e fino alla fine della guerra, combatterono contro i tedeschi, non reputi equo ed opportuno fare estendere ad essi i benefici economici previsti dalla circolare ministeriale n. 6300, titolo quarto, del 30 ottobre 1946.

« Tale estensione, che non graverebbe in maniera sensibile sul bilancio dello Stato, dato l'esiguo numero degli eventuali aventi diritto, eliminerebbe, fra i predetti reduci e gli altri combattenti della guerra di liberazione, una differenza di trattamento che essi ravvisano ingiustificata ed umiliante. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« CHATRIAN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni, per le quali sembra

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

che si intendano sopprimere alcune delle sezioni dell'ufficio provinciale del lavoro di Campobasso, fra le quali le sezioni di Venafro e di Larino. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali opere intende eseguire per evitare che il fiume Volturno continui con le sue piene a danneggiare centinaia di ettari del terreno del comune di Sesto Campano in provincia di Campobasso. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga opportuno emanare un provvedimento di sanatoria per i rimborsi dei sussidi, dati dall'Amministrazione militare della repubblica sociale italiana alle famiglie dei militari durante il periodo in cui questi combattevano, dopo la liberazione, con gli Alleati nell'Italia meridionale e nelle isole. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per sapere quali provvedimenti siano stati attuati a carico di quei funzionari del fisco della provincia di Milano, le cui negligenze hanno determinato una situazione per cui è possibile frodare lo Stato, nella misura apparsa nel corso dell'inchiesta sul recente affare Brusadelli.

« L'interrogante non ritiene, infatti, credibile che la sola carenza numerica del personale spieghi delle evasioni così colossali, e — in altri casi — dei concordati così iniqui quali apparvero durante l'inchiesta Malvestiti circa la riscossione dei profitti di regime. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« PIASENTI PARIDE ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Ministro dei trasporti, per sapere se non creda doveroso ed urgente, per porre il bilancio delle ferrovie su un piede di serietà amministrativa e sanare il grave deficit, applicare un aumento variabile per tutte le tariffe ferroviarie, con leggera incidenza sui biglietti normali, e soprattutto elevare di cinque volte il

ridicolo costo dei biglietti settimanali, specie di terza classe, per studenti, impiegati ed operai.

« ARMOSINO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai Ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure la interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il Ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

FARALLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FARALLI. Alcuni giorni fa ho presentato ai Ministri degli esteri e della marina mercantile una interrogazione relativa ad un caso veramente doloroso che si è verificato a Genova, a proposito di una certa aliquota di emigranti truffati da uno pseudo armatore.

Desidero sapere quando il Governo può rispondere a questa interrogazione, in quanto questi emigranti sono tuttora a Genova e attendono la definizione della loro pratica. È un problema gravissimo su cui mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo assente e prego la Presidenza di voler riferire questa mia richiesta, perché a Genova vi sono 560 emigranti che hanno regolarmente pagato il biglietto a dei vettori che non esistono più perché sono scappati. Si tratta di una truffa alla quale qualche autorità si è prestata ed il problema è di tale importanza per cui desidero che da parte del Governo si risponda non solo per dare soddisfazione all'opinione pubblica, ma soprattutto perché si provveda a risolvere la situazione di questi emigranti, che non possono tornare al loro paese perché hanno venduto tutto e, d'altra parte, non possono andare in America pur avendo pagato il biglietto.

PRESIDENTE. Onorevole Faralli, la prego di non svolgere ora questa interrogazione; abbiamo compreso di che si tratta.

L'onorevole Mattarella, per il Governo, ha facoltà di dichiarare quando ritiene che possa darsi risposta a questa interrogazione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si riserva di rispondere domani in ordine alla fissazione della seduta in cui verrà trattata questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

La seduta termina alle 19,10.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1948

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Discussione delle proposte di legge:*

Murgia — « Abrogazione degli articoli 210 e 535 del Codice di procedura penale ». (100).

Capalozza — « Applicazione delle disposizioni più favorevoli della legge 23 luglio 1948, n. 970, ai fatti commessi sotto l'imperio del decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 234, recante disposizioni penali di carattere straordinario ». (56).

3. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:*

contro il deputato Alicata, per il reato di cui all'articolo 595, capoversi primo e secondo, del Codice penale (diffamazione a mezzo della stampa) (Doc. II, n. 23);

contro il deputato Pietro Amendola, per il reato di cui all'articolo 8 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (Doc. II, n. 25);

contro il deputato Pietro Amendola, per il reato di cui all'articolo 595, primo e secondo capoverso, del Codice penale, in relazione all'articolo 57, n. 1, dello stesso Codice (diffamazione a mezzo della stampa) (Doc. II, n. 27).

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

« Norme sulla promulgazione e pubblicazione delle leggi e dei decreti del Presidente della Repubblica ». (22-B) — (*Modificato dal Senato*).

« Norme integrative dei decreti legislativi 14 dicembre 1947, n. 1598, e 5 marzo 1948, n. 121, nonché del decreto legislativo 15 dicembre 1947, n. 1419, per quanto riguarda l'industrializzazione dell'Italia meridionale e insulare ». (92) — (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato, in sede deliberante*).

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI