

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE		PAG.
ARMOSINO: Adozione di segnalazioni visive ed acustiche nei passaggi a livello delle ferrovie dello Stato. (6548)	33909	
BARTOLE: Sopraelevazione della strada statale n. 9 sulla linea ferroviaria Bologna-Milano. (6002)	33910	
BELLONI: Provvedimenti assistenziali in favore degli assuntori ferroviari. (6314)	33910	
CASTELLARIN ed altri: Criteri seguiti dagli organi direttivi dell'amministrazione ferroviaria negli scrutini per le promozioni per merito comparativo. (6640)	33911	
CERAVOLO: Provvedimenti per gli alunni e guarda-merci contrattisti del compartimento ferroviario di Reggio Calabria sospesi dal servizio nel 1943. (6358)	33911	
COLITTO: Passaggio in ruolo degli assuntori ferroviari. (6495)	33912	
COLITTO: Sussidio all'asilo infantile del comune di Lucito (Campobasso) (6614)	33912	
COLITTO: Completamento delle strade della bonifica « Colle di Breccia » e congiungimento del comune di Petacciato a quello di Guglionesi (Campobasso). (6682)	33912	
COLITTO: Istituzione di un cantiere-scuola di lavoro nel comune di Montecilfone (Campobasso). (6693)	33912	
COLITTO: Istituzione di un cantiere-scuola di lavoro nel comune di Vinchiaturò (Campobasso). (6726)	33913	
COLITTO: Istituzione di un cantiere di lavoro nel comune di Vinchiaturò e costruzione di una passerella sul torrente « Caldarelle » (Campobasso). (6728)	33913	
FODERARO: Provvedimenti in favore dei viticoltori per alleviare la crisi vinicola. (6344)	33913	
GERACI: Provvedimenti per gli alunni e guarda-merci contrattisti del compartimento ferroviario di Reggio Calabria sospesi dal servizio nel 1943. (6456)	33914	
GIULIETTI: Comunicazioni tra le isole Pelagie e la Sicilia (già orale 2809)	33914	
		PAG.
INVERNIZZI GABRIELE: Provvedimenti per i disastri provocati dallo straripamento del torrente Cosia in Tavernerio, (Como). (6546)		33915
LOZZA ed altri: Riparazione dei danni di guerra alla stazione ferroviaria di Valenza (Alessandria). (6367)		33915
MANCINI: Richiesta di notizie analitiche sulla effettiva applicazione nei comuni della Calabria, per gli anni 1949-51, dei decreti prefettizi per l'imponibile della mano d'opera in agricoltura. (6710)		33915
MARABINI e PINO: Provvedimenti per alleviare la crisi nella produzione del solfato di rame e per eliminare la speculazione. (6403)		33916
MAROTTA: Provvedimenti per gli alunni e guarda-merci contrattisti del compartimento ferroviario di Reggio Calabria sospesi dal servizio nel 1943. (6643)		33917
MATTEUCCI e POLLASTRINI ELETTRA: Pressioni intimidatorie esercitate dalla prefettura di Rieti sui sindaci dei comuni di Colvecchio e di Magliano Sabino (già orale 2813)		33917
MOMOLI: Ricostruzione del ponte ferroviario sulla linea Mantova-Venezia. (6543)		33917
MUSSINI: Trasformazione della stazione ferroviaria di Vigevano (Pavia). (6278)		33918
ORLANDO: Deficienza del personale di stago maggiore macchinisti e motoristi nella marina mercantile. (2852)		33918
ORTONA: Uso degli altoparlanti in pubblico (già orale 2799)		33919
PIERANTOZZI: Sistemazione del porto di Civitavecchia. (6378)		33919
PRETI: Criteri adottati dalle apposite commissioni nella valutazione dei titoli degli ex impiegati dell'U. N. S. E. A.. (6243)		33920
PRETI: Questionario per il censimento della popolazione. (6559)		33920

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

	PAG.
RESCIGNO: Istituzione di nuove scuole elementari in rapporto alle esigenze scolastiche nella provincia di Salerno. (6578)	33921
RESCIGNO: Mancata esecuzione del programma I. N. A.-Casa per la costruzione di case nel comune di Sapri (Salerno). (6634)	33922
RESCIGNO: Istituzione di un cantiere di lavoro nel comune di Salerno. (6704)	33922
RESCIGNO: Istituzione di un cantiere di lavoro nel comune di Vietri sul Mare (Salerno). (6705)	33922
RUSSO PEREZ: Esclusione della famiglia del profugo Todisco Giovanni da Monopoli del trattamento assistenziale. (6585)	33923
SAILIS: Sistemazione del porto di Civitavecchia. (6352)	33923
SAILIS: Istituzione di un servizio di navi traghetto fra la Sardegna e il continente. (6482)	33923
SALA: Operato della commissione alloggi I. N. A.-Casa di Palermo. (6622)	33924
SANSONE: Istituzione nel Comune di Giuliano (Napoli) di una sezione dell'Ispettorato agrario di Napoli (già orale 2401)	33925
TONENGO: Orario di servizio del personale amministrativo del compartimento ferroviario di Torino. (6627)	33925
TURCHI: Operato della giunta provinciale amministrativa di Firenze. (6348)	33925
ZACCAGNINI: Sistemazione giuridica ed economica degli assuntori ferroviari. (6371)	33926
ZAGARI: Provvedimenti per migliorare le condizioni di lavoro dei lavoratori dipendenti dalle aziende panificatrici di Napoli. (6517)	33926

ARMOSINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se intenda adottare, per i passaggi a livello delle ferrovie dello Stato, gli impianti di segnalazione visiva ed acustica in funzione presso le ferrovie della Svizzera tedesca.

« Il provvedimento avrebbe un duplice effetto positivo: 1° eliminazione del personale di custodia importante una spesa ingente; 2° riduzione al minimo di fermata per il traffico stradale ». (6548).

RISPOSTA. — « La questione dell'impiego dei dispositivi ottici ed acustici di segnalamento sui passaggi a livello è attualmente allo studio della commissione economica per

l'Europa delle Nazioni Unite (comitato dei trasporti interni) ed è strettamente connessa con le norme contenute, ma non ancora emanate, nella « Convenzione internazionale per la circolazione stradale » nel nuovo testo recentemente redatto. Tanto le conclusioni cui arriverà la citata commissione economica, quanto le norme per la circolazione stradale, dovranno essere sottoposte all'esame ed alle decisioni dei singoli governi ai quali è demandata la facoltà di renderle o meno esecutive nell'ambito dei propri paesi. Quali che siano comunque le risultanze dello studio in corso, da parte dell'amministrazione ferroviaria non verrà abbandonato il criterio generale finora seguito di custodire i passaggi a livello a mezzo di apposito personale e ciò per un triplice ordine di motivi:

1°) per una ragione di carattere sociale, in quanto l'adozione su larga scala dei segnalatori automatici porterebbe al conseguente licenziamento di migliaia di lavoratori che attualmente sono impiegati nella sorveglianza dei passaggi a livello;

2°) per una ragione puramente economica, giacché, come si è potuto constatare in base ad esperimenti condotti in passato, le spese d'impianto e di manutenzione di tali dispositivi sono superiori al costo della mano d'opera utilizzata nel servizio di custodia;

3°) per una ragione di sicurezza, in quanto i segnalatori automatici, per costituire un vantaggio rispetto agli attuali sistemi di chiusura, dovrebbero fornire la massima garanzia di regolarità e di continuità di funzionamento, mentre l'esperienza passata, sia per la connaturale delicatezza dei congegni, sia per la scarsa disciplina del nostro utente stradale, ha dimostrato il contrario.

« A tale proposito giova segnalare che da una recente indagine svolta dalle ferrovie svedesi è risultato che il numero degli incidenti che accadono sui passaggi a livello muniti di segnalatori automatici è in media tre o quattro volte superiore a quello che si riferisce ad attraversamenti forniti dei normali mezzi di chiusura. E ciò, si noti, in un paese dove la disciplina di traffico è altrimenti sentita che presso di noi ».

Il Ministro: MALVESTITI.

BARTOLE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se dopo la risposta fornita all'interrogante in data 25 agosto 1949, con protocollo n. 2595/IGS/309, in esito ad analoga interrogazione, ritiene essersi acquisiti, da parte del Ministero, elementi nuovi da indurre alla urgente programmazione dei

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

lavori di sopraelevazione della strada statale numero 9 (via Emilia all'incrocio con la ferrovia Bologna-Milano).

« Nel riconfermare tutto quanto esposto nella citata interrogazione, l'interrogante ritiene di dover constatare che il passaggio a livello in prossimità di Modena « non costituisce un grande inconveniente agli effetti del traffico su tale via di comunicazione ». Esso anzi giudica che, contrariamente a quanto affermato dall'onorevole sottosegretario di Stato, appunto perché trattasi dell'« unico passaggio a livello rimasto su di un così lungo tratto di strada », urge nella maniera più imperiosa la sua soppressione, come del resto appare evidente dai seguenti dati relativi al traffico stradale sulla via Emilia (rilevazione eseguita durante una intera settimana del mese di ottobre 1950): periodi di chiusura, numero 501; ore di chiusura, numero 47,02; vetture in sosta (a cancelli chiusi), numero 12.897; vetture in transito (a livello aperto), numero 330306.

« Richiamando pertanto ancora una volta l'attenzione del ministro della gravità ed entità del problema, l'interrogante chiede di conoscere se gli uffici tecnici competenti hanno già elaborato un progetto concreto di sopraelevazione della strada statale numero 9 in località Madonna di Modena e a quale punto ora trovasi codesta pratica. Contrariamente, si permette di sollecitare la pronta compilazione di un progetto definitivo per una sua urgente programmazione ». (6002).

RISPOSTA. — « All'epoca in cui si rispose alle precedenti interrogazioni (25 agosto 1949) non si ritenne di dover provvedere alla eliminazione del passaggio a livello presso Modena sulla via Emilia in considerazione della situazione generale e particolare di allora che imponeva un ordine di priorità secondo il quale la valutazione della gravità degli inconvenienti causati dal detto passaggio a livello doveva, naturalmente, essere commisurato alla sua entità sia in senso assoluto, sia in senso relativo rispetto alle altre notevoli necessità di ricostruzione delle opere distrutte danneggiate dalla guerra. Esaurito ora quasi totalmente il ripristino di queste ultime ed aggravatisi, d'altra parte gli inconvenienti suddetti a causa dell'aumento del traffico, è stata disposta la redazione del progetto per la eliminazione del passaggio a livello in parola, i cui lavori si conta di poter finanziare coi fondi stanziati nel bilancio dell'esercizio in corso ».

Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.

BELLONI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se risponde al vero che gli assuntori ferroviari lavorano privi di ogni forma di assistenza per la vecchiaia e prestano servizio per oltre quattordici ore al giorno. Nel caso che ciò risponda a verità, l'interrogante desidera conoscere il pensiero del Governo circa la rispondenza di una tale prestazione di opera, nel tratto di tempo indicato, alle esigenze della sicurezza dell'esercizio, della incolumità pubblica, e del civile riguardo per la salute del lavoratore ». (6314).

RISPOSTA. — « In merito all'entità del servizio giornaliero prestato dagli assuntori, va tenuto presente che questo, anche quando abbia una ragguardevole durata, comporta in genere prevalentemente il semplice presenziamento degli impianti, mentre le prestazioni attive si riducono a poche ore. Qualora invece anche le prestazioni siano di notevole consistenza, l'amministrazione ferroviaria autorizza l'assuntore ad assumere uno o più coadiutori, il cui costo viene integralmente rimborsato al concessionario. Sono pertanto convenientemente assicurate sia l'equa utilizzazione dei lavoratori in parola, sia l'efficienza del servizio e la sicurezza dell'esercizio.

« Data la particolare natura giuridica del rapporto intercedente tra amministrazione ferroviaria ed assuntori (contratto d'opera) effettivamente detti assuntori sono tuttora privi di ogni forma di assistenza per la vecchiaia. Per altro, considerato che anche l'attività degli assuntori si concreta essenzialmente nella prestazione di attività personale, è in corso di studio opportuno provvedimento che consenta di assicurare anche a detti lavoratori un trattamento economico all'atto della cessazione della loro attività lavorativa ».

Il Ministro: MALVESTITI.

CASTELLARIN, PRETI E BELLARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se risponde al vero quanto denunciato dal giornale *Organizzazione ferroviaria*, organo del sindacato funzionari delle ferrovie dello Stato, circa metodi e criteri illegittimi che verrebbero posti in uso dagli organi di dirigenza delle ferrovie dello Stato, specie nei riguardi degli scrutini per le promozioni per merito comparativo con decorrenza 1° gennaio 1952 del personale dirigente; in particolare, se risponde al vero che alcune commissioni di avanzamento siano state più o meno larvatamente esautorate dai rispettivi presidenti, i

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

quali avrebbero portato elenchi già pronti di funzionari da promuoversi, e avrebbero « a posteriori » fatto modificare i rapporti informativi, per essere posti in relazione alle graduatorie già fatte ed imposte; se sia vero, inoltre, che in molti casi siano stati collocati ai primi posti delle graduatorie di merito elementi notoriamente di scarsa cultura e capacità professionale, nonché scarsamente utilizzati, solo perché più anziani di età, o di servizio complessivo, o di grado, spesso in procinto di essere collocati a riposo; e ciò in contrasto con l'interesse dell'amministrazione ferroviaria che, come è stato rilevato in Parlamento (nella recente discussione alla Camera del bilancio dei trasporti), ha bisogno di coprire i posti direttivi rimasti vacanti con elementi validi sotto ogni aspetto, specie nel frangente in cui trovasi l'amministrazione stessa di far fronte a sempre più vasti e complessi compiti economici, tecnici e giuridici; e per conoscere, infine, se l'onorevole ministro non ritenga opportuno di accogliere la richiesta di accertamenti avanzata dal predetto giornale, sia per eliminare ripetuti sospetti, se inesistenti, e sia per colpire i responsabili, ove se ne riscontrino i motivi ». (6640).

RISPOSTA. — « Le graduatorie di merito per gli avanzamenti di grado del personale dirigente dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che hanno valore consultivo per le deliberazioni di mia competenza, sono stabilite dalla commissione centrale di avanzamento direttamente per le promozioni al grado II, e dietro designazioni non impegnative delle commissioni locali per le promozioni agli altri gradi. A tutt'oggi, per quanto riguarda gli avanzamenti con decorrenza 1° gennaio 1952, si sono conclusi soltanto i lavori delle commissioni locali. I lavori della commissione centrale hanno avuto appena inizio il 21 corrente.

« Le censure mosse circa presunte irregolarità debbono, quindi, ritenersi riferite all'operato delle commissioni locali. Come sopraccennato, gli atti di queste commissioni, che hanno puro carattere indicativo, prima di spiegare efficacia, sono soggetti ad un duplice vaglio di merito, quello della commissione centrale, del consiglio di amministrazione ed infine quello di mia competenza. Allo stato attuale della procedura per gli avanzamenti, manca la possibilità di affermare se siano, o meno avvenute irregolarità. Ad ogni modo, in qualunque momento queste dovessero essere accertate, dietro denunce in

concreto o in seguito a rilievo d'ufficio, posso assicurare che non mancherò di provvedere ».

Il Ministro: MALVESTITI.

CERAVOLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se ritiene opportuno, in base ai criteri di equità, prendere finalmente in considerazione la richiesta, più volte presentata dagli alunni e guarda-merci contrattisti del compartimento ferroviario di Reggio Calabria, sospesi nel 1943 dal servizio per esuberanza del personale rispetto al fabbisogno. Ciò in analogia al provvedimento preso nel 1944 e 1945 a favore di quelli appartenenti ad altri compartimenti, alle dichiarazioni e promesse fatte in tal senso dal ministro pro tempore, e alla possibilità del reintegro per il crescente sviluppo dei servizi ». (6358).

RISPOSTA. — « Nell'ottobre 1943 vennero licenziati — e non sospesi — dal compartimento di Reggio Calabria per esuberanza di personale numero 363 agenti non di ruolo. Negli anni 1944, 1945 e 1946 venne però autorizzata la riassunzione di circa 170 ex agenti, prescelti fra i più meritevoli.

« La questione della riassunzione degli ex agenti che non beneficiarono del suddetto provvedimento, fu nuovamente esaminata nel 1948, ma, in considerazione della persistente esuberanza di personale, venne espressa decisione contraria alla loro riammissione in servizio. In data 16 novembre 1948 i detti ex agenti presentarono ricorso al Consiglio di Stato in sede giurisdizionale e l'alto consesso, rilevata preliminarmente la scadenza del termine utile a ricorrere, ha respinto per intempestività il ricorso.

« Ad ogni modo occorre precisare che soltanto alcuni di essi appartenevano alla categoria dei contrattisti mentre tutti gli altri si trovavano in posizione di straordinari; comunque, sia gli uni che gli altri, in base alle disposizioni in vigore, potevano essere licenziati in qualsiasi momento fosse cessato il bisogno. Contro la suddetta decisione del Consiglio di Stato, gli interessati hanno fatto notificare il 31 gennaio 1950 ricorso in revocazione ma l'alto consesso, nell'udienza del 21 maggio 1951, ha respinto l'ulteriore atto di impugnativa perché inammissibile ed ha condannato i ricorrenti alle spese di giudizio ».

Il Ministro: MALVESTITI.

COLITTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se intenda prendere in esame la situazione degli assuntori ferroviari e se

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

non creda di proporre un disegno di legge, in virtù del quale gli stessi diventino funzionari di ruolo, avendo già di questi le attribuzioni e le responsabilità ». (6495).

RISPOSTA. — « La situazione degli assuntori ferroviari è ben tenuta presente dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato che non ha mancato, né mancherà di adottare, nei loro confronti, ogni possibile provvidenza. Infatti il trattamento degli assuntori è stato già convenientemente migliorato per effetto: del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 ottobre 1946, n. 405; della legge 14 febbraio 1949, n. 40; del decreto ministeriale 8 novembre 1949 (assistenza in caso di malattia); ed è attualmente in corso di studio la possibilità di assicurare ai detti assuntori un trattamento economico all'atto della cessazione definitiva della loro attività.

« Non si ritiene, invece, di provocare apposito provvedimento legislativo per la sistemazione a ruolo degli assuntori, perché, a parte la violazione del principio generale dell'assunzione a pubblico impiego a mezzo di regolari concorsi, ciò comporterebbe la soppressione delle assuntorie, con un ingiustificato ed ingente aggravio di spesa.

« Infatti sono concessi in assuntoria servizi di modestissima importanza che non giustificano l'impiego di agenti ferroviari, e per i quali, anche quando l'estensione dell'orario è ragguardevole, il lavoro effettivo si riduce a qualche ora giornaliera. Inoltre il sistema dell'assuntoria consente l'utilizzazione precaria di coadiutori per far fronte ad incrementi stagionali od occasionali di traffico. Devesi, d'altro canto notare che, anche per una gran parte degli interessati, la soppressione delle assuntorie sarebbe dannosa. Tali sono ad esempio tutti i coadiutori che verrebbero licenziati per essere sostituiti con personale ferroviario ed anche quegli assuntori che non avendo i necessari requisiti per essere sistemati a ruolo, verrebbero parimenti estromessi dal servizio. Infine anche quelli che venissero sistemati, verrebbero a perdere i proventi dei loro familiari utilizzati come coadiutori e non avrebbero più la possibilità di far subentrare come assuntore qualche loro familiare, come oggi, non di rado, viene praticato, quando, per cause indipendenti dalla loro volontà, non possono più prestare servizio ».

Il Ministro: MALVESTITI.

COLITTO. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere le sue determinazioni in merito alla richiesta di un congruo sussidio da

parte dell'asilo infantile del comune di Lucito (Campobasso), che tanto bene compie in quel laborioso patriottico comune ». (6614).

RISPOSTA. — « Sulla domanda di sussidio avanzata dall'asilo infantile del comune di Lucito (Campobasso) pervenuta il 14 corrente, è in corso la prescritta istruttoria ».

Il Ministro: SCELBA.

COLITTO. — *Al Ministro Campilli.* — « Per conoscere le determinazioni della Cassa per il mezzogiorno in relazione all'auspicato completamento della importante strada di bonifica « Colle di Breccia » destinata a congiungere il comune di Petacciato a quello di Guglionesi (Campobasso) ». (6682).

RISPOSTA. — « Il completamento della strada di bonifica Petacciato-Guglionesi (Campobasso) ricadente nel comprensorio Destra-Trigno è compreso nel programma di opere di viabilità di bonifica da eseguire dalla Cassa per il Mezzogiorno. Il relativo progetto esecutivo è stato esaminato dalla delegazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale però non lo ha ritenuto meritevole di approvazione. Pertanto, il progetto stesso fu restituito nello scorso mese di ottobre al consorzio di bonifica interessato che deve curarne la rielaborazione sulla base del parere espresso dalla predetta delegazione ».

Il Ministro: CAMPILLI.

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno istituire nel comune di Montecilfone (Campobasso) un cantiere scuola di lavoro, che consentirà la esecuzione di lavori stradali indilazionabili ed altresì di recare sollievo alla notevole disoccupazione locale ». (6693).

RISPOSTA. — « Al riguardo si ritiene opportuno far rilevare che, mentre la proposta intesa alla istituzione nel comune di Montecilfone di un cantiere di lavoro figura nel piano di richieste redatto per la provincia in questione, non risulta, tuttavia, ancora pervenuto a questo Ministero il relativo progetto. Finché non si sarà in possesso di quest'ultimo; si renderà, pertanto, impossibile prendere in esame la richiesta di cui alla interrogazione presentata ».

Il Ministro: RUBINACCI.

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno istituire nel comune di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

Vinchiaturò (Campobasso) un cantiere scuola di lavoro per la sistemazione di strade campestri, di cui tanto si sente il bisogno ». (6726).

RISPOSTA. — « Non risulta pervenuta a questo Ministero alcun progetto, inteso all'apertura di un cantiere di lavoro nel comune di Vinchiaturò, né, d'altro canto, figurano, nel piano redatto a cura dei competenti organi provinciali, precise proposte al riguardo. In considerazione di tanto, non si rende possibile adottare i provvedimenti auspicati ».

Il Ministro: RUBINACCI.

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno istituire nel comune di Vinchiaturò (Campobasso) un cantiere di lavoro, che mentre sollevi la locale disoccupazione, consenta la costruzione di una passerella di metri 500 di luce sul torrente « Caldarelle » che tanto interessa le popolazioni del posto ». (6728).

RISPOSTA. — « Si è spiacenti di dover comunicare che, per quanto concerne l'istituzione di un cantiere-scuola di lavoro nel comune di Vinchiaturò, per la costruzione di una passerella nel torrente « Caldarelle », non risulta pervenuto il relativo progetto, né la richiesta figura nel piano provinciale. Pertanto non si rende possibile adottare alcun provvedimento ».

Il Ministro: RUBINACCI.

FODERARO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e delle finanze.* — « Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare con carattere di urgenza per venire incontro ai viticoltori italiani evitando l'aggravarsi della crisi vinicola che mina le basi dell'economia nazionale. L'interrogante fa presente che la crisi vinicola è particolarmente risentita dai produttori calabresi, oberati dalla tassa di scambio eccessiva. Chiede pertanto la riduzione di tale tassa e l'adozione di provvidenze a salvaguardia di tale produzione ». (6344).

RISPOSTA. — « Da febbraio e sino alla metà di settembre 1951, invero, il mercato dei vini, sotto l'influenza di cospicue giacenze del prodotto, è stato caratterizzato da un andamento sfavorevole: i prezzi hanno registrato una flessione del 10 per cento rispetto a quelli del precedente periodo, portando, così, l'indice medio di variazione, nei confronti del 1938, a circa 40 volte, ad un rapporto cioè indub-

biamente inadeguato agli aumenti verificatisi nei costi di produzione, sui quali incide, tra l'altro, in modo considerevole, il costo di mano d'opera, accresciutosi in misura notevolmente superiore. Questa situazione di mercato — che all'inizio del periodo della vendemmia, testé decorsa, si è ripercossa in pieno, specie sulle quotazioni delle uve scadenti ed a bassa gradazione alcoolica — è andata, in prosieguo di tempo, generalmente migliorando: infatti, nel periodo fine settembre-ottobre 1951, i prezzi dei vini hanno segnato, in media, un aumento dell'8 per cento, annullando, così, in gran parte, la flessione verificatasi in precedenza, mentre le vendite delle uve di qualità e di quelle tardive — vendemmiate, cioè, nell'ultimo periodo — hanno realizzato prezzi superiori in alcuni casi del 25-30 per cento rispetto a quelli iniziali. Anche dopo tale miglioramento della tendenza del mercato, molto limitate ed aleatorie appaiono, in questo settore, le possibilità di un risanamento economico, ove si consideri l'andamento di alcuni fenomeni concorrenti quali, ad esempio, il consumo interno, che continua a registrare un ulteriore peggioramento nelle sue posizioni.

« Il Ministero dell'agricoltura, in relazione alla necessità di una tonificazione del mercato, ha già dato corso, per alcuni aspetti, a svolgimenti di sua competenza, tra cui, ad esempio, l'intensificazione dell'azione per la repressione delle frodi, le agevolazioni accordate per sviluppare e sorreggere la distillazione del vino ed in particolare l'invecchiamento dei relativi distillati come acquavite da cognac (decreto-legge 18 aprile 1950, n. 142), disciplina sull'imbottigliamento obbligatorio dell'aceto (legge 14 dicembre 1950, n. 1151) entrata in vigore a partire dall'8 agosto 1951, la difesa dei vini tipici (il cui disegno di legge è già stato presentato al Parlamento), riduzioni tariffarie e per i trasporti sulle ferrovie dello Stato e per la propaganda radiofonica, già accordata, a favore del consumo del vino, ecc. Questo Ministero ha inoltre posto allo studio la disciplina dei nuovi impianti viticoli, la quale per essere efficace, dovrà contare sulla collaborazione delle stesse categorie interessate. Circa, poi, il voto espresso per un alleggerimento del carico fiscale nel campo vinicolo, si fa presente, per quanto concerne le imposte di consumo, che già è in corso, quale parte integrante del provvedimento sul riassetto della finanza locale, una azione per l'alleggerimento, parificazione e stabilizzazione delle imposte stesse (materia questa connessa, come è noto, col disegno di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

legge sullo stesso argomento già in discussione presso il Parlamento). Per quanto più particolarmente riguarda la richiesta per una riduzione dell'imposta generale entrata sul vino si fa presente che il commercio dei vini, mosti ed uve da vino è attualmente assoggettato all'imposta sull'entrata mediante lo speciale regime d'imposizione *una tantum*, in base all'applicazione di un'aliquota condensata del 6 per cento all'atto della soggezione dei prodotti in parola alla imposta di consumo (articolo 2 decreto legislativo 27 dicembre 1949, n. 469).

« Tale imposta *una tantum* è comprensiva di quella che sarebbe dovuta per tutti gli atti economici relativi al commercio dei prodotti in questione, esclusa la vendita al minuto, e va commisurata al prezzo medio delle varie qualità di tali prodotti, determinato periodicamente (ogni semestre) in ciascuna provincia dalle intendenze di finanza, a mezzo di apposite tariffe, con criteri normalmente di larga equità e di particolare moderazione. Per la vendita al minuto dei vini, per la quale l'imposta si corrisponde in abbonamento, è prevista la riduzione dell'aliquota dal 2 all'1 per cento — con decorrenza dal 1° gennaio 1951 — da un apposito provvedimento legislativo attualmente in corso di approvazione da parte del Parlamento. Infine, i vini destinati alla distillazione sono esonerati dal pagamento dell'imposta sull'entrata, a norma dell'articolo 18 del decreto-legge 18 aprile 1950, n. 142, per cui non si ravvisa quindi l'opportunità di proporre ulteriori agevolazioni agli effetti del pagamento dell'imposta generale sull'entrata.

« Quanto è stato fatto finora per attenuare la crisi, non può dirsi che risolva in pieno i termini del problema vinicolo che, per il forte squilibrio esistente tra produzione e consumo, impone la necessità di contenere la produzione entro alcuni limiti, migliorando d'altra parte la qualità. In relazione a tale punto di vista, infatti, si sta delineando ora la possibilità di una organica risoluzione che coordini i vari problemi connessi all'intero settore vitivinicolo, da quelli che si riferiscono al consumo a quelli che riguardano gli aspetti qualitativo — quantitativi dei nuovi impianti, e la efficiente organizzazione economica e attrezzatura tecnica delle categorie produttrici. Come si vede il Governo, non manca di darsi carico di questi particolari e gravi aspetti della questione generale che concerne l'assetto produttivo dell'economia agraria, e si rende conto della grande importanza che essi assumono nei confronti delle regioni più intensamente e direttamente interessate,

fra le quali pone, indubbiamente, quelle meridionali. E confida che, ove non gli manchi l'ausilio della collaborazione ed iniziativa concorde delle categorie interessate, tali problemi possano, con crescente gradualità, essere avviati a sollecita, soddisfacente risoluzione ».

Il Ministro: FANFANI.

GERACI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga equo riassumere in servizio gli alunni e guardamerci contrattisti del compartimento ferroviario di Reggio Calabria, i quali — assunti ai sensi del decreto-legge 25 aprile 1938, n. 2941, e prestato servizio da tale data fino all'ottobre 1943, e quindi durante un periodo di disagio e di pericolo — vennero poscia dal capo di quel compartimento, in seguito alla limitata ripresa del servizio ferroviario sul territorio compreso in quel compartimento ed occupato dalle truppe anglo-americane, sospesi per esuberanza di personale e non più riassunti; laddove un'aliquota di 170 di essi venne riassunta nel 1945 ». (6456).

(Vedi risposta scritta n. 6358 dell'onorevole Ceravolo).

GIULIETTI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — « Circa le misure che intende adottare per risolvere lo spinoso problema delle comunicazioni tra le isole Pelagie e la Sicilia ». (Già orale n. 2809).

RISPOSTA. — « Il Ministero, della marina mercantile è pienamente consapevole della necessità di migliorare le comunicazioni tra le isole Pelagie e la Sicilia adibendo all'esercizio di quelle linee navi più veloci e di maggior tonnellaggio di quelle che vi sono attualmente impiegate.

« In vista appunto, di ciò, nel progetto di riordinamento dei servizi marittimi a carattere locale, di ormai prossima attuazione, è stata prevista la costruzione di due nuove navi aventi le caratteristiche occorrenti a disimpegnare convenientemente il servizio in quel settore di traffico.

« Purtroppo per il momento non vi è alcuna possibilità di sostituire i piroscafi *Ustica* e *Lampedusa*, non essendovi disponibile alcun altro mezzo più efficiente.

« Allo scopo di esaminare sul posto, insieme con gli interessati, il problema delle comunicazioni marittime con le isole Pelagie, ed eventualmente adottare qualche provvedimento di carattere contingente che consen-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

tisse di apportare un miglioramento all'attuale situazione, vennero inviati colà funzionari i quali, al loro ritorno, riferirono che le autorità locali, nell'esprimere la propria soddisfazione per l'interessamento del Ministero della marina mercantile, non esitarono a riconoscere che l'assetto dei servizi in atto, compatibilmente col materiale disponibile, rappresenta quanto di meglio fosse possibile realizzare.

« Nel suaccennato progetto di riordinamento è stata altresì prevista l'intensificazione della linea isole Pelagie-Sicilia, allo scopo di migliorare ulteriormente le comunicazioni marittime con le isole stesse ».

Il Sottosegretario di Stato: TAMBRONI.

INVERNIZZI GABRIELE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per fronteggiare i disastri provocati dallo straripamento del Cosia di Tavernerio (Como), avvenuto il 6 novembre 1951, che ha distrutto case, strade, acquedotto e fatto ben 16 vittime ». (6546).

RISPOSTA. — « I danni causati dal torrente Cosia all'abitato di Tavernario sono stati provocati da una frana che ha ostruito l'alveo del torrente determinando successivamente una notevole e repentina ondata di piena che ha investito e distrutto tre case adiacenti all'alveo stesso, facendo ben sedici vittime. Questo Ministero è intervenuto subito con lavori di pronto intervento al fine di ripristinare l'alveo ostruito e di dare così il normale scolo alle acque. Ha inoltre posto allo studio il problema del consolidamento della gronda frana in modo da evitare in avvenire il ripetersi del sinistro ».

Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.

LOZZA, LOMBARDI CARLO E AUDISIO. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — « Per conoscere quali sono le cause che ancora oggi impediscono le riparazioni dei danni arrecati dalla guerra alla stazione ferroviaria di Valenza (Alessandria) In tale stazione — distante dal concentrico cittadino di due chilometri — non è ancora stata ricostruita la sala di aspetto con evidente e grave disagio dei viaggiatori in attesa dei treni, esposti alle intemperie e ai rigori invernali ». (6367).

RISPOSTA. — « L'amministrazione ferroviaria, dopo aver eseguito gli adattamenti provvisori di alcune parti rimaste meno danneg-

giate del fabbricato viaggiatori di Valenza, per poter fra fronte alle immediate necessità dell'esercizio, ha già preso in istudio la possibilità di ricostruire totalmente quel fabbricato. Ma la deficienza di fondi, fattasi sempre più grave, non ha consentito finora il finanziamento di tale opera, pur riconoscendosene la necessità.

« Per rimediare almeno in parte alle insufficienze dei servizi della stazione e al disagio dei viaggiatori in attesa dei treni si sta esaminando la possibilità di ricostruire, per ora, un ampio locale da adibire a sala d'aspetto, in attesa che le migliorate condizioni del bilancio consentano di disporre dei fondi necessari per la ricostruzione totale del fabbricato. Tale locale, ad ogni modo, rappresenterebbe già una parte del fabbricato che a suo tempo verrà integralmente sistemato ».

Il Ministro dei trasporti: MALVESTITI.

MANCINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere analiticamente, comune per comune, l'effettiva applicazione che in Calabria hanno avuto per gli anni 1949-50 e 1950-51 i decreti prefettizi per l'imponibile della mano d'opera in agricoltura ». (6710).

RISPOSTA. — « L'autorizzazione ad applicare le disposizioni circa il massimo impiego dei lavoratori agricoli nelle province di Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria è stata concessa, per l'annata agraria 1949-50, dalla competente commissione centrale per i seguenti comuni:

Provincia di Cosenza: Cassano Ionio, Rossano, Corigliano Calabro, Vaccarizzo, Albanese, Roggiano Gravina, Bisignano, Mandatoriccio, San Giovanni in Fiore, Cerchiara Calabro, Longobucco, Acri, San Marco Argentaro, San Giorgio Albanese, Latarico;

provincia di Catanzaro: Andalo, Badolato, Belvedere Spinello, Borgia, Caraffa, Carfizzi, Casino, Cerenzia, Cerva, Chiaravalle Centrale, Cropani, Curinga, Cutro, Decollatura, Francavilla, Gizzeria, Isola C., Rizzuto, Maida, Nocera Terinese, Petilia, Petronà, Roccobernarda, Rocca di Neto, San Pietro a Maida, Scandale, Stella Inferiore, Serralé, Simericrichi, Sorbo San Basile, Stalletti Stefanaceni, Strongoli, Taverna;

provincia di Reggio Calabria: Rosarno, Cittanova, Taurianova, Polistena, San Giorgio Morgieto, Santa Cristina, Giffone, Oppido, Mamertina, Ardone, Plati, San Giovanni di Gerace, Grotteria, Marina di Gioiosa

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

Ionica, Caulonia, Palmi Seminara, Melicucco, Anioia, Seminara Cinquefrondi, Gioiosa Ionica, Molocchio, Rizziconi, Reggio Calabria (rione Pellaro), Reggio Calabria (rione Vinco), Reggio Calabria (villa San Giuseppe), Consoleto.

« Per l'annata agraria 1950-51 l'autorizzazione è stata concessa relativamente ai seguenti comuni:

provincia di Cosenza: Acri, Altomonte, Bisignano, Bocchigliero, Caloveto, Camana, Cariati, Cassano al Ionio, Castrovillari, Cerchiara di Calabria, Corigliano Calabro, Pagnano Castello, Francavilla Marittima, Lattarico, Longobucco, Malvito, Mandatoriccio, Montalto, Uffugo, Paludi, Roggiano Gravina, Rossano, San Cosmo Albanese, San Demetrio Corone, San Giorgio Albanese, San Giovanni in Fiore, San Marco Argentano, Santa Sofia d'Epiro, Spezzano Albanese, Terranova di Sibari, Vaccarizzo Albanese e Villapiana, Malito Grimoldi, Dieta Tortota, Morano Calabro, Mormanno, Grisolia, Cetraro, Verbicaro, Orsomarso, Amantea, Rota Greca, Lungro, Maierà, Aiello Calabro, San Donato Ninea, Sant'Agata d'Esaro.

« Nell'annata agraria 1950-51 sono state impiegate, in 32 comuni, 5298 unità lavorative di cui 4741 uomini e 557 donne, che hanno effettuato complessivamente 300.782 giornate lavorative così ripartite: uomini 288.078, donne 12.704.

provincia di Catanzaro: Amato, Andoli, Badoleto, Belcastro, Belvedere, Spinello, Borgia, Caraffa, Carfizzi, Catanzaro (per le sole frazioni) Cirò (e frazione Marina), Cropani, Crotone, Crucoli, Curinga, Cutro, Falerna, Feloreto Antico, Filadelfia, Francavilla Angitola, Gizzeria, Isola Capo Rizzuto, Maida, Marcedusa, Meliora, Mesoraca, Nocera Terinese, Petilia Policastro, Pianopoli, Roccobemorda, Rocca di Neto, Rombiolo, San Mauro Marchiaroto, San Pietro a Maida, Santa Severina, Scandale, Sellia, Sersale, Simeri, Crichi, Soveria Simeri, Squillace, Strongoli, Taverna, Zagarise, Albi, Briotico, Cerenzia, Cervia, Guardavalle, Marcellinova, Nicastro, Nicotera, Petrona, Pizzo Camabro, San Biase, Santa Caterina Ionio, Sant'Eufemia Sameria, San Gregorio d'Ippona, Soriano Calabro, Stalletti, Tiriolo, Verzini, Vibo Valenzia, Umbriatico.

« Nell'annata agraria 1950-51 sono state impiegate 22.859 unità lavorative, di cui 22.066 uomini e 793 donne, che hanno effettuato complessivamente 276.063 giornate lavorative così ripartite: uomini 266.486, donne 9576.

provincia di Reggio Calabria: Rossano, Cittanova, Polistena, Taurianova, San Giorgio, Morgieto, Giffone, Plati, Grotteria, Caulonia, Anioia, Palmi Seminara, Melicucco, Cinquefondi, Gioiosa Ionica, Oppido Mamertina, Molocchio, Covoletto, Africo, Bagoladi, Bagnara, Brancaleone, Carrolo, Cardeto, Gerace Superiore, Laureana di Borello, Icri, Mammola, San Lorenzo, Siverno, Campo Calabro, Antonimina, Scido, Gioia Tauro.

« Per questa provincia non è possibile fornire dati statistici relativamente all'annata agraria 1950-51, perché non ancora pervenuti ».

Il Ministro: RUBINACCI.

MARABINI E PINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — « Per conoscere se non sia necessario ed urgente escogitare seri provvedimenti per fronteggiare la grave crisi del solfato di rame e la inqualificabile speculazione che tale crisi ha generato. I provvedimenti dovrebbero essere presi soprattutto per difendere i piccoli produttori, i quali non potendo pagare il solfato di rame ai prezzi favolosi praticati dal mercato nero (24-26 mila lire al quintale); si vedono compromettere il raccolto della frutta per il prossimo anno, non potendo essi eseguire il trattamento preventivo indispensabile ». (6403).

RISPOSTA. — « Questo Ministero, d'intesa con il Ministero dell'industria e del commercio, già da tempo si è interessato della questione del solfato di rame. La importazione del rame *blister*, indispensabile per la produzione del solfato di rame è, ormai pressoché conclusa ed il comitato interministeriale dei prezzi stabilirà quanto prima — in base al costo del metallo e della sua trasformazione — il prezzo di vendita dell'anticrittogamico. Per quanto riguarda la difesa dei piccoli produttori dalle eventuali speculazioni, si precisa che il controllo sulla distribuzione e la vendita del solfato di rame è domandato ai prefetti nella loro qualità di presidenti dei comitati provinciali dei prezzi. Essi hanno sempre energicamente represso ogni speculazione e continueranno in avvenire ad esercitare la loro vigilanza per evitare e reprimere maggiorazioni di prezzo ed accaparramento del prodotto ».

Il Ministro: FANFANI.

MAROTTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga di rimettere in servizio gli alunni e guardamerci del compartimento di Reggio Calabria, as-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

sunti nel periodo 1939-43 e poi inesplicabilmente licenziati nell'ottobre 1943, con promessa di riammissione appena il traffico si sarebbe regolarizzato, tenendo conto delle benemeritenze che i suddetti si conquistarono nel servizio, in un periodo particolarmente difficoltoso ». (6643).

(Vedi risposta scritta n. 6358, dell'onorevole CERAVOLO).

MATTEUCCI E POLLASTRINI ELETTRA.

— *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere se ritiene corrette e conformi alle leggi vigenti e alle disposizioni della Carta costituzionale, le pressioni intimidatorie esercitate da funzionari della prefettura di Rieti, su sindaci, membri della giunta e consiglieri comunali dei comuni di Collevocchio e di Magliano Sabino, al fine di indurli a dare le dimissioni dalle rispettive cariche allo scopo di giungere, come poi si è giunti, a sciogliere quei consigli comunali e di insediare in qualità di commissari prefettizi gli stessi funzionari che avevano raccolto le dimissioni con tali inqualificabili mezzi. E se, accertata la verità dei fatti, quali provvedimenti intende prendere contro i responsabili di una sì evidente e patente violazione della legge ». (Già orale 2813).

RISPOSTA. — « È da escludersi che i funzionari della prefettura di Rieti abbiano, comunque, esercitato pressioni per indurre gli amministratori dei comuni di Collevocchio e Magliano Sabino a rinunciare alle rispettive cariche. Le dimissioni delle maggioranze consiglieri dei comuni suddetti sono state rassegnate ai rispettivi consigli, che ne hanno preso atto a' sensi di legge. E poi del tutto infondata l'asserzione che siano stati nominati commissari presso i comuni citati i funzionari a suo tempo incaricati di ispezionare i servizi di quelle civiche aziende ».

Il Ministro: SCALBA.

MOMOLI. — *Al Ministro dei trasporti.* —

« Per conoscere le ragioni per le quali, dopo varie e formali promesse, la ricostruzione in ferro del ponte ferroviario cosiddetto della diga che unisce le due sponde del fiume Mincio a sud di Mantova sulla importante linea ferroviaria Mantova-Venezia, ponte ricostruito provvisoriamente in legno dopo la guerra ed oggi pericolante, anche per recenti gravi collisioni con natanti in continuo transito, non è ancora passata dalla fase di studio e di progettazione alla fase esecutiva, e per conoscere

altresi quando il Ministero si deciderà ad iniziare la ricostruzione dell'altro ponte ferroviario in ferro di Porta Mulina, sul lago Superiore, sulla importante linea Mantova-Verona, pure più volte promessa e sempre procrastinata, ricostruzione che consentirà finalmente di liberare la sede stradale della statale della Cisa dal pericoloso intralcio dei binari che corrono ormai da 6 anni sulla strada stessa nel tratto da Mantova città al sobborgo di Cittadella ». (6543).

RISPOSTA. — « Per le lunghe pratiche che si sono dovute svolgere con il comune di Mantova e con il competente ufficio del genio civile non è stato ancora provveduto al ripristino definitivo del ponte sul Mincio, ad uso promiscuo della ferrovia e della strada ordinaria. Infatti detto ufficio in un primo tempo aveva fatto conoscere che il progetto del nuovo ponte doveva essere studiato in relazione al progetto di sistemazione definitiva dei laghi di Mantova, in corso di elaborazione, dalla quale dipendevano la ubicazione e la luce da assegnare al ponte stesso. Successivamente in seguito alle premure fatte dall'amministrazione ferroviaria perché la questione fosse definita, l'ufficio del genio civile nel comunicare che tale progetto non era stato ancora definitivamente studiato e che in ogni modo per la sua approvazione sarebbe stato necessario un lungo periodo di tempo, ha dato il benestare perché il nuovo ponte venisse costruito com'era e dove era prima della sua distruzione. Poiché per altro le spalle del ponte ferroviario si devono costruire con cassoni ad aria compressa insieme con quelle del ponte stradale, si sta provvedendo a prendere accordi con il comune e con il genio civile di Mantova per regolare i rapporti fra le amministrazioni interessate al nuovo ponte e per il versamento alle ferrovie delle spese facenti carico al Ministero dei lavori pubblici.

« Non appena l'ufficio del genio civile avrà restituito accettato lo schema di convenzione relativo verrà provveduto da parte dell'amministrazione ferroviaria allo stanziamento della spesa occorrente e quindi all'inizio dei lavori. I danni provocati alle stilate provvisorie dall'urto di natanti, sono stati riparati ed è stata disposta, appena le condizioni del corso d'acqua lo consentiranno, l'infissione di pali di protezione (bricole) per evitare di ripetersi dell'inconveniente. Per la ricostruzione del ponte dei Molini della linea Mantova-Verona non è possibile provvedere per ora a detto lavoro data la scarsa disponibilità di fondi essendosi dovuto dare la precedenza al ripri-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

stino definitivo di quelle opere la cui sistemazione provvisoria in atto poteva pregiudicare la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Appena le condizioni del bilancio delle ferrovie lo consentiranno, sarà provveduto alla ricostruzione del ponte di cui trattasi, secondo le modalità già definite nei riguardi idraulici, con il competente ufficio del genio civile ».

Il Ministro: MALVESTITI.

MUSSINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere il suo parere circa la ormai indifferibile necessità di apportare radicali trasformazioni alla stazione ferroviaria di Vigevano che, concepita e costruita allorché la città aveva una popolazione inferiore alla metà dell'attuale, è, ora, assolutamente inadeguata all'imponenza dei traffici che pongono Vigevano (sede della mostra internazionale della calzatura e centro produttivo che occupa oltre trentamila operai) tra le più industrie d'Italia. E per conoscere, in particolare, se non ritenga provvedere almeno all'immediata copertura del porticato antistante la stazione, sì da evitare che i viaggiatori, per acquistare il biglietto, siano costretti a restare allo scoperto, in lunghe code, al vento e al freddo, d'inverno, e al sole, d'estate ». (6278).

RISPOSTA. — « La radicale trasformazione dei vecchi impianti della stazione di Vigevano, per adeguarli all'aumentato traffico delle persone e delle merci, comporterebbe modifiche sostanziali e di elevato costo nell'intero corpo di costruzioni, costituente il fabbricato viaggiatori. L'amministrazione ferroviaria, che ha tuttora impegnato le sue disponibilità finanziarie nel proseguire l'opera di ripristino degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra, non ha, presentemente, i mezzi per finanziare tali opere che, costituendo miglioramenti di impianti già esistenti, devono essere rimandate a quando le condizioni di bilancio lo consentiranno. Per altro la possibilità di fornire riparo ai numerosi viaggiatori che, a causa della ristrettezza dell'atrio, sono costretti in parte, a restare allo scoperto prima di accedere agli sportelli della biglietteria verrà esaminata a cura del compartimento di Torino ».

Il Ministro: MALVESTITI.

ORLANDO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — « Per conoscere se gli sono note le enormi difficoltà che incontrano gli armatori nazionali per la deficienza del personale di stato maggiore, specialmente macchinisti e motoristi; se gli risulta il numero im-

nente di ufficiali della marina mercantile italiana imbarcati su navi estere e specialmente su quelle di bandiera panamense; se non ritiene sia giunto il momento d'intervenire onde evitare, come è avvenuto, che gli armatori, per procedere al completamento dei quadri per gli ufficiali, debbano ricorrere a personale di altre nazionalità; quali provvedimenti intende, finalmente, adottare onde si ponga fine a questo stato di cose, che mette al servizio di navi estere ambiti elementi nazionali che troverebbero pronto imbarco su navi italiane ». (Già orale 2852).

RISPOSTA. — « Non risulta al Ministero della marina mercantile che gli armatori nazionali incontrino enormi difficoltà per l'assunzione di personale di stato maggiore, sia di coperta che di macchina. Infatti agli uffici di collocamento della gente di mare per quanto riguarda la macchina, figurano iscritti al 1° novembre 1951, in attesa di imbarco, 163 direttori di macchina, 118 primi ufficiali, 287 secondi ufficiali, 204 terzi ufficiali, 273 allievi ufficiali. Per quanto riguarda la coperta, ai detti turni figurano iscritti 125 comandanti, 140 primi ufficiali, 212 secondi ufficiali, 272 terzi ufficiali, 869 allievi ufficiali. Gli allievi di coperta e di macchina saranno, entro quest'anno incrementati di numerosi diplomati, in misura maggiore quelli di coperta. Eguali aumenti sono previsti per gli anni futuri. Risultano pure iscritti agli uffici di collocamento 162 motoristi navali di prima classe e 226 motoristi navali di seconda classe. E da notare che il predetto personale, in attesa di imbarco e quindi, evidentemente, in sovrappiù del normale fabbisogno, è tutto a disposizione della sola marina libera, in quanto le società di preminente interesse nazionale e quelle sovvenzionate locali, non attingono agli uffici di collocamento per il personale di stato maggiore, avendo un proprio ruolo organico.

« Non risulta assolutamente al Ministero della marina mercantile, che il numero degli ufficiali della marina mercantile, imbarcati su navi di bandiera estera, sia talmente imponente da destare preoccupazioni nei riguardi di eventuali deficienze per il nostro armamento. Allo scopo, anzi, di diminuire la disoccupazione nel campo marittimo si è cercato sempre di favorire, nei limiti del possibile, l'occupazione di personale su navi di bandiera estera. E da escludere in modo assoluto che si sia dovuto ricorrere a personale di altre nazionalità per completare gli equipaggi delle navi italiane e ciò, oltre che per l'esu-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

beranza di personale nazionale, anche per il fatto che l'impiego di stranieri è vietato dal codice della navigazione. Il Ministero della marina mercantile, quindi, non vede quale provvedimento occorra adottare per porre fine ad uno stato di fatto che non risulta esistente.

« L'unica questione esistente, per quanto riguarda l'impiego di marittimi (servizio macchina), era quella che si era venuta creando col maggior impiego del motore a combustione interna a bordo delle unità di modesto tonnellaggio come unico mezzo di propulsione. Dato che i motoristi di 1^a e 2^a classe potevano dirigere motori di potenza rispettivamente di 400 e 200 cavalli-vapore, derivava di conseguenza che, anche per navi modeste e di poco rendimento economico, dovevano imbarcare patentati di maggior grado, i quali, appunto, per scomodità delle navi suddette e la minore paga percepita, difficilmente accettavano tale genere di occupazione. Si è cercato di ovviare a tale inconveniente predisponendo uno schema di disegno di legge, già esaminato il 18 settembre 1951, dal Consiglio dei ministri con il quale, tra l'altro, si raddoppiano praticamente i limiti di potenza ora fissati dagli articoli 11 e 12 della legge 20 giugno 1925, n. 1320 ».

Il Sottosegretario di Stato: TAMBRONI.

ORTONA. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per sapere se veramente esiste una disposizione risalente al 1947 con la quale, mentre si concede in generale l'uso degli altoparlanti all'aperto, si pone però un'esclusione per le informazioni di fatti e notizie di cronaca, comunicazioni di enti amministrativi, nonché ogni altra attività inerente alla politica e ai partiti politici »; e, in caso affermativo, per sapere se non ritiene che detta disposizione sia incompatibile con la Costituzione della Repubblica successivamente entrata in vigore; per sapere se, in conseguenza di ciò, essa sia stata revocata o non debba essere revocata; per sapere, infine, quale interpretazione debba essere data al testo della circolare più sopra citato ». (Già orale 2799).

RISPOSTA. — « Le disposizioni di questo Ministero sono intese a facilitare l'uso degli altoparlanti all'aperto, atteso che le radiodiffusioni in genere sono vietate ai sensi del regio decreto-legge 3 febbraio 1936, n. 418. Si è stabilito che, previo rilascio da parte dell'autorità locale di polizia della licenza di cui all'articolo 113, comma secondo, delle leggi di pubblica sicurezza, possa consentirsi il servizio di amplificazione della voce dell'uomo,

quando venga però circoscritto nella sua estensione, nel massimo, ad una piazza, con esclusione di quei programmi di cui è concessionaria esclusiva la R.A.I. e quando, comunque, esso non si presti ad arrecare pregiudizio al traffico ed alla quiete pubblica. Si soggiunge che il predetto articolo 113 non ammette eccezioni all'obbligo di tale licenza nemmeno durante il periodo elettorale, e tale interpretazione è confortata da decisione della Suprema Corte del 19 maggio 1949. Pertanto, la pretesa incostituzionalità della circolare summenzionata non ha fondamento ».

Il Ministro: SCELBA.

PIERANTOZZI. — *Ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — « Per conoscere se, nell'attesa di una soluzione integrale del problema del porto di Civitavecchia e nel quadro dei provvedimenti immediati diretti a rendere il porto stesso, nella sua attuale giacitura e capacità ricettiva, il più possibile rispondente ai suoi compiti, non ritengano opportuno provvedere alla sollecita costruzione di un raccordo ferroviario in banchina, che renda più rapide le operazioni di sbarco delle merci provenienti dalla Sardegna, specialmente in considerazione dei prodotti deperibili (ortaggi, latticini, agnelli macellati, vini, pesce, ecc.), tenuto conto, anche, della inferiorità, a questo riguardo, della attrezzatura del porto di Civitavecchia, rispetto a quello di Olbia, e della funzione di centro di smistamento, che esercita Civitavecchia, per le derrate sarde dirette ai mercati del centro-nord e del centro-sud della penisola, e, in particolare, di centro di collegamento fra il mercato metropolitano di Roma e le zone produttive della Sardegna ». (6378).

RISPOSTA. — « L'ubicazione e l'orientamento del molo per la Sardegna nel porto di Civitavecchia non rendono praticamente possibile la costruzione su di esso di un raccordo ferroviario, come è auspicato. È da rilevare, infatti, che a causa della ristrettezza della banchina di attracco dei postali, l'eventuale binario da sistemare e sul quale dovrebbero essere immessi i carri ferroviari, presenterebbe una curva di metri 100 di raggio, eccessivamente ridotta per la circolazione di carri ferroviari. È da aggiungere, inoltre, che in dipendenza della situazione sopra esposta mancherebbe anche lo spazio per la costruzione di un capannone da adibire allo smistamento delle merci in transit ».

Il Ministro dei trasporti: MALVESTITI.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

PRETI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — « Per conoscere quali criteri hanno adottato le apposite commissioni per la valutazione dei titoli presentati dagli ex impiegati dell'UNSEA per la loro riassunzione e quali sono stati i motivi che hanno determinato le predette commissioni a tenere conto esclusivamente delle note di qualifica, prescindendo ed escludendo addirittura tutti gli altri titoli che, secondo il nostro ordinamento (come ad esempio, le varie leggi a favore dei combattenti e reduci) creano particolari diritti ». (6243).

RISPOSTA. — « La commissione costituita per la formulazione del giudizio di particolare idoneità ai fini del reimpiego del personale del soppresso Ufficio nazionale statistico economico dell'agricoltura ha tenuto presenti tutti i titoli prodotti dagli aspiranti alla assunzione presso questo Ministero, attribuendo, però, particolare valore alle note di qualifica ottenute da ciascuno durante il servizio prestato presso detto ente ed al rapporto informativo del servizio stesso, dato che tali elementi più degli altri costituivano un indice della capacità dimostrata e dell'attività svolta da ciascun candidato. A tale riguardo la commissione ha ritenuto di prendere in considerazione le note di qualifica dell'ultimo triennio per mettere tutti i candidati sullo stesso piano di giudizio. Ha altresì dato rilevante importanza anche all'anzianità di servizio presso l'UNSEA ed a quella presso altri enti pubblici operanti nel campo agrario; in quanto la permanenza più o meno lunga nell'assolvimento di detti servizi poteva avere contribuito a fare acquisire utile esperienza e conoscenza dei problemi dell'agricoltura. In complesso la commissione ha stabilito che per ottenere la dichiarazione di particolare idoneità per i servizi dell'agricoltura, ogni candidato doveva aver riportato negli anni 1948, 1949 e 1950 almeno la qualifica di " distinto ", aver prestato lodevolmente o almeno " bene " le mansioni affidategli dall'UNSEA ed essere in possesso di tutti gli altri titoli dai quali poteva desumersi la particolare attitudine e capacità ai servizi d'istituto. Ha altresì ammesso che, in mancanza di uno dei predetti requisiti, supplisse l'anzianità complessiva acquisita alle dipendenze dell'UNSEA, e di altri enti economici dell'agricoltura.

« Il compito della commissione non poteva estendersi all'esame dei titoli di precedenza, e tanto meno di quelli di preferenza, posseduti da ogni candidato, dato che non

trattavasi di concorso per titoli, ma di dichiarazione di idoneità o meno per i servizi da svolgere nel campo agrario. Questa amministrazione in sede di assunzione in servizio del personale dell'UNSEA, dichiarato particolarmente idoneo, ha dato invece applicazione all'articolo 1 del decreto-legge 4 agosto 1945, n. 453, e successive modificazioni, per l'assunzione dei reduci e partigiani combattenti; al decreto-legge 21 agosto 1921, riguardante gli invalidi e mutilati di guerra, alla legge 26 luglio 1929, n. 1997, a favore degli orfani di guerra, nonché al decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1587, per i vari titoli di preferenza. Per il restante personale dichiarato particolarmente idoneo, non in possesso di uno dei titoli predetti, l'assunzione in servizio è stata effettuata tenendo conto dell'anzianità complessiva del servizio reso presso i vari enti, della qualità e del modo come il servizio stesso era stato disimpegnato, nonché dello stato di famiglia. E da escludersi quindi che i reduci e gli invalidi se dichiarati idonei, non siano stati assunti in servizio, nelle percentuali stabilite dalle precitate leggi per ogni categoria, salvo che non abbiano dimostrato, a suo tempo, con la prescritta dichiarazione integrativa, o col modello 69, di essere in possesso di tale qualifica, o non abbiano presentato, entro il 30 aprile 1951 i documenti di rito prescritti per le assunzioni nelle pubbliche amministrazioni ».

Il Ministro: FANFANI.

PRETI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — « Per sapere il motivo per cui nel modulo del censimento i cittadini sono censiti — cosa mai accaduta — anche per circoscrizione parrocchiale, mentre non viene per contro chiesto, contrariamente a quanto accaduto nei censimenti precedenti, a quale religione appartengono i cittadini, quasi che allo Stato non interessasse conoscere quali e quanti cittadini professano una religione diversa dalla cattolica ». (6559).

RISPOSTA. — « 1° La notizia " circoscrizione parrocchiale " risulta inserita nei questionari di tutti i precedenti censimenti della popolazione, con la sola esclusione del censimento del 1871. Ed invero tale circoscrizione rappresenta una particolare unità territoriale — che talvolta coincide con la frazione amministrativa — analoga a quelle della " località ", del " quartiere ", del " rione ", e simili. La notizia in questione si dimostra pertanto utile per gli uffici comunali di censi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

mento, i quali possono così più agevolmente determinare l'ammontare della popolazione anche per tale unità territoriale;

2°) il quesito sulla religione di appartenenza è generalmente escluso dai censimenti indetti in quelle nazioni, nelle quali, come è il caso dell'Italia, le diverse religioni non costituiscono particolari entità. Nel nostro paese esso non è stato posto — oltreché nell'attuale — anche in molti precedenti censimenti, da ultimo in quello del 1936. L'Istituto di statistica ha in proposito fatto rilevare come l'adozione di tale quesito viene sconsigliata anche da difficoltà che sorgono per la formulazione del quesito stesso, potendosi chiedere la religione di appartenenza in base ad atto formale di aggregazione, ovvero la religione effettivamente professata; la prima formulazione assicura minori errori di dichiarazione, ma offre risultati di scarso interesse, mentre con la seconda si hanno situazioni varianti dalla semplice adesione generica ad una data religione, sino alla effettiva osservanza degli obblighi e precetti ad essa relativi, ciò che rende manifesta l'impossibilità di conseguire risposte di univoco significato come invece ogni indagine statistica esige ».

Il Sottosegretario di Stato: ANDREOTTI.

RESCIGNO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — « Per sapere se non ritenga davvero irrisorio il numero di diciotto nuove scuole elementari concesse (sulle 169 richieste da quel provveditorato agli studi) alla provincia di Salerno, dove gli iscritti alla prima classe per l'anno scolastico 1951-52 ascendono a 4000 circa e ben 800 classi hanno più di 45 alunni ciascuna; e per conoscere se non creda opportuno e giusto un sollecito aumento di detto numero, nonché di quello delle scuole popolari, che da 290 funzionanti in detta provincia nel decorso anno scolastico sono discese a 225, mentre la necessità di esse è largamente cresciuta ». (6578).

RISPOSTA. — « Si premette che, oltre le 18 nuove scuole elementari istituite quest'anno, alle quali fa cenno l'onorevole interrogante, sono state recentemente istituite altre 4 scuole di cui due saranno utilizzate per l'istruzione dei fanciulli predisposti alla tubercolosi e le altre due per le esigenze generali più urgenti di quella provincia. Purtroppo lo stanziamento di bilancio di cinquecento milioni disposto per il corrente esercizio finanziario, in aggiunta alla somma all'uopo assegnata in quello precedente, non ha consentito che un parziale o limitatissimo accoglimento delle

richieste di nuove istituzioni di scuole avanzate, dai singoli provveditori agli studi. Le esigenze della provincia di Salerno, tuttavia, come in genere quelle delle altre province meridionali sono state tenute in particolare evidenza per sopperirvi nella maggiore misura possibile, ma — ripetesi — la scarsità dei fondi disponibili non ha consentito di fare più di quanto è stato fatto. D'altra parte il sopraindicato stanziamento è ormai esaurito con le istituzioni già disposte e quindi non sembra comunque più possibile aumentare il numero dei posti di organico dei ruoli dei maestri elementari non solo per la provincia di Salerno ma neanche per le altre province del territorio nazionale.

« Per quanto riguarda i corsi di scuola popolare si fa presente che l'aumento delle spese di vigilanza dei corsi, determinato dal nuovo trattamento di missione, recentemente disposto in favore del personale ispettivo, il pagamento delle assicurazioni, obbligatoriamente estese a tutti gli impiegati dello Stato e quindi anche agli incaricati dei corsi popolari; l'accresciuto costo del materiale di cancelleria, necessario all'assistenza degli alunni bisognosi; la istituzione per l'anno scolastico in corso dei centri di lettura, hanno determinato — dato che lo stanziamento in bilancio di un miliardo è rimasto invariato anche per l'esercizio finanziario 1951-52 — una riduzione nelle assegnazioni dei corsi popolari a tutte le province. Al provveditorato di Salerno si sono potuti assegnare 225 corsi popolari: numero ragguardevole di assegnazioni, ove lo si confronti con quello concesso alle altre province ed ove si consideri che alla suddetta provincia sono stati assegnati anche 15 centri di lettura, particolarmente adatti in questa come nelle altre province meridionali, nelle quali grave permane il problema dell'analfabetismo di ritorno, sia da parte degli alunni delle scuole elementari, sia degli stessi alunni della scuola popolare, e la cui spesa unitaria è superiore a quella necessaria al funzionamento di un corso di scuola popolare. Pertanto, se innegabilmente si è dovuto ridurre il numero delle assegnazioni disposte per il corrente anno scolastico in favore della provincia sopraindicata (240 tra i centri di lettura e corsi assegnati per il 1951-52 contro 275 corsi concessi lo scorso anno) è anche vero che il Ministero, compatibilmente con le disponibilità del bilancio e con le esigenze delle altre province, ha tenuto nella dovuta considerazione le necessità particolari della provincia di Salerno ».

Il Ministro: SEGNI.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

RESCIGNO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere le ragioni per le quali il programma INA-Casa per il comune di Sapri (Salerno), fortemente sinistrato, programma cui sono stati destinati 40 milioni di lire per il primo anno, 19 milioni di lire per il secondo anno e 45 milioni da utilizzarsi nel quadriennio 1952-55, non ha avuto finora alcun inizio di esecuzione, e ciò con grave danno del ceto impiegatizio e dei numerosi disoccupati di quell'importante e popoloso centro; e per sapere se non ritenga opportuno ed urgente accogliere il voto espresso dal consiglio comunale della predetta città nella tornata del 1° novembre 1951, perché venga attribuita al ripetuto comune, che ha attrezzatura tecnica sufficiente allo scopo, la prerogativa di ente appaltante dei lavori di che trattasi ». (6634).

RISPOSTA. — « L'esecuzione del programma INA-Casa per il comune di Sapri è stata commessa all'amministrazione provinciale di Salerno con deliberazione del comitato di attuazione del piano incremento occupazione operaia a norma dell'articolo 11 della legge 28 febbraio 1949, n. 43. Il compito affidato alla predetta stazione appaltante per il piano del primo anno (assegnazione di lire 40 milioni) e per quello del secondo anno (assegnazione di lire 19 milioni) si è reso particolarmente laborioso per la scelta e l'acquisizione delle aree.

Risulta che, superate tali difficoltà, essendo già da tempo approvati i progetti per le costruzioni del 1° anno, la stazione appaltante ha bandito la gara di appalto dei lavori per il 7 dicembre 1951. Per le costruzioni del secondo anno è imminente la occupazione dell'area, di guisa che, entro il mese in corso, sarà prevedibilmente effettuata la gara di appalto anche di tali lavori.

« Per quanto si riferisce al successivo stanziamento per il periodo 1952-55, è prematura ogni ulteriore indicazione, perché le assegnazioni, per ora previste globalmente, vengono effettuate, secondo le nuove norme fissate dal comitato, sino a raggiungere la somma complessiva da utilizzarsi nell'anno in tutto lo Stato, a favore di quei comuni che procurano le aree necessarie per le nuove costruzioni. Il desiderato mutamento della stazione appaltante è stato segnalato al comitato di cui sopra per la designazione che dal medesimo dovrà essere fatta, in relazione agli stanziamenti degli anni futuri ».

Il Ministro: RUBINACCI.

RESCIGNO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscerne le intenzioni circa la istituzione rispondente alle vive esigenze economiche del più ubertoso altopiano del comune di Salerno, di un cantiere di lavoro che, continuando l'opera del precedente, completi la strada che, dalla frazione Giovi Casa D'Amato, dovrebbe condurre alla contrada Paradiso di Montena della frazione stessa, strada che, snodantesi attualmente per soli 800 metri, se prolungata ai necessari 2555 metri, solleverebbe una laboriosa popolazione dalla dura fatica del trasporto a spalla dei ricchi prodotti dal cennato altopiano ». (6704).

RISPOSTA. — « Il prolungamento del cantiere di lavoro nel comune di Salerno per il completamento della strada frazione Giovi-contrada Paradiso di Montena non risulta incluso nel piano della proposta avanzata dai competenti organi provinciali per il corrente esercizio. Pertanto, allo stato delle cose, non si rende possibile prendere in considerazione l'istituzione del cantiere predetto ».

Il Ministro: RUBINACCI.

RESCIGNO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere le intenzioni circa la istituzione, indispensabile, di cantieri di lavoro nel comune di Vietri sul Mare (Salerno), operosa cittadina con scarse risorse industriali, e perciò angustiata da una notevole disoccupazione operaia ». (6705).

RISPOSTA. — « Non risulta pervenuto alcun progetto per l'istituzione di un cantiere-scuola di lavoro in Vietri sul Mare (Salerno), né alcuna proposta in merito figura compresa nel piano provinciale per il corrente esercizio, compilato dai competenti organi provinciali. Si è, pertanto, spiacenti di dover comunicare che mancano le condizioni necessarie perché la istituzione del cantiere di cui sopra possa essere presa in considerazione ».

Il Ministro: RUBINACCI.

RUSSO PEREZ. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere quali ragioni abbiano consigliato la Direzione generale assistenza pubblica ad escludere la famiglia del profugo Todisco Giovanni da Mondopoli dai trattamenti assistenziali previsti dalle leggi in vigore, tenendo presente quanto dal Todi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

sco stesso è stato esposto alle maggiori autorità della Repubblica in ordine alle sue condizioni e al suo stato d'animo ». (6585).

RISPOSTA. — « In seguito al completamento della prescritta istruttoria l'intero nucleo familiare del Todisco è stato già ammesso, a decorrere dal 1° corrente, al beneficio del sussidio ordinario giornaliero ».

Il Ministro: SCELBA.

SAILIS. — *Ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — « Per conoscere se non ritengano necessario predisporre la costruzione di un raccordo ferroviario nella banchina di Civitavecchia allo scopo di assecondare un più rapido, igienico e salubre sbarco delle merci dalle navi provenienti dalla Sardegna nelle vetture ferroviarie dirette alle varie reti della penisola, e soprattutto ai mercati in Roma; se, per risparmiare tempo e denaro, per evitare il frustamento di derrate, bisognevoli di tutte le attenzioni possibili agli effetti della conservazione della commestibilità nonché dei loro pregi e valori mercantili; per evitare, altresì, il logoramento dell'imballaggio, notevole percentuale del quale non viene più rispedita a vuoto; per alleggerire l'aggravio delle quote di transito nel costo dei trasporti a servizio cumulativo ferroviario-marittimo; se, infine, in considerazione delle ingenti quantità di merci delicate e deperibili, provenienti dalla Sardegna (ortofrutticoli, latticini, agnelli macellati, vini da pasto, pesce, ecc.) e della imminente stagione ortofrutticola, non ritengano di provvedere senz'altro alla costruzione dell'annunciato raccordo ferroviario nella banchina di Civitavecchia ». (6352).

(Vedi risposta scritta n. 6378, dell'onorevole PIERANTOZZI).

SAILIS. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se, in relazione al discorso da lui pronunciato in sede di discussione del bilancio per l'esercizio finanziario 1951-52 ed al programma di vistosi investimenti annunciato nella stessa sede, non ritenga di poter finalmente addivenire alla costruzione e messa in opera di navi-traghetto tra la Sardegna e il continente, allo scopo di risolvere, in modo definitivo, le comunicazioni con l'isola, soprattutto per il trasporto merci, specie se deperibili; se non ritenga, altresì, di provvedere alla costruzione del secondo binario nelle linee sarde; se non creda giunto il momento di far

riassumere all'Amministrazione ferroviaria la diretta gestione della linea marittima Civitavecchia-Olbia; se, infine, non ritenga di provvedere, nei programmi allo studio, la soluzione dei problemi più urgenti e importanti relativi ai trasporti della Sardegna e più volte fatti presente dalla deputazione politica sarda alla Camera e al Senato ». (6482).

RISPOSTA. — « In ordine alle varie questioni prospettate mi pregio comunicare quanto segue:

a) Costruzione di navi-traghetto per la Sardegna. — La questione è già stata esaminata ripetutamente in questi ultimi anni. Dal punto di vista puramente tecnico, non si può escludere la possibilità di effettuare un servizio tra Sardegna e continente con navi opportunamente studiate per il trasporto di viaggiatori e di merci e che consentano inoltre il carico di un certo numero di carri. La nave-traghetto ha però insita una grave condizione di inferiorità agli effetti della portata in peso nei confronti della ordinaria nave mercantile, per servizio passeggeri e merci, di identiche dimensioni, potenza, velocità, ecc., in quanto da un lato l'appesantimento strutturale dovuto ai rinforzi del ponte dei binari, alle casse d'assetto, all'armamento ferroviario, ecc., ne riduce il valore del carico utile in peso di veicoli, dall'altro la tara di questi ultimi costituisce aliquota notevole del carico trasportato. In definitiva si può ritenere che una nave mercantile possa trasportare un tonnello di merci triplo o quadruplo di quello trasportabile con una nave-traghetto di tipo equivalente. L'impiego di navi-traghetto può essere conveniente in brevi tratti di mare per rendere più celeri e pratiche le comunicazioni, evitando operazioni di scarico e carico di merci, specie se deperibili od il trasbordo nei servizi viaggiatori.

« Dal punto di vista economico un collegamento con la Sardegna mediante un servizio giornaliero di navi-traghetto non appare conveniente non solo per quanto già prospettato, ma anche perché la necessità di stabilire il pareggio numerico dei carri da e per l'isola condurrebbe a trasportare sovente carri vuoti non presentando il traffico considerato sufficiente equilibrio nelle due direzioni e nelle varie stagioni. Pertanto un servizio di tal genere non potrebbe essere effettuato senza gravi perdite ove le tariffe fossero dell'ordine di quelle ferroviarie, e condurrebbe d'altra parte all'annullamento pratico dei vantaggi economici per gli utenti qualora le tariffe stesse fossero direttamente adeguate al costo effettivo

DISCUSSIONI — SEDUTA' DEL 7 DICEMBRE 1951

dei trasporti; né sembra pensabile che il servizio viaggiatori possa compensare poiché è noto che le società private che esercitano il collegamento con navi di linea fra Sardegna e continente sono sovvenzionate dallo Stato. Il problema, del resto, è stato considerato anche dal Ministero della marina mercantile che nel luglio 1948 ha affermato che l'idea di impiegare navi-traghetto per le comunicazioni con la Sardegna doveva ritenersi definitivamente scartata e che le nuove motonavi in costruzione avrebbero corrisposto alle peculiari caratteristiche del servizio passeggeri e merci con la Sardegna. Una soluzione più razionale potrebbe essere costituita dal trasporto delle merci con casse mobili da caricare nelle stive; la tara di tali casse, da studiare opportunamente, avrebbe sul complesso del carico una incidenza molto minore ed assai più tollerabile che nell'altro caso; un ostacolo sarebbe però rappresentato dalle tariffe di scarico e carico assai elevate.

b) Raddoppio del binario sulle linee sarde. — In genere le linee ferroviarie sarde non hanno un traffico tale da rendere indispensabile il raddoppio del binario, tanto più se si tien conto che numerose linee del continente con traffico assai più rilevante (tra cui alcune che erano già a due binari anteguerra) non possono ancora essere raddoppiate per deficienza di fondi. Fra le linee sarde quella che ha un traffico sensibile è la Decimomannu-Cagliari per la quale, in relazione anche alla prevista attivazione del nuovo tronco Villamassargia-Carbonia, è già allo studio l'impianto del binario di raddoppio, alla cui esecuzione potrà farsi luogo nel quadro delle altre esigenze della rete ferroviaria italiana ed i cui lavori verranno affidati alle nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici.

c) Gestione da parte delle ferrovie dello Stato. — Si tratta di servizio di navi di esclusiva competenza del Ministero della marina mercantile. Non si vede, quindi, la ragione di affidare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che tratta in modo particolare i trasporti su strada ferrata, una gestione che non sarebbe tecnicamente propria.

d) Soluzione dei problemi dei trasporti della Sardegna. — Per quanto concerne il materiale mobile si è avuto particolare cura di rifornire la Sardegna di veicoli, locomotive ed automotrici rinnovandone, con apposita campagna annuale di trasporti con nave-traghetto, aliquote considerevoli mediante rotabili da poco riparati in continente. In particolare per

le automotrici si fa osservare che nel quadro del potenziamento delle ferrovie della Sardegna le 35 unità atte al servizio nel mese di dicembre 1950, sono salite oggi a 42 unità. Alle necessità direttamente rilevate ed alle richieste locali si è cercato di far fronte nel miglior modo possibile e non risulta che per il materiale mobile emergano deficienze di rilievo. Per quanto riguarda le ferrovie affidate in concessione all'industria privata è noto che il disegno di legge sull'esercizio e il potenziamento delle ferrovie in regime di concessione attualmente all'esame della Camera prevede particolari condizioni di favore per le ferrovie dell'Italia meridionale e insulare. Si assicura, pertanto, che nel quadro della predetta legge tutto il possibile sarà fatto per le ferrovie concesse della Sardegna ».

Il Ministro: MAVESTITI.

SALA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per sapere quali provvedimenti intende adottare nei confronti della commissione degli alloggi INA-Casa di Palermo, che non tiene conto delle precise disposizioni di legge nell'aggiudicare gli alloggi che via via vengono costruiti, provocando dei risentimenti fra quelli che ne hanno diritto e una agitazione fra le maestranze del cantiere navale di Palermo che, pur avendo i requisiti della legge 28 febbraio 1949, n. 43, ed abitando in abitazioni antigieniche, in capanne, in baracche o caverne, non hanno beneficiato di nessuna assegnazione di alloggio ». (6622).

RISPOSTA. — « In merito è opportuno rilevare che nessuna lagnanza risulta mai pervenuta, circa l'operato della commissione provinciale di Palermo per l'assegnazione degli alloggi INA-Casa. Come è certamente noto la procedura stabilita per legge offre la massima garanzia ai lavoratori che concorrono alle assegnazioni degli alloggi costruiti dalla gestione INA-Casa. Infatti, le decisioni delle commissioni provinciali circa i probabili assegnatari sono rese di pubblica ragione mediante pubblicazione, sul *Foglio annunci legali* della provincia, della graduatoria provvisoria ed ogni lavoratore può presentare opposizione contro le decisioni della commissione, la quale deve di nuovo pubblicare sul *Foglio annunci legali* sia la graduatoria definitiva, sia le decisioni in merito alle opposizioni. Per quanto si riferisce, poi, alle maestranze del cantiere navale di Palermo, risulta che esse sono state regolarmente ammesse al-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

l'assegnazione degli alloggi e che già alcuni dei suddetti dipendenti figurano come assegnatari di alloggi messi a concorso con i precedenti bandi generali, mentre sono in corso di regolare istruttoria le domande dai medesimi presentate per il bando generale in corso ».

Il Ministro: RUBINACCI.

SANSONE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — « Per conoscere se non ritiene opportuno costituire nel comune di Giugliano (Napoli) con giurisdizione su Marano, Quarto, Qualiano, Calvizzano, Melito Mugnano, Villaricca e Sant'Antimo, una sezione dell'Ispettorato agrario di Napoli, data la elevata produzione frutticola della zona ». (Già orale 2401).

RISPOSTA. — « A seguito dello scioglimento degli Uffici provinciali statistici economici dell'agricoltura, e dell'assunzione in servizio di un'aliquota del personale appartenente a tali uffici alle dipendenze degli ispettorati provinciali dell'agricoltura, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste intende esaminare la possibilità di attuare un programma comportante l'istituzione di nuovi uffici staccati in tutti gli ispettorati provinciali dell'agricoltura. In tale occasione sarà tenuto in particolare conto la segnalazione circa l'opportunità di istituire in Giugliano, con circoscrizione estesa ai comuni di Marano, Quarto, Qualiano, Calvizzano, Melito, Mugnano, Villaricca e Sant'Antimo, un ufficio staccato dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura di Napoli ».

Il Ministro: FANFANI.

TONENGO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere qualche cosa in merito all'orario che viene attualmente eseguito dal personale amministrativo del compartimento ferroviario di Torino. Come è noto detto personale effettua l'orario diviso, mentre è suo desiderio di eseguire l'orario unico, come da *referendum* e dall'azione svolta dalle organizzazioni sindacali. L'interrogante fa inoltre rilevare che non è logico che mentre in tutti gli uffici ferroviari dei vari compartimenti viene osservato l'orario unico, nel compartimento di Torino si debba invece, malgrado non sia accettato al personale, attuare quello diviso ». (6627).

RISPOSTA. — « Non è previsto un orario di servizio uniforme per tutte le sedi compartimentali della rete ferroviaria; l'orario del per-

sonale amministrativo nei vari compartimenti viene, infatti, stabilito, sentita pure l'autorità prefettizia del luogo, tenuto conto principalmente degli orari osservati dagli altri uffici locali: statali e parastatali. Poiché risulta che in Torino detti uffici osservano l'orario diviso con almeno due ore di intervallo tra il primo ed il secondo orario, non si ravvisa l'opportunità, anche per ragioni di confronto, di aderire alla richiesta del suddetto personale amministrativo dipendente dal compartimento ferroviario di quella città ».

Il Ministro: MALVESTITI.

TURCHI. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere se ritenga giusto l'operato della giunta provinciale amministrativa di Firenze che ha respinto per illegittimità le deliberazioni dei consigli comunali che, in armonia con la circolare del 26 febbraio 1949, n. 15700, del Ministero, hanno deciso di istituire i ruoli transitori per sistemarvi quei dipendenti avventizi, che, pur avendo i titoli prescritti, non possono trovar posto nel ruolo ordinario del personale e, in caso negativo, per conoscere se non ritenga necessario diramare precise istruzioni perché la circolare del 26 febbraio 1949, n. 15700 possa trovare effettiva applicazione ». (6348).

RISPOSTA. — « Le vigenti disposizioni legislative (decreto-legge 7 febbraio 1948, n. 262 e legge 5 giugno 1951, n. 376) prevedono la istituzione dei ruoli transitori soltanto per il personale non di ruolo dipendente dalle amministrazioni dello Stato, essendo ben diversa la situazione di detto personale da quella dei dipendenti degli enti locali, nei cui confronti il decreto-legge 5 febbraio 1948, n. 61, e successive modificazioni, hanno previsto, nei limiti delle esigenze degli enti medesimi, la sistemazione nei ruoli organici. La istituzione, in via generale, di ruoli transitori per inquadrare quel personale degli enti locali che non possa essere nominato nei posti di ruolo già esistenti o di nuova istituzione, non risponderebbe a finalità di pubblico interesse, ma sarebbe preordinata esclusivamente allo scopo di concedere la stabilità ad un personale che risulta assolutamente superfluo alle esigenze degli enti, i quali, come è noto, già si trovano in difficoltà, date le loro condizioni finanziarie, ad assicurare i vari servizi obbligatori.

« La circolare di questo Ministero del 26 febbraio 1949, n. 15700, fu emanata in vista di eccezionali situazioni locali, e nelle more di applicazione delle suaccennate dispo-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

sizioni legislative concernenti l'assorbimento del personale avventizio nei ruoli ordinari. La giunta provinciale amministrativa di Firenze, pertanto, non approvando le deliberazioni di alcuni comuni concernenti l'istituzione di detti ruoli transitori per il dipendente personale, non ha esorbitato dai poteri di controllo ad essa attribuiti dalla legge. Tali poteri importano, come è noto, la facoltà di esaminare i provvedimenti degli enti locali, in tutta la loro essenza, sia sotto il profilo della legittimità, che della convenienza e opportunità. In conseguenza di ciò, l'operato del predetto consesso tutorio non può essere giudicato in via generale, ma va riguardato caso per caso, in relazione ai singoli atti sottoposti a controllo, dovendosi tener conto delle situazioni locali, delle varie esigenze dei servizi e delle condizioni finanziarie delle amministrazioni deliberanti. Queste ultime, ad ogni modo, possono esperire, contro i provvedimenti tutori, i gravami previsti dalla legge, per il riesame dei provvedimenti stessi in sede gerarchica e poi in sede giurisdizionale ».

Il Ministro: SCELBA.

ZACCAGNINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se, come e quando intenda provvedere ad una migliore sistemazione giuridica ed economica degli assuntori ferroviari ». (6374).

RISPOSTA. — « Date le particolari caratteristiche dei servizi concessi in assuntoria, che consentono normalmente una gestione familiare, non è intendimento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di sopprimere dette assuntorie (il che in molti casi sarebbe pregiudizievole agli stessi interessati) né, mantenendole, può cambiarsi la posizione giuridica degli assuntori la quale dipende dall'intrinseca natura del rapporto intercedente tra essi e detta amministrazione (contratto d'opera). Per quanto riguarda invece il trattamento economico dei medesimi, deve essere presente che questo è stato già molto migliorato con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 ottobre 1946, n. 405, e con la legge 14 febbraio 1949, n. 40.

« Inoltre, con decreto ministeriale 8 novembre 1949, le più importanti categorie di assuntori sono state ammesse all'assistenza malattie dell'ENPAS. Inoltre, considerato che gli obblighi contrattuali degli assuntori si concretano essenzialmente nella prestazione della loro opera personale, è in corso di studio opportuno provvedimento che consenta di assi-

curare a detti lavoratori un trattamento economico all'atto della cessazione della loro attività lavorativa ».

Il Ministro: MALVESTITI.

ZAGARI. — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — « Per sapere se si intende mettere riparo alle condizioni particolarmente disagiate ed antigieniche in cui lavorano i dipendenti delle aziende panificatrici di Napoli, il cui orario di lavoro contravviene alle disposizioni della legge n. 775 del 1923, in quanto si svolge nelle ore notturne e non a incominciare alle ore 4 del mattino, come disposto dalla legge stessa ». (6517).

RISPOSTA. — « È molto diffuso nei panifici napoletani il sistema di compiere nelle ore notturne il lavoro di panificazione, e ciò sia per la tecnica della produzione che per le abitudini dei consumatori. Infatti, per far fronte alle richieste di questi ultimi, specie nei grandi panifici, si lavora 24 ore al giorno, e il lavoro viene ripartito generalmente in tre turni di 8 ore ciascuno. Nei panifici di media importanza o piccoli, viene, invece, effettuato un turno unico (o due turni), superando il normale orario di lavoro (sino a 12 ore al giorno). Aggiungasi che la massima parte della popolazione (specie la classe operaia) preferisce consumare una determinata qualità di pane al lievito naturale, detto "pane napoletano", che richiede un notevole tempo per le operazioni di lavorazione e lievitazione. In linea di massima non risulta che si era manifestato, nelle categorie interessate, del malcontento per quanto riguarda il lavoro notturno, specie nei mesi estivi. L'ispettorato del lavoro, per altro, sin dal 1950 ha intensificato la vigilanza per l'applicazione della legge sul divieto del lavoro notturno, pur nei limiti ad esso imposti dalle proprie scarse disponibilità.

« Stante la frequente e larga inosservanza alle vigenti disposizioni di legge, risulta che la vigilanza è stata disposta anche dalle autorità di pubblica sicurezza, mentre di recente è stato richiesto alle prefetture di Napoli e di Caserta di invitare i comuni a svolgere assidua e severa opera in questo settore per mezzo dei rispettivi uffici di igiene. È indubbio, comunque, che la difficoltà di normalizzare la situazione dei panifici anche nel napoletano va ricercata soprattutto nel fatto che le ammende comminate dalla legge ai contravventori sono assolutamente irrilevanti. Su questo punto, però, è opportuno rammentare che già la competente Commissione della Camera

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1951

dei deputati ha approvato (in sede legislativa) apposito disegno di legge (n. 2273) contenente modificazioni alla legge 22 marzo 1908, n. 105, testé inviato all'altro ramo del Parlamento. Poiché con tale provvedimento le penalità sono sensibilmente aumentate e viene prevista, come sanzione accessoria in caso di recidiva, la sospensione dall'esercizio dell'industria fino ad un mese, questo Mini-

stero confida di raggiungere la normalizzazione di una situazione attualmente difficile a conseguirsi, nonostante l'intensa azione esplicata dai vari organi di vigilanza ».

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: RUBINACCI.