

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

	PAG.		PAG.
ANGELUCCI MARIO: Fermata nella stazione ferroviaria di Gualdo Tadino (Perugia) dei treni Roma-Ancona e viceversa. (6697) . . . . .	34908	COLITTO: Sussidio al comune di Toro (Campobasso) per il consolidamento del palazzo comunale. (6716) . . . . .	34913
BASILE: Facilitazioni di viaggio per i familiari a carico dei pensionati dello Stato. (6862) . . . . .	34908	COLITTO: Sussidio all'asilo infantile del comune di Trivento (Campobasso). (6719) . . . . .	34913
BELLONI: Procedimento penale a carico dei signori Ciccarella Carmine e Michele, Labriola Antonio, Messere Michele di Donato, De Caro Donato ed altri, presso il tribunale di Melfi (Potenza). (6967) . . . . .	34909	COLITTO: Ricostruzione della ferrovia secondaria Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano. (Campobasso). (6790) . . . . .	34914
BELLONI: Trattamento economico a favore degli « assuntori » dipendenti dalle ferrovie dello Stato. (6928) . . . . .	34909	COLITTO: Ricostruzione dei ponti della rotabile Frosolone-Cantalupo del Sannio (Campobasso). (6833) . . . . .	34914
BIAGIONI: Ricostruzione del ponte delle catene a Bagni di Lucca (Lucca) (6918) . . . . .	34909	COLITTO: Rimessa in opera delle campane dell'orologio del comune di Provvidenti. (Campobasso). (6834) . . . . .	34914
CAPALOZZA: Ricostruzione dei tronchi ferroviari Pergola-Fermignano e Fossombrone - Fermignano - Urbino (Pesaro). (6653) . . . . .	34910	COLITTO: Spostamento della fermata del comune di Provvidenti sulla linea ferroviaria Termoli-Campobasso. (6836) . . . . .	34915
CARONITI: Danni prodotti dalle alluvioni nel territorio di Naso (Messina). (6696) . . . . .	34910	COLITTO: Ricostruzione a scartamento normale della ferrovia Trento-Malè in Val di Sole. (6875) . . . . .	34915
CECCHERINI: Modifica dell'orario dei treni sulla linea Roma-Bologna-Venezia-Trieste-Tarvisio. (6730) . . . . .	34911	COLITTO: Concessioni speciali ferroviarie per i militari. (6876) . . . . .	34916
CLERICI: Precedenti politici del signor Riccardo Bernabei, reggente il compartimento doganale di Milano. (6522) . . . . .	34911	COLITTO: Ammodernamento della rete ferroviaria del Piemonte. (6877) . . . . .	34916
COLITTO: Unità immobiliari urbane di abitazione di cui all'articolo 16 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 (6479) . . . . .	34912	DE' COCCI: Incremento edilizio nelle Marche. (6670) . . . . .	34917
COLITTO: Costruzione di alcuni tratti della strada provinciale numero 73. (6496) . . . . .	34912	FODERARO: Ripristino delle colture e ricostruzione di case coloniche distrutte dall'alluvione in Calabria, Sicilia e Sardegna. (6533) . . . . .	34917
COLITTO: Sistemazione della strada « Aquilonia » in provincia di Campobasso. (6683) . . . . .	34913	GOTELLI ANGELA e DAL CANTON MARIA PIA: Scontrini di viaggio a riduzione ai maestri collocati a riposo prima dell'anno 1942. (6707) . . . . .	34918
COLITTO: Costruzione della fognatura nel comune di Montecilfone (Campobasso) (6687) . . . . .	34913	GRECO: Opere stradali e ponti distrutti dalle alluvioni sulla linea ferroviaria Vibo-Mileto (Cosenza). (6666) . . . . .	34918
COLITTO: Costruzione dell'asilo infantile nel comune di Montecilfone (Campobasso). (6691) . . . . .	34913	LA MARCA: Concorso di cui al bollettino ufficiale del 31 agosto 1946, n. 15, per controllore viaggiante nelle ferrovie dello Stato. (6777) . . . . .	34919
		LARUSSA ed altri: Danni causati dalle alluvioni in provincia di Reggio Calabria. (6810) . . . . .	34919
		LARUSSA: Provvidenze per il comune di Siderno (Reggio Calabria) in conseguenza delle alluvioni. (6974) . . . . .	34919

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

	PAG.
MANCINI: Comunicazioni ferroviarie nella zona tirrenica della provincia di Cosenza. (6853) . . . . .	34920
MAROTTA: Fornitura di energia elettrica al comune di Calvera (Potenza). (6873)	34920
MAROTTA: Assegnazione di una sede propria alla scuola media femminile « F. Torraca » di Potenza. (6957) . . . . .	34920
MARTUSCELLI: Risarcimento di danni di guerra relativi ad immobili in Africa Orientale. (6953) . . . . .	34921
MENOTTI: Risarcimento di danni per la frana sulla linea del Sempione. (6669)	34921
PIERANTOZZI: Costruzione di un raccordo ferroviario in banchina nel porto di Civitavecchia. (6378) . . . . .	34922
POLANO: Istituzione di una farmacia nei comuni di Escalaplano e Ballao (Nuoro). (6736) . . . . .	34922
POLANO: Mancato completamento di lavori di bonifica nell'abitato del comune di Abbasanta (Cagliari). (6738) . . . . .	34923
POLANO: Strade interrotte dalle alluvioni nel comune di Milis (Cagliari). (6739)	34924
POLANO: Impianti ferroviari in Sardegna e officine per riparazioni di materiale rotabile. (6824) . . . . .	34924
POLANO: Sistemazione delle aule adibite a scuole elementari nel comune di Sarule (Nuoro). (6825) . . . . .	34924
POLANO: Costruzione del mercato pubblico nel comune di Olbia (Sassari). (6849)	34925
POLANO: Automotrice per passeggeri, operai, impiegati e studenti da Portotorres per Sassari. (6915) . . . . .	34925
SAMMARTINO: Vetture di terza classe sui treni diretti A. T. 211 e A. T. 216 sulla linea Roma-Caserta via Cassino e viceversa. (6846) . . . . .	34926
SAMMARTINO: Statizzazione del liceo scientifico parificato di Agnone (Campobasso). (6893) . . . . .	34926
SEMERARO SANTO: Stanziamento di fondi per il risanamento igienico del rione Sciabiche del Comune di Brindisi (6773)	34926
SEMERARO SANTO: Rinvio della gara di appalto per l'esercizio di trasporto a domicilio a mezzo di carri ferroviari in Brindisi. (6866) . . . . .	34926
SEMERARO SANTO: Costruzione di sottopassaggio per viaggiatori nella stazione di Brindisi. (6886) . . . . .	34927
TERRANOVA CORRADO: Ricostruzione del ponte ferroviario provvisorio sul fiume Asinaro e di tratti della strada ferrata Noto-Pachino (Siracusa). (6580) . . . . .	34927
TURCHI: Norme in materia di finanza locale, imposta di famiglia e perequazione tributaria. (5682) . . . . .	34928
ZACCAGNINI: Avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici. (6903)	34929

ANGELUCCI MARIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire al fine di esaudire la richiesta del comune di Gualdo Tadino (Perugia), il quale più volte ha sollecitato il Ministero dei trasporti, onde ottenere la disposizione di far fermare in quella stazione ferroviaria tutti i treni del percorso Roma-Ancona e viceversa. Tale richiesta è determinata dalla importanza economica ed amministrativa di quel comune, sul quale fanno capo linea tutti i servizi pubblici automobilistici per tutte le più importanti località provinciali ed interprovinciali ». (6697).

RISPOSTA. — « Nella località di Gualdo Tadino dal primo novembre 1951 è stata assegnata la fermata permanente anche al direttissimo 73 sicché i treni che attualmente non fermano in detta località sono soltanto il diretto 74 e i rapidi R. 471 ed R. 474. Al riguardo si fa presente che i treni 74 ed R. 474 possono essere ugualmente utilizzati dai viaggiatori diretti a Gualdo Tadino con trasbordo a Foligno su treni ad immediato seguito mentre la comunicazione del mattino da Gualdo Tadino verso Roma in luogo del R. 471 è già assicurata dal direttissimo 73 che per la sua ora di arrivo a Roma è da ritenersi più utile dello stesso R. 471 che vi arriva poco prima di mezzogiorno e svolge solo servizio di prima e seconda classe. Pertanto l'assegnazione della fermata ai treni suddetti non risponderebbe ad una effettiva necessità della citata località. Per quanto riguarda i viaggiatori fruitori dei servizi automobilistici significasi che la situazione a tali effetti può considerarsi quasi immutata rispetto a quella anteguerra, in quanto i servizi automobilistici più importanti, cioè quelli da e per Città di Castello e Scheggia fanno capo a Fossato di Vico e solo alcune corse arrivano fino a Gualdo Tadino ».

*Il Ministro:* MALVESTITI.

BASILE. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno estendere le facilitazioni di viaggio che in atto godono i pensionati dello Stato, ai familiari a carico, mettendo così i detti impiegati in condizioni di avere lo stesso trattamento concesso prima del collocamento in pensione; e, in via subordinata, se non ritenga opportuno almeno di portare l'attuale concessione speciale ferroviaria da sei a dodici biglietti annui ». (6862).

RISPOSTA. — « Il testo delle concessioni speciali per determinati trasporti di persone, di

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

bagagli e di altre cose sulle ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale 4 febbraio 1949, n. 2795, accordava ai pensionati delle amministrazioni statali il beneficio di quattro viaggi individuali di corsa semplice a tariffa numero 5 per anno solare. Tale contingente è stato elevato a sei scontrini annui con decreto interministeriale 12 ottobre 1949, n. 1495. La concessione si applica a circa 370 mila pensionati per un totale potenziale di 2.220.000 viaggi annui, con un minor prodotto per l'amministrazione ferroviaria, calcolato sul percorso medio di chilometri 200 e in terza classe, di lire 879.120.000. L'accogliere pertanto la richiesta di elevare a 12 il contingente di detti scontrini potrebbe portare a un raddoppiamento del detto onere, ciò che non è consigliabile nella attuale situazione del bilancio ferroviario. Lo stesso valga, ed a maggior ragione, per la proposta di accordare scontrini a riduzione (tariffa 5) anche ai familiari del pensionato, oltre i sei già concessi al titolare ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

BELLONI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — « Perché informi la Camera sullo stato delle procedure penali presso il tribunale di Melfi (Potenza) a carico dei signori Ciccarella Carmine e Michele, Labriola Antonio, Messere Michele di Donato, De Caro Donato e altri per delitti di frode a danno della pubblica amministrazione e, per il Labriola, anche di peculato e falso, a smentita delle voci correnti di insabbiamento delle procedure stesse ». (6967).

RISPOSTA. — « Mi pregio comunicare che le procedure penali contro Ciccarella Carmine e Michele, Labriola Antonio, Messere Michele di Donato, De Caro Donato ed altri per delitti di frode in danno della pubblica amministrazione e, a carico del Labriola, anche per peculato e falso, sono regolarmente in corso presso il giudice istruttore del tribunale di Melfi ».

*Il Ministro: ZOLI.*

BELLONI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se — dato l'annuncio del Ministro dei trasporti (vedasi risposta scritta alla precedente interrogazione numero 6314), di un prossimo provvedimento a favore degli assuntori ferroviari, la cui opera si concreta anche essenzialmente in attività personale, provvedimento idoneo ad « assicurare a detti lavoratori un trattamento economico all'atto della cessazione della loro attività lavora-

tiva » — può dare assicurazione sulla più sollecita emanazione del provvedimento annunciato, in attesa di una revisione radicale sulla natura del rapporto di lavoro degli assuntori ferroviari, che dovrebbe adeguarsi alla realtà, alla responsabilità e delicatezza e alla severa disciplina ferroviaria della loro prestazione ». (6928).

RISPOSTA. — « Per l'emanazione di un opportuno provvedimento atto ad assicurare agli assuntori ferroviari un trattamento economico all'atto della cessazione della loro attività lavorativa, è stata chiesta la preventiva adesione del Ministero del tesoro. Nel frattempo questo Ministero ha già avviato lo studio per l'attuazione pratica di detto provvedimento di modo che a questa si possa addivenire con la maggiore sollecitudine possibile. Circa la revisione della natura giuridica del rapporto intercedente tra amministrazione ferroviaria e gli assuntori, si rileva che detto rapporto è in atto, e non può essere in avvenire concepito diversamente, come *locatio operis*, intendendosi con i relativi contratti assicurare l'espletamento di un servizio e non procedere all'assunzione in impiego degli assuntori ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

BIAGIONI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — « Per sapere quando intende disporre la ricostruzione del ponte delle Catene a Bagni di Lucca, distrutto per eventi bellici. La mancanza di questo ponte procura gravissimo disagio ai due paesi di Fornoli e Chifenti ». (6918).

RISPOSTA. — « Si premette che il ponte sospeso sulla Lima a Fornoli (Bagni di Lucca) fu progettato da Lorenzo Nottolini, architetto del Ducato di Lucca, dopo che una piena nel 1836 aveva fatto crollare il ponte preesistente; esso ha un indubbio interesse storico, essendo l'unico ponte sospeso rimasto nella regione ed una delle più interessanti testimonianze di tale genere di costruzione. Danneggiato a seguito degli eventi bellici, il ponte stava per essere completamente abbattuto e rifatto, ritenendosi ormai inadatto alle moderne esigenze del traffico, ma l'Amministrazione delle antichità e belle arti ne ottenne, dopo vive insistenze, la conservazione e il restauro, che, per altro, non è stato possibile effettuare finora, date le scarse disponibilità di bilancio. D'altra parte, per soddisfare le accennate esigenze del traffico, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha provveduto a costruire sul torrente Lima un nuovo e più ampio ponte,

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

sito più a valle, che sostituisce l'antico ponte sospeso, di ampiezza e portata assai limitate. Nell'intento di accogliere i voti di quanti (cittadini ed enti) insistono per la ricostruzione del ponte del Nottolini, questo Ministero ha recentemente stabilito che la somma di lire 5 milioni (pervenutagli in seguito al versamento effettuato da parte di una società per un'infrazione alla legge sulla tutela monumentale), venga impiegata per riprendere i lavori suddetti, salvo, beninteso, a riesaminare la questione dell'intero finanziamento, nel prossimo esercizio finanziario. A tal fine, sono state già impartite in merito, opportune disposizioni al Soprintendente ai monumenti e alle gallerie di Pisa ».

*Il Ministro incaricato: ZOLI.*

**CAPALOZZA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se abbia intenzione di corrispondere alle unanimesi richieste dei comuni di Acqualagna, Apecchio, Cagli, Cantiano, Fermignano, Fossombrone, Frontone, Pergola, Piobbico, Serra Sant'Abbondio, Urbania, Urbino, disponendo la ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano e del tronco Fossombrone-Fermignano-Urbino ». (6653).

**RISPOSTA.** — « Gli esigui stanziamenti attualmente a disposizione delle ferrovie dello Stato vengono essenzialmente devoluti per l'esecuzione, su linee attivate, di lavori diretti ad assicurare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario, quali i ricambi di rotaie che hanno raggiunto il limite di usura ammesso e la sistemazione definitiva dei ponti ripristinati provvisoriamente con travate militari su stilate in legname, che si trovano in precarie condizioni di stabilità. In relazione all'entità ed alla distribuzione nel tempo dei nuovi finanziamenti che verranno concessi alle ferrovie dello Stato ed al programma che su tali basi sarà possibile concretare nei confronti di tutte le altre necessità cui occorre sopperire, verrà esaminata la possibilità di provvedere alla ricostruzione delle linee danneggiate per cause di guerra e tuttora fuori esercizio. Per il momento quindi non è possibile fare previsioni circa la data di ripristino delle linee Pergola-Fermignano e Fossombrone-Urbino sollecitate. Si dà comunque assicurazione, che il problema della loro ricostruzione verrà tenuto presente per poterlo risolvere in modo equo rispetto alle altre ricostruzioni, tutte ugualmente sollecitate da autorità politiche ed enti locali ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**CARONITI.** — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* « Per sapere se sono a conoscenza della frana prodotta dalle recenti alluvioni sul burrone Pinnaca, nel territorio di Naso (Messina), minacciante un gruppo di case che si trovano a monte e che tende ad ostruire il tombino, numero 464, chilometri 100,90, della strada Messina-Palermo, ed il ponticello chilometri 142,090, della strada Messina-Palermo, ed il ponticello chilometri 142,525 della strada ferrata Messina-Palermo, riversandosi ripetutamente nelle proprietà sottostanti, fra la statale e la strada ferrata, costituite principalmente da floridi agrumeti, interrando in certi punti fino all'altezza di circa due metri, col pericolo immediato di interrarle completamente. E per conoscere altresì, se sono venuti a conoscenza che, in conseguenza di tale frana, un gruppo di case tra il ponticello ferroviario e la spiaggia, resta isolato e vi bisogna accedere attraverso la strada ferrata che è alta circa 6 metri, e se non ritengano di intervenire tempestivamente per porre riparo, avviando a questo grave inconveniente ». (6696).

**RISPOSTA.** — « Effettivamente in seguito alle alluvioni dello scorso ottobre si è verificata nella parte alta del burrone Pinaca, in territorio di Naso (Messina) una frana su di un ponte di circa 50 metri e per l'altezza di circa 200 metri. Tale frana interessa la parte superficiale del terreno e, almeno per il momento, non sono da temere danni a case o persone. Il materiale trasportato dalla frana che ostruiva lo sbocco delle acque del burrone al mare, è stato rimosso; sicché l'accesso alle case fra il ponticello della strada ferrata Messina-Palermo e la spiaggia è stato ripristinato ».

*Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: CAMANGI.*

**CECCHERINI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se non intenda studiare un nuovo orario dei treni viaggiatori sulla linea Roma-Bologna-Venezia da e per Trieste e per Tarvisio in modo da assicurare a Bologna, per i treni discendenti, e a Mestre, per quelli ascendenti, opportune coincidenze in considerazione che la linea Bologna-Ferrara-Venezia rimarrà verosimilmente interrotta per mesi, a seguito delle note alluvioni. Tutto ciò per eliminare il grave disagio dei viaggiatori, che a seguito della deviazione dei convogli sulla Padova-Verona-Bologna sono costretti a sostare a lungo nelle stazioni di smistamento ».

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

per la perdita delle coincidenze; disagio che si renderà sempre più acuto, dato che ci si inoltra nella stagione invernale ». (6730).

RISPOSTA. — « A seguito della interruzione della linea Venezia-Bologna vengono istradati via Verona i seguenti treni a lungo percorso: 43, 45, 47, 471 e 475 da Venezia verso Bologna e 42, 44, 46, 468 e 476 in senso inverso. Dei primi, i treni 43, 45 e 47 proseguono, come noto, direttamente su Roma per cui nessuna coincidenza è necessaria a Bologna, mentre i viaggiatori del 471 trovano proseguimento immediato, con il direttissimo 31, con il quale viaggiano le carrozze in servizio diretto Venezia-Roma e che attende a Bologna l'arrivo del citato treno da Venezia deviato via Verona. Anche per i treni verso Venezia le coincidenze per le linee di Trieste e Tarvisio sono comunque sempre assicurate. In particolare il treno 42 trova a Mestre i treni PT per Trieste e 508 per Tarvisio, al quale ultimo passano le carrozze in servizio diretto Roma-Vienna, il treno 44 che prosegue direttamente su Trieste ha coincidenza a Mestre con il 502 per Tarvisio, anche esso con servizio di carrozze dirette fra Roma e Vienna; mentre il treno 46 trova proseguimento rispettivamente con il 616 per Trieste e 504 per Udine, e il 468 da Firenze trova a Mestre il 1638 per Udine e l'S.O. per Trieste. Da quanto sopra risulta che col maggior numero possibile di treni diretti e direttissimi vengono mantenute comunicazioni col Veneto senza trasbordi o soste prolungate intermedie. Inoltre, data la prevista lunga durata dell'interruzione, dal 3 dicembre 1951, cioè da quando si è avuta la possibilità di utilizzare per la deviazione di qualche mezzo leggero, la linea Legnago-Monselice, anch'essa prima interrotta, è stata riattivata una coppia dei rapidi fra Bologna e Venezia, istradata appunto per la via di Ostiglia-Legnago-Monselice, in modo da mantenere gli allacciamenti sia per e dalla Capitale con i rapidi della Milano-Roma, sia con le precedenti comunicazioni per e dal Veneto ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

CLERICI. — *Al Ministro delle finanze.* — « Per sapere, se il signor Riccardo Bernabei, destinato a reggere il compartimento doganale di Milano, dal quale dipendono tutte le dogane del Piemonte e della Lombardia, sia la stessa persona che non soltanto rifiutò di seguire l'8 settembre 1943 la maggioranza dei funzionari doganali di Chiasso i quali, in obbedienza alle istruzioni del legittimo Governo e del delegato Comitato di liberazione

Alta Italia, lasciarono il loro posto e ripararono poi in Svizzera per sfuggire al mandato di cattura, spiccato contro di loro dalle autorità aderenti alla sedicente repubblica sociale di Salò, ma anche, ininterrottamente, fino alla liberazione diede tutta la sua opera per facilitare il trasferimento in Germania dall'Italia degli ingentissimi valori asportati e per lo più rubati. E per sapere, in caso affermativo, se ritenga che tale nomina: 1°) sia compatibile con la dignità nazionale, tanto nei confronti della Confederazione Elvetica (nella quale non è spento il ricordo delle teorie di treni passanti sul suo territorio, carichi di refurtiva diretti in Germania), quanto verso gli altri funzionari della dogana, specie di coloro sopra ricordati che, rimasero fedeli al loro dovere, e pur non ebbero poi dall'amministrazione neanche interamente il pagamento delle loro spettanze; 2°) se essa non gli sembri costituire un grave pericolo di turbamento al servizio, per il fatto che molti dei funzionari fedeli al legittimo Governo, perseguitati durante la repubblica di Salò dal signor Bernabei, ora presterebbero servizio alle sue dipendenze e negli stessi luoghi; 3°) se infine essa non gli sembri un pericoloso precedente per eventualità future analoghe, a sconsigliare ai funzionari della dogana, ed in generale ai dipendenti statali, la obbedienza al legittimo Governo e la fedeltà al dovere ed al giuramento, ed un incentivo ad offrire la loro complicità a qualsiasi usurpatore e a qualsiasi invasore ». (6522).

RISPOSTA. — « Il direttore superiore della dogana di Modane signor Riccardo Bernabei, già dirigente la dogana internazionale di Chiasso all'8 settembre 1943, è stato di recente, per necessità di servizio, ed in seguito alla conseguita promozione al grado di ispettore generale, assegnato al compartimento doganale di Milano, in sostituzione del dottore Gabriele Piergiovanni, destinato ad altro ufficio. Il Bernabei e gli altri 33 impiegati, che prestarono servizio alla dogana internazionale di Chiasso fino alla liberazione dei territori del Nord, furono a suo tempo sospesi dal servizio perché rinviati al giudizio della Corte di assise di Como, con la comune imputazione di avere « collaborando col tedesco invasore, posteriormente all'8 settembre 1943 in correttezza tra di loro, permesso l'esportazione e la importazione a favore della Germania, che potevano impedire, di merci e materiale militare in genere per un importo di oltre tre miliardi e mezzo di lire, arrecando inoltre gravissimo danno patrimoniale alla Nazione italiana ».

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

Come si rileva dalla sentenza 1° marzo 1946, passata in giudicato, tutti gli imputati, compreso il Bernabei, furono assolti « per non costituire reato il fatto ad essi imputato » e successivamente furono deferiti alla competente commissione di primo grado per l'epurazione con l'addebito di « avere svolto opera specifica di collaborazione con la sedicente repubblica sociale italiana (articolo 2, lettera g), del decreto legislativo luogotenenziale 9 novembre 1945, n. 702) ». Senonché detta commissione con pronuncia in data 19 settembre 1946 dichiarò di « non farsi luogo ad alcuna sanzione a carico, del Bernabei Riccardo », in quanto, non essendo emersi altri elementi a suo carico, fu ritenuto che « la continuazione del prestato servizio alle dipendenze del pseudo governo repubblicano non costituisce motivo d'indegnità ad appartenere ulteriormente alla Amministrazione statale ». Il Bernabei perciò, assolto nel giudizio penale e prosciolto nel giudizio di epurazione, fu riammesso in servizio per essere necessariamente utilizzato, come tutti coloro che si trovarono nelle sue condizioni, e fu assegnato alla sede di Modane. La posizione del Bernabei quindi non sembra possa essere considerata diversa da quella di tutti gli altri pubblici dipendenti che non ritennero di dover abbandonare i propri uffici del nord rimasti avulsi, a seguito dei noti avvenimenti politici-militari, dal legittimo Governo. E poiché egli ha sempre dimostrato, dopo la riassunzione, assoluta serenità nel suo operato, non sembra che sussistano fondati motivi per ritenere che la destinazione del Bernabei a Milano possa essere causa di turbamento del servizio ».

*Il Ministro: VANONI.*

*COLITTO. — Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno disporre che sia consentito dare la prova della sussistenza delle unità immobiliari, urbane di abitazione, di cui all'articolo 16 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, contenente disposizioni per l'alloggio dei rimasti senza tetto in seguito ad eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione, con contratto di fitto registrato ma anche con atti di notorietà e dimostrare anche con atti di notorietà le variazioni apportate alle costruzioni quali risultati del vecchio catasto ». (6479).

*RISPOSTA.* — « La prova certa della consistenza in unità immobiliari degli stabili sinistrati da eventi bellici, è data dalle planimetrie prodotte dagli interessati prima dell'even-

to bellico in occasione del censimento della proprietà immobiliare del 1939. Poiché le unità immobiliari che, nella specie, formano oggetto della concessione del contributo, si identificano con le unità di reddito si è sempre ammesso che la prova della consistenza fosse effettuata anche con la produzione dei contratti di locazione per i singoli appartamenti, registrati in epoca anteriore all'evento bellico che ha causato il danno. Un atto notorio che fosse in contrasto con quanto potesse risultare dagli atti anzicennati non sarebbe pertanto ovviamente accettabile. Con circolare 16 marzo 1951, n. 2929, si è però disposto che, ove per la distruzione degli uffici tecnici erariali o degli uffici del registro competenti, o per cause di forza maggiore la documentazione anzicennata non possa essere esibita, potrà ammettersi la presentazione di una dichiarazione giurata resa alla prefettura o davanti ad un notaio da 4 proprietari del luogo, riconosciuti tali dal pretore o dal notaio, che attestino la notoria consistenza e determinazione numerica delle unità immobiliari che costituivano l'immobile sinistrato, ovvero un certificato rilasciato, nello stesso senso, per scienza propria e sotto la sua personale responsabilità dal sindaco del comune. Unitamente a tale documento dovrà essere prodotta una dichiarazione dell'ufficio tecnico erariale o, in subordinata, dall'ufficio del registro, da cui risulti la impossibilità, non attribuibile ad azione od omissione del proprietario, di rilasciare copia delle planimetrie catastali, o dei contratti di fitto registrati ».

*Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.*

*COLITTO. — Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro Campilli.* — « Per conoscere lo stato della pratica, relativa alla costruzione dei tratti non ancora costruiti della provinciale numero 73 che tanto interessa molteplici comuni della provincia di Campobasso ». (6496).

*RISPOSTA.* — « I tronchi della strada provinciale numero 73 ancora da costruire sono due e cioè il secondo (tratto di destra che va dal cimitero di San Biase a Lucito della lunghezza di chilometri 13,100 per una spesa di 210 milioni) ed il terzo (che va da Lupara a Guardialfiera per una lunghezza di chilometri 13,50 con una spesa di 200 milioni). Il primo dei due tronchi ora detti è compreso nel programma concordato con la Cassa per il Mezzogiorno e la spesa relativa graverà sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici; i lavori relativi, però, non potranno essere ese-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

guiti durante il corrente esercizio finanziario data la limitata disponibilità dei fondi di bilancio. Il tronco terzo, invece, è stato compreso fra le opere da eseguire coi fondi della Cassa per il Mezzogiorno; per essi è stato già compilato il progetto esecutivo di un primo lotto, mentre è in corso di compilazione il progetto della parte rimanente ».

*Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici:* CAMANGI.

**COLITTO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere quando pensa che potranno essere eseguiti i lavori di sistemazione della strada « Aquilonia » che tanto interessa, tra gli altri il comune di Pescolaniano (Campobasso) ». (6683).

**RISPOSTA.** — « I lavori di sistemazione della strada « Aquilonia » che interessa, tra gli altri, anche il comune di Pescolaniano (Campobasso) sono già stati appaltati e si è disposto, altresì, che sia data la immediata consegna di essi in attesa della stipula del relativo contratto ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

**COLITTO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere lo stato della pratica relativa alla richiesta da parte del comune di Montecilfone (Campobasso) del contributo dello Stato ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, sulla spesa necessaria per la costruzione della fognatura » (6687).

**RISPOSTA.** — « I lavori di costruzione della fognatura del comune di Montecilfone per i quali è stato chiesto il contributo ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, non sono stati finora compresi nel programma delle opere da ammettere ai benefici della legge anzidetta dato che i fondi di bilancio assai limitati in rapporto alle numerosissime richieste pervenute, sono stati assorbiti dalle opere più urgenti ed indispensabili. Comunque, la richiesta in parola sarà tenuta presente in sede di formazione dei prossimi programmi ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

**COLITTO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere lo stato della pratica relativa alla richiesta da parte del comune di Montecilfone (Campobasso) del contributo dello Stato sulla spesa di 4 milioni previsti per la costruzione dell'asilo infantile ». (6691).

**RISPOSTA.** — « La richiesta del comune di Montecilfone (Campobasso) diretta ad otte-

nere il contributo erariale, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, nella spesa di lire 3 milioni e non di 4 milioni come è indicato nella interrogazione, prevista per la costruzione dell'asilo infantile nel capoluogo, non ha potuto finora, a causa delle limitate disponibilità di bilancio, essere compresa nei programmi esecutivi delle opere ammesse a fruire delle agevolazioni previste dalla menzionata legge. Tale richiesta è però tenuta presente per essere riesaminata in concorso con le numerose altre dirette a conseguire gli stessi benefici e compatibilmente con le disponibilità di fondi, in sede di compilazione dei programmi da attuarsi, in applicazione della legge stessa ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

**COLITTO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se non ritenga di accogliere la domanda presentata dal comune di Toro (Campobasso), con la quale si chiede, ai sensi dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, sui lavori pubblici, un sussidio per il consolidamento del palazzo comunale ». (6716).

**RISPOSTA.** — « Contrariamente a quanto ritiene l'onorevole interrogante non risulta pervenuta a questo Ministero da parte del comune di Toro (Campobasso) alcuna domanda intesa ad ottenere un sussidio dello Stato ai sensi dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, per il consolidamento del palazzo comunale ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

**COLITTO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se non ritenga di concedere un congruo sussidio all'asilo infantile del comune di Trivento (Campobasso) ». (6719).

**RISPOSTA.** — « La richiesta contenuta nell'interrogazione non appare chiara perchè non è indicato a quale titolo viene chiesto il sussidio per conto dell'asilo infantile del comune di Trivento (Campobasso). Comunque per ciò che potrebbe interessare quest'Amministrazione si fa osservare che non si avrebbe altra possibilità, in materia, che l'applicazione delle provvidenze di cui all'articolo 4, penultimo comma, della legge 3 agosto 1949, n. 589, nel caso in cui l'ente in parola fosse una istituzione pubblica di beneficenza, oppure l'applicazione dell'articolo 8 della legge stessa, nel caso si trattasse di un asilo comunale. E' da avvertire, per altro, che nessuna

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

domanda è stata, fino ad ora avanzata per richiesta di contributo statale, a' sensi della legge anzidetta né dal comune né dall'ente e, pertanto, nessun provvedimento può essere preso al riguardo da questo Ministero ».

*Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.*

**COLITTO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere le sue definitive determinazioni, relativamente alla ricostruzione della ferrovia secondaria Agnone-Pietrabbondante-Pescolaniano (Campobasso), la cui importanza dal punto di vista economico, sociale e politico, è pari a quella del tratto Roccaraso (L'Aquila)-Carpinone (Campobasso) di cui il Ministro ha autorevolmente, anche di recente, assicurato la ricostruzione ». (6790).

**RISPOSTA.** — « La ferrovia Agnone-Pescolaniano, già esercitata in regime di concessione dalla Società automobilistica molisana (S.A.M.) ha subito, a causa degli eventi bellici, danni così gravi da rendere impossibile la prosecuzione del servizio. La modesta lunghezza della linea (circa 37 chilometri), con percorso del tutto parallelo alle strade carrozzabili, la scarsità del traffico svoltosi su di essa nel periodo in cui è stata esercitata (uno dei più bassi dell'intera rete ferroviaria italiana) e l'assoluta modestia degli impianti, il tutto messo in raffronto con l'elevato grado di distruzione e manomissioni, hanno fatto ritenere sconsigliabile, in un primo momento, la ricostruzione della ferrovia, talché la commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per lo studio del piano regolatore delle ferrovie l'ha classificata fin dal giugno 1947 nella terza categoria, e cioè tra quelle non indispensabili, perché sostituibili con autolinee. Analogo giudizio è stato emesso, sulla base di ulteriori elementi di istruttoria, nell'adunanza del 19 luglio 1951 dalla commissione interministeriale di cui all'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, alla quale compete, ai sensi della legge stessa, pronunciarsi sulla indispensabilità, nel pubblico interesse, della riattivazione delle ferrovie in concessione, disastrose dagli eventi bellici, o sulla opportunità della loro definitiva chiusura. È da notare che ben quattro autolinee servono adeguatamente i più importanti centri terminali di Agnano e Pescolaniano, e che una di esse, sostitutiva della ferrovia, percorre per intero la strada parallela alla ferrovia stessa, per cui il servizio viaggiatori della zona è da ritenersi largamente assicurato, come è confermato dal fatto che non sono state finora mosse lagnanze né da

parte di enti locali, né da parte del pubblico. D'altra parte anche il trasporto delle merci, il cui traffico è invero sempre risultato assai modesto (circa 10.000 tonnellate annue) può essere adeguatamente soddisfatto dai mezzi automobilistici di trasporto di cui la zona dispone, per cui non sembra che motivi di pubblico interesse possano giustificare l'ingente spesa che occorrerebbe per la ricostruzione degli impianti ferroviari di cui trattasi ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**COLITTO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire per disporre la ricostruzione, assolutamente indifferibile, dei ponti a servizio della rotabile Frosolone-Cantalupi del Sannio, in provincia di Campobasso, nonché del ponte cosiddetto Pisciarellò a servizio della rotabile Frosolone-Sant'Elena Sannita, distrutti dagli eventi bellici nell'autunno 1943, che, riattato con materiale di fortuna, molto frequentemente diventa inservibile, determinando interruzioni del transito, dannosissime per le popolazioni di oltre quindici comuni, che di dette strade si servono per i collegamenti giornalieri, mediante autopulmann, con Napoli, Roma e Campobasso ». (6833).

**RISPOSTA.** — « Lungo la strada provinciale Frosolone-Cantalupo del Sannio devono essere ricostruiti alcuni ponti distrutti dalla guerra. La ricostruzione dei ponti sui fossi Canale e Vallone e sul torrente Rio è compresa nel programma delle opere da eseguire col sistema dei pagamenti differiti. È già pervenuta la domanda di concessione dei suddetti lavori, che l'Amministrazione provinciale di Campobasso aveva intenzione di presentare. La domanda stessa è attualmente in corso di esame. Per quanto riguarda la rinnovata richiesta di ricostruzione del ponte sul torrente Pisciarellò lungo la strada Sant'Elena Sannita-Frosolone non può farsi che riferimento a quanto si è già comunicato con le altre tre risposte date alle interrogazioni numeri 5711, 5713 e 6787 riguardanti identico argomento ».

*Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.*

**COLITTO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere quando potrà aver luogo la rimessa in opera delle campane del pubblico orologio del comune di Provvidenti (Campobasso) requisite nel 1941 ». (6834).

**RISPOSTA.** — « L'ufficio ripristino campane del Ministero dei trasporti, dall'inizio della propria gestione ha provveduto a riattivare

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

complessivamente numero 1811 campane per complessivi chilogrammi 264.907, già appartenenti ad orologi o torri civiche ed a suo tempo requisite o danneggiate per fatti di guerra. Alla data del 1° gennaio 1952 rimaneva da evadere esclusivamente numero 8 pratiche di ripristino campane appartenenti ad enti civici che non hanno ancora potuto completare la necessaria documentazione. Per quanto riguarda la riattivazione di due campane di chilogrammi 107, requisite nel 1941 al comune di Provvidenti (Campobasso), si precisa che al competente ufficio di questo Ministero non è mai pervenuta alcuna domanda per ottenere il ripristino e che l'ufficio stesso, interpellato solo in data 1° corrente dall'amministrazione interessata, ha invitato in data 6 corrente la prefettura di Campobasso ad effettuare ricerche per la domanda in questione, che secondo quanto affermato dall'ente interessato sarebbe stata inoltrata fin dall'ottobre 1948 al Ministero dell'interno. Pertanto le campane del comune di Provvidenti potranno essere riattivate soltanto dopo che la relativa pratica, completa dei documenti necessari, sarà stata rintracciata e trasmessa a questo Ministero ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

*COLITTO. — Al Ministro dei trasporti. —* « Per conoscere se non ritenga opportuno spostare la fermata di Provvidenti sulla linea ferroviaria Termoli-Campobasso dal casello numero 50 alla galleria di Provvidenti, che trovasi 500 metri più vicino al comune predetto, per cui la fermata si troverebbe da esso a 2 chilometri, mentre ora è a tre, utilizzando per la costruzione del fabbricato la somma che sembra stanziata per la costruzione della sala d'aspetto nel casello numero 50 ». (6836).

*RISPOSTA. —* « Il punto in cui dovrebbe essere spostata la fermata di Provvidenti secondo la richiesta, è situato in trincea ed è fiancheggiato, prima e dopo la galleria, da un muro controripa. Pertanto la costruzione di un locale da adibire a sala d'attesa e di un marciapiedi, che di per se stessa richiederebbe una spesa di circa lire 800.000, risulterebbe nel caso in esame molto più onerosa, dovendosi procedere per la formazione della sede a movimenti di terra e ad opere murarie di sostegno. Inoltre si renderebbe necessario costruire una gradinata d'accesso alla fermata. Spesa totale prevista circa lire 3 milioni. Per contro nessuna somma è stata stanziata per la costruzione della sala d'attesa nell'attuale fermata che coincide con la casa cantoniera chilometri 50 più 389 e nella quale pos-

sono ricoverarsi, in caso di maltempo i pochi viaggiatori. Ciò premesso se si tien conto che la gestione della fermata comporta per l'amministrazione una passività di oltre 1 milione e 500 mila lire all'anno e che l'attuale situazione di bilancio delle ferrovie dello Stato spesso non consente di far fronte a lavori di riconosciuta importanza ed urgenza, deve dedursi che nessuna possibilità esiste per il finanziamento dei lavori richiesti per l'invocato spostamento della fermata di Provvidenti ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

*COLITTO. — Al Ministro dei trasporti. —* « Per conoscere lo stato della pratica riguardante la ricostruzione a scartamento normale della ferrovia Trento-Malé in Val di Sole, deliberata con legge 2 aprile 1951, n. 294, che tanto è attesa dalle probe e patriottiche popolazioni del posto ». (6875).

*RISPOSTA. —* « Premesso che è intendimento di questo Ministero di dare al più presto possibile esecuzione alla legge 2 aprile 1951, numero 294, sul potenziamento tecnico ed economico della ferrovia Trento-Malé, infornio che il concessionario della ferrovia stessa ha presentato il 12 dicembre 1951 il progetto esecutivo aggiornato per la ricostruzione a scartamento ridotto ed ha assicurato che presenterà subito analogo progetto, già in corso di compilazione, per la costruzione della ferrovia a scartamento ordinario da Mezzacorona a Malé, come richiestogli da questo Ministero in relazione all'ordine del giorno 16 marzo 1951, approvato dalla VIII Commissione (Trasporti) della Camera, in sede di approvazione della legge anzidetta. Tali progetti sono ora in esame presso i competenti uffici del Ministero i quali dovranno pure prendere in attento esame anche la soluzione che l'Amministrazione provinciale di Trento, in esecuzione di un voto del consiglio regionale per il Trentino-Alto Adige, ha fatto studiare per la costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario e limitata al tronco Mezzacorona-Malé. In pendenza dell'esame dei progetti, sarà a guadagno di tempo, sentito, come di norma, l'ufficio trasporti del Ministero della difesa ed appena compiuto il detto esame sarà udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici; dopo di che saranno adottate le decisioni definitive nei riguardi del tracciato e dello scartamento della ferrovia. Seguiranno le pratiche di carattere amministrativo relative alla compilazione dell'atto di concessione, da approvarsi dal Ministero di concerto con il ministro del tesoro, sentito il

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

Consiglio di Stato. Ho disposto che tutte le pratiche anzidette vengano trattate con carattere di urgenza, nell'intento di giungere rapidamente all'inizio dei lavori; ma debbo avvertire che se la spesa occorrente per la ricostruzione della ferrovia, qualunque sia la soluzione prescelta, superasse i 2.300 milioni già autorizzati con la legge 2 aprile 1951, numero 294, ciò che è molto probabile principalmente a seguito degli aumenti dei prezzi verificatesi successivamente alla data del 31 agosto 1949 in cui fu presentato il progetto di massima che è servito di base per la determinazione della spesa autorizzata con la legge stessa, occorrerebbe assicurare preventivamente il finanziamento della maggiore spesa ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

COLITTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno, in occasione di un eventuale ulteriore aumento delle tariffe ferroviarie e in occasione di una eventuale riduzione delle concessioni speciali, mantenere ferme le disposizioni che attualmente riguardano i militari, essendo evidente che qualsiasi iniziativa del genere di quelle preannunziate dalla stampa sarebbe offensiva per quanti si sono sacrificati per la Patria, e giungerebbe proprio nel momento in cui occorre compiere ogni sforzo per unire e non dividere gli italiani ». (6876).

RISPOSTA. — « Con i prossimi ritocchi delle tariffe viaggiatori nessuna variazione sarà apportata alle percentuali di riduzione attualmente in vigore per i militari e loro famiglie, fermo restando, s'intende, l'aumento generale del 5 per cento applicabile a tutte le categorie ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

COLITTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritiene necessario ed urgente ammodernare la intera rete ferroviaria del Piemonte, sostituendo alla corrente trifase quella continua; e se non ritiene, inoltre, anche necessaria ed urgente la esecuzione delle seguenti opere:

a) ripristino del doppio binario tra Carmagnola e Ceva;

b) ripristino del doppio binario tra Ulzio e Salabertano;

c) sistemazione delle linee di accesso a Torino con l'aggiunta di altri due binari sino a Trofarello o, meglio, sino al bivio Sangone, da collegarsi a Carmagnola mediante un tronco a doppio binario;

d) miglioramento delle comunicazioni con il Canavese e la Valle d'Aosta;

e) trasformazione delle fermate di Madalene e San Benigno;

f) ricostruzione della stazione di Villastellone;

g) modificazione del tracciato della linea verso Modane, con la costruzione di una nuova e più comoda galleria sotto il Moncenisio ». (6877).

RISPOSTA. — « *Trasformazione a corrente continua della rete, a corrente trifase, piemontese.* — La trasformazione a corrente continua dell'attuale sistema di trazione elettrica trifase del gruppo di linee liguri-piemontesi non può trovare realizzazione a breve scadenza, dovendosi provvedere anzitutto all'elettrificazione di quelle linee per le quali la trazione a vapore si presenta oltre modo onerosa, e dovendosi inoltre seguire una organica utilizzazione dei mezzi elettrici di trazione fra i quali vi sono pure i locomotori trifasi. È da prevedersi, tuttavia, che, a seguito della trasformazione del sistema di trazione già in corso su altre linee potranno risultare disponibili locomotori trifasi di maggiore potenza e velocità che, utilizzati sulla rete liguro-piemontese, vi porteranno un sensibile miglioramento al servizio.

« a) *Ripristino del doppio binario tra Carmagnola e Ceva.* — Verrà provveduto al più presto al ripristino del doppio binario fra Carmagnola e Cavallermaggiore; per il successivo tratto Cavallermaggiore-Ceva occorre attendere l'assegnazione di nuovi fondi.

« b) *Ripristino del doppio binario fra Ulzio e Salabertano.* — Per il ripristino del doppio binario fra Ulzio e Salabertano, con il quale sarà completato il doppio binario fra Salabertano e Modane, occorre costruire la travata per il secondo binario del ponte in ferro sulla Dora di Ponteventoso. I relativi lavori sono stati già appaltati.

« c) *Sistemazione delle linee di accesso a Torino con l'aggiunta di altri due binari sino a Trofarello o, meglio, sino al bivio Sangone da collegarsi a Carmagnola mediante un tronco a doppio binario.* — Trovasi in corso di approvazione una proposta per migliorare le condizioni d'esercizio (arrivi e partenze) della stazione di Torino Porta Nuova, ed una volta realizzato tale provvedimento, si esaminerà la possibilità di adottarne degli altri, compatibilmente con le disponibilità di fondi. Il quadruplicamento del tratto di linea Torino-Trofarello richiederebbe spese rilevantissime, per le quali manca la possibilità di finanzia-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

mento, e d'altra parte per tale provvedimento mancano anche attualmente le necessarie premesse di traffico. Altrettanto può dirsi per il segnalato nuovo tronco di linea Bivio Sangone-Carmagnola che, in ogni caso, sarebbe di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

« d) *Miglioramento delle comunicazioni con il Canavese e la Valle d'Aosta.* — Ritenuto che si sia voluto alludere al quadruplicamento Torino-Chivasso, si fa presente che, data l'ingentissima spesa occorrente non è possibile per ora prendere in considerazione la proposta; un miglioramento delle comunicazioni si potrà comunque ottenere a suo tempo con l'elettrificazione della Torino-Milano.

« e) *Trasformazione delle fermate di Maddalene e San Benigno.* — I lavori relativi alla trasformazione in stazioni delle quattro fermate di Rodallo, Candia, Maddalene e San Benigno, di cui le prime due sulla linea di Chivasso-Aosta e le due ultime sulla Fossano-Cuneo, sono tenuti presenti dalle ferrovie dello Stato ma, in relazione all'attuale mancanza di fondi ed alla necessità di dar corso eventualmente a provvedimenti più urgenti, non se ne vede la possibilità immediata di attuazione.

« f) *Ricostruzione della stazione di Villastellone.* — Per la stazione di Villastellone i lavori di carattere più urgente per le esigenze dell'esercizio sono stati già eseguiti. La ricostruzione totale del fabbricato viaggiatori potrà essere presa in esame solo quando sarà possibile disporre delle somme occorrenti per il finanziamento dei relativi lavori. Non è stato possibile includere la ricostruzione dell'edificio suddetto nell'annunciato programma dei 160 miliardi dovendo dare la precedenza a provvedimenti ritenuti più urgenti e indispensabili nell'interesse dell'esercizio ferroviario.

« g) *Modificazione del tracciato della linea verso Modane, con la costruzione di una nuova e più comoda galleria sotto il Moncenisio.* — La questione relativa alla costruzione di un nuovo valico ferroviario sotto il Moncenisio e della eventuale utilizzazione per traffico stradale dell'attuale galleria del Frejus va, se mai, esaminata anzitutto dal Ministero dei lavori pubblici, trattandosi di problema che rientra nella competenza di questo Ministero ed il cui funzionamento dovrebbe far carico al suo bilancio ».

*Il Ministro:* MALVESTITI.

DE' COCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere quale è la quota che

in proporzione alla importanza e all'operosità della regione — intenda riservare alle Marche della somma di lire 15 miliardi, che il Ministero del tesoro ha autorizzato a prelevare dal fondo-lire, ai sensi della legge istitutiva per il fondo incremento edilizio (10 agosto 1950, n. 715) destinata a sollecitare l'attività dell'edilizia privata ». (6670).

RISPOSTA. — « La notizia apparsa anche nei giornali, secondo cui il Ministro del tesoro avrebbe autorizzato il prelevamento di 15 miliardi dal fondo-lire ai fini della legge 10 agosto 1950, n. 715, non trova, almeno per ora, alcuna conferma e pertanto non può darsi alcun affidamento in ordine alla richiesta di carattere particolare formulata dall'onorevole interrogante ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

FODERARO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — « Per conoscere se intenda promuovere un provvedimento legislativo per la concessione di contributi straordinari per il ripristino delle colture e per la ricostruzione delle case coloniche, distrutte o danneggiate dalla recente grave alluvione che ha colpito la Calabria, la Sicilia e la Sardegna ». (6533).

RISPOSTA. — « Questo Ministero, di fronte alle gravi conseguenze per l'agricoltura determinate dalle recenti alluvioni in Calabria, Sicilia e Sardegna, diede subito disposizioni agli Ispettorati compartimentali e provinciali delle regioni colpite per l'uso immediato di fondi disponibili in base al decreto-legge 1° luglio 1946, n. 31, destinandoli all'accoglimento delle domande di contributo per il ripristino delle colture e delle opere danneggiate.

« Tali fondi ammontavano a 115 milioni, così ripartiti:

Per la provincia di Catanzaro	L.	27.500.000
» » » »	Cosenza	» 20.000.000
» » » »	R. Cal.	» 20.000.000
» » » »	Sassari	» 25.000.000
» » » »	Nuoro	» 12.500.000
» » » »	Cagliari	» 10.000.000

« In aggiunta alle suddette disponibilità fu disposta l'assegnazione, per la concessione di tali contributi, di lire 150 milioni sui due miliardi stanziati dal Governo, così che complessivamente gli Ispettorati sono stati messi in condizione di elargire contributi per un totale di 265 milioni, con i quali si stimolano opere per circa 700 milioni. Furono impartite

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

istruzioni agli Ispettorati dipendenti perché le domande presentate per la concessione dei contributi sui fondi come sopra assegnati venissero esaminate con il minimo delle formalità, dando l'assoluta preferenza alle piccole e medie aziende. Si aggiunge che è stato di recente approvato dal Parlamento il disegno di legge recante provvedimenti a favore delle aziende agricole danneggiate dalle calamità atmosferiche dell'estate ed autunno 1951, disegno di legge che prevede la concessione di contributi sia in conto capitale nella spesa relativa alla esecuzione delle opere di ripristino, sia come concorso nel pagamento di interessi sui mutui contratti dagli agricoltori per fronteggiare le medesime occorrenze. Questo Ministero ha pure spiegato il suo immediato intervento presso gli Istituti di credito agrario operanti nelle zone alluvionate perché senza indugio sia concesso agli agricoltori danneggiati una dilazione dei prestiti pendenti, e si è anche preoccupato della necessità che siano messi a disposizione delle aziende, per il ripristino della efficienza produttiva, i mezzi finanziari occorrenti. A tal fine sono stati invitati gli Istituti di credito agrario a dare la precedenza alle domande di mutuo presentate per la esecuzione delle opere di protezione e di ripristino dei fondi alluvionati, sia per i mutui ordinari con il concorso statale nel pagamento di interessi, che per quelli al 4,50 per cento sulle anticipazioni accordate agli Istituti stessi ».

*Il Ministro:* FANFANI.

GOTELLI ANGELA E DAL CANTON MARIA PIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se non creda opportuno provvedere di urgenza alla concessione dei benefici di cui godono tutti i pensionati (sei scontrini annui per viaggi a riduzione sulle ferrovie) anche ai maestri collocati a riposo prima del 1942, visto che essi sono stati equiparati a tutti gli effetti ai pensionati statali dalla legge 12 aprile 1949, n. 149 ». (6707).

RISPOSTA. — « La concessione speciale C, inserita nel testo delle « Concessioni speciali per determinati trasporti di persone, di bagagli e di altre cose sulle ferrovie dello Stato », approvato con decreto interministeriale 4 febbraio 1949, n. 2795, accorda al personale statale collocato in quiescenza, e provvisto di pensione a carico dello Stato, il beneficio di sei viaggi individuali di corsa semplice per anno solare. Per poter fruire delle facilitazioni di viaggio di cui si tratta, la citata concessione prescrive tassativamente

che il personale anzidetto, all'atto del collocamento in quiescenza, debba rivestire la qualità di impiegato, agente od operaio statale ordinario o straordinario, prestare servizio esclusivamente per lo Stato, ed essere retribuito con stipendio o salario gravante totalmente sul bilancio dello Stato medesimo. Con l'emanazione della legge 1° giugno 1942, numero 675, entrata in vigore il 1° ottobre dello stesso anno, i maestri elementari sono stati dichiarati impiegati dello Stato, e pertanto, essendo i maestri medesimi collocati in pensione posteriormente al 1° ottobre 1942 in possesso dei cennati requisiti all'atto del collocamento in quiescenza, essi hanno potuto fruire, e fruiscono di fatto, delle agevolazioni previste dalla concessione speciale C. Di tali requisiti non erano invece in possesso, all'atto del loro collocamento in quiescenza, i maestri che tale collocamento conseguirono anteriormente al 1° ottobre 1942, eppertanto, non riesce possibile ammettere i maestri anzidetti al beneficio della concessione speciale di cui si tratta. Per quanto concerne il riferimento fatto dalle onorevoli interroganti alla legge 12 aprile 1949, n. 149, faccio rilevare che la legge anzidetta ha per oggetto la revisione del trattamento economico dei dipendenti statali, nulla innovando in merito alla posizione giuridica degli stessi ».

*Il Ministro:* MALVESTITI.

GRECO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se non crede indispensabile riesaminare lo stato di consistenza in cui si trovano le opere stradali e specie i ponti, di cui solo la difettosa costruzione, dovuta anche ai cervelotici ribassi d'asta, può spiegare le distruzioni che si sono verificate a seguito degli eventi alluvionali e un disastro del genere di quello che si è abbattuto sulla linea Vibo-Mileto (Cosenza), mietendo fiori di vittime umane ». (6666).

RISPOSTA. — « Prima ancora che il Parlamento avesse approvato il disegno di legge relativo alle riparazioni dei danni arrecati alle opere pubbliche e private causati dalle gravi recenti alluvioni, gli organi regionali e provinciali di questo Ministero erano stati invitati a procedere all'accertamento dei danni stessi e dei provvedimenti da adottare. Siffatti accertamenti saranno estesi ad ogni menomazione della consistenza originaria delle opere che possa costituire pericolo per la loro stabilità. E da far rilevare all'onorevole interrogante, in ordine al rilievo mosso, che di fronte all'eccezionalità delle precipitazioni e

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

delle piene conseguenti, non si può, in linea di massima attribuire la causa dei gravi danni o crolli se non al fatto che gli eventi hanno superato notevolmente le previsioni anche più prudentziali fatte al momento della costruzione delle opere stesse, senza che si debba pensare necessariamente a difetti di esecuzione. Comunque a seguito del provvedimento legislativo già approvato dalle Camere, molte opere potranno essere convenientemente ripristinate ».

*Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.*

**LA MARCA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se non ritiene opportuno nominare al grado di controllore nelle ferrovie dello Stato i concorrenti risultati idonei nel concorso di cui al *Bollettino ufficiale* del 31 agosto 1946, n. 15, prima di procedere al nuovo concorso, per un numero illimitato di posti allo stesso grado di controllore, già bandito dall'Amministrazione competente ». (6777).

**RISPOSTA.** — « Con decreto ministeriale 24 maggio 1945, n. 1638, venne indetto un concorso interno per numero 120 posti di controllore viaggiante, nel quale risultarono idonei complessivamente numero 227 agenti le cui graduatorie furono approvate con decreti ministeriali 8 agosto 1946, n. 729, e 18 aprile 1947, n. 5127. Pertanto gli agenti risultati idonei oltre i 120 posti messi a concorso, vennero esclusi dalla promozione, né riesce ora possibile tornare su tale provvedimento in quanto è principio fondamentale che esaurito il procedimento di un concorso a numero determinato di posti, non possa successivamente aumentarsi il numero stabilito e riesaminarsi la graduatoria per promuovere altri idonei. Del resto con il concorso interno senza limitazione di posti indetto recentemente per l'avanzamento a controllore viaggiante (decreto ministeriale 2 maggio 1951, n. 4446) non si è mancato di tener conto della particolare situazione degli agenti anzidetti, prevedendo per essi ed altri in analoghe condizioni, apposita votazione complementare ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**LARUSSA, TURCO E SPOLETI.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e dell'agricoltura e foreste.* — « Per sapere quali provvedimenti intendano adottare per il comune di Grotteria in provincia di Reggio Calabria duramente colpito dalle ultime alluvioni, e che è minacciato da gravi frane dalle

colline sovrastanti e dalle acque del torrente Torbido e suoi affluenti. Tale pericolo è reale a causa dell'imminente inverno ». (6810).

**RISPOSTA.** — « L'abitato di Grotteria non è minacciato dal torrente Torbido in quanto tale corso d'acqua scorre a notevole distanza, è invece minacciato dall'affluente Catarello, che corre a valle e le cui opere di sistemazione sono necessarie ai fini del consolidamento di quell'abitato, già ammesso tra quelli da consolidare a cura e spese dello Stato a termini della legge 25 giugno 1906, n. 255. I provvedimenti finora adottati in dipendenza delle recenti alluvioni sono i seguenti:

sgombro di frane;  
riapertura del transito sulla strada di accesso;  
sgombro di macerie sulle strade interne;  
demolizione e puntellamento di case pericolanti.

« Sono in corso i lavori di riattamento dell'acquedotto (il rifornimento idrico è però già assicurato) ed è stata iniziata la costruzione di 32 ricoveri stabili ».

*Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: CAMANGI.*

**LARUSSA.** — *Ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — « Per conoscere i motivi che hanno escluso il comune di Siderno (Reggio Calabria), colpito dalle ultime alluvioni da quelle provvidenze adottate per gli altri comuni sinistrati. Siderno, situata tra Locri e Gioiosa, ha molte case distrutte ed altre pericolanti e tale pericolo è reale a causa dell'imminente inverno ». (6974).

**RISPOSTA.** — « Non risponde al vero che il comune di Siderno (Reggio Calabria), danneggiato dalla recente alluvione, sia stato escluso dalle provvidenze adottate a favore degli altri comuni sinistrati. Infatti sono stati disposti i seguenti interventi:

1°) si è subito disposto in base al pronto soccorso, il ripristino dell'esercizio dell'acquedotto di Siderno Marina mediante il convogliamento delle acque di supero della sorgiva che alimenta Siderno Superiore, essendo rimaste completamente distrutte a seguito di una immensa frana, le sorgive di Vena e Malafarina. Si sono inoltre effettuate varie riparazioni alle tubazioni dei due acquedotti;

2°) è stato ripristinato il transito sulla strada provinciale Siderno-Agnana-Canolo, che era rimasto interrotto;

3°) sono stati disposti i lavori per l'inalveamento delle acque del torrente Torbido,

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

nei tratti che interessano la strada statale numero 106 e la ferrovia;

4°) per quanto riguarda i danni subiti dalle abitazioni, si è provveduto alla compilazione di un primo programma per la costruzione di ricoveri stabili tenendosi conto oltre che delle case non abitabili, della capienza ai fini della possibile immediata ricettività che potranno offrire i comuni interessati.

« Con le economie che si potranno conseguire nei lavori di costruzione dei ricoveri anzidetti e secondo le ulteriori assegnazioni di fondi che si disporranno in applicazione del disegno di legge per la riparazione dei danni alluvionali, già approvato dal Parlamento, sarà esaminata la possibilità di costruire un congruo numero di alloggi anche a Siderno ».

*Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: CAMANGI.*

MANCINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se è informato del malcontento esistente nei numerosi comuni della zona tirrenica della provincia di Cosenza (Scale, Verbicaro, Grisolia, Diamante, Belvedere, Bonifati, Cetraro, Acquappesa, Guardia Piemontese, Fuscaldo) a causa delle insufficienti comunicazioni ferroviarie che praticamente rendono impossibile agli abitanti della zona di muoversi per svolgere i propri affari.

« In particolare si richiede l'immediato ritorno alla situazione esistente fino al 20 maggio 1951 e cioè:

a) che siano ripristinati per il servizio locale i due treni A. 245 e A. 242 provenienti rispettivamente da Sapri e da Sant'Eufemia;

b) siano autorizzate le fermate nei centri più importanti per i treni 81 e 85 ». (6853).

RISPOSTA. — « Si è dovuto ricorrere alla soppressione dei treni A. 245 ed A. 242 fra Paia Aieta e Sant'Eufemia per consentire la circolazione sulla linea Tirrena dei numerosi treni straordinari che si rende necessario effettuare durante la campagna agrumaria. Con l'attuale situazione di orario della linea stessa non sarebbe poi possibile il ripristino dei suddetti treni anche perché per l'intenso traffico che si svolge non vi sarebbe modo di lasciare liberi gli intervalli occorrenti per la revisione della linea elettrica di contatto. La possibilità dell'eventuale ripristino dei treni suddetti, potrà essere esaminata solo in occasione dello studio per la compilazione del nuovo orario generale del prossimo mese di maggio, in relazione all'andamento dell'attuale campagna agrumaria ed alla situazione d'orario che verrà a verificarsi. Circa l'asse-

gnazione della fermata per servizio viaggiatori ai treni 81 e 85 nelle località più importanti, si fa presente che il treno 81 con l'attuale orario si è dovuto accelerare sopprimendo delle fermate per ottenere un arrivo a Reggio Calabria non oltre la mezzanotte; d'altra parte esso è fiancheggiato a breve distanza fino Sant'Eufemia dell'accelerato A. 255 ed oltre Sant'Eufemia ha fermata già nelle stazioni più importanti. Per quanto riguarda il treno 85, è da osservare che data l'ora inoltrata della notte in cui il treno stesso transita nelle località oltre Sapri, l'eventuale assegnazione di fermate, che avrebbero del resto una scarsa utilizzazione, andrebbe a scapito della celerità e regolarità di marcia del treno che svolge un servizio di comunicazione a lungo percorso già con qualche difficoltà ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

MAROTTA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere i motivi per cui non si è ancora provveduto ad assicurare la fornitura di energia elettrica al comune di Calvera (Potenza) pur essendo stati costruiti da più tempo tutti i necessari impianti, e se non ritenga d'intervenire perché l'allacciamento avvenga al più presto ». (6873).

RISPOSTA. — « È stato già emesso il decreto con cui il comune di Calvera viene autorizzato a costruire e a porre in esercizio la linea elettrica a 6 mila Volt San Chirico Raparo-Calvera. Di ciò è stata data comunicazione all'Ufficio del genio civile di Potenza fin dal 21 dicembre 1951 per gli ulteriori provvedimenti di competenza ».

*Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.*

MAROTTA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — « Per conoscere se non ritenga d'intervenire con la massima urgenza perché sia assicurata la disponibilità di una sede propria alla scuola media femminile « F. Torraca » di Potenza, onde eliminare i notevoli inconvenienti ed il grave pregiudizio didattico derivanti dall'attuale insostenibile situazione ». (6957).

RISPOSTA. — « Il Ministero ha ben presente la situazione generale dell'edilizia scolastica di Potenza, nella quale si inserisce il problema dei locali della scuola media femminile, di cui si interessa l'onorevole interrogante. Premesso che in questi ultimi tempi la situazione è andata via via migliorando, dopo le distruzioni determinatesi in seguito agli eventi bellici, si comunica che è in corso di

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

costruzione un vasto fabbricato che ospiterà il liceo e l'istituto magistrale; si spera perciò, di poter presto fare in modo che la scuola media femminile « F. Torraca » di Potenza abbia la disponibilità di una sede propria, com'è nei voti dello scrivente e dell'onorevole interrogante ».

*Il Ministro incaricato: ZOLI.*

MARTUSCELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro ad interim dell'Africa italiana.* — « Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare il Governo per il risarcimento dei danni di guerra relativi agli immobili dell'Africa Orientale, e se è vero che non è stata ancora nominata la commissione giudicatrice per l'esame delle domande, circostanza che comprometterebbe, sulle soglie dell'inverno, le aspettative degli interessati di avere almeno un acconto sulle dure perdite sofferte ». (6953).

RISPOSTA. — « La materia dei danni di guerra venne, a suo tempo, organicamente ed uniformemente regolata, con efficacia per tutti i territori già di sovranità italiana in Africa, col regio decreto 14 giugno 1941, n. 964, informato, nel suo contenuto sostanziale, alla legge 26 ottobre 1940, n. 1543, e relative norme integrative, concernente il risarcimento dei danni provocati dalla guerra in Italia. Come è noto, dopo una lunga sospensione dell'attività liquidatoria di tutti i danni di guerra, nel 1945 il Ministero del tesoro autorizzava la ripresa dei pagamenti dovuti ai danneggiati del territorio metropolitano, limitatamente, però, ad alcune categorie di beni e soltanto per un importo parziale del danno accertato e liquidato, a titolo di acconto sulla liquidazione definitiva. Le categorie dei beni ammessi al risarcimento e l'ammontare di detti acconti hanno subito, in successione di tempo, modifiche varie in forza di provvedimenti emanati dallo stesso Ministro del tesoro. Analogamente si è provveduto, di volta in volta, con appositi provvedimenti legislativi, per i danneggiati dei territori già di sovranità italiana in Africa (decreto luogotenenziale 30 novembre 1945, n. 879; decreto legislativo 6 maggio 1948, n. 1150; legge 15 marzo 1950, n. 176). Attualmente, è in fase di predisposizione un nuovo disegno di legge col quale, in correlazione con le più recenti disposizioni emanate per i danneggiati del territorio metropolitano, viene disposta la concessione di acconti per i danni arrecati da eventi bellici, nei territori già di sovranità italiana in Africa, alle industrie artigiane, alle piccole industrie, alle

piccole imprese commerciali ed alle attrezzature agricole. Allo stato attuale, fra le varie categorie di beni per i quali è consentito il pagamento degli acconti, sia in Italia, sia nei territori già di sovranità italiana in Africa, non sono compresi gli immobili, e pertanto, per l'ammissione a risarcimento di tali beni occorre attendere l'emanazione delle nuove norme concernenti la concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra, di cui al disegno di legge recentemente presentato dal Governo al Parlamento (disegno di legge numero 2379 della Camera dei deputati), vellevoli anche per i territori già di sovranità italiana in Africa. Per il caso che l'interrogazione intendesse riferirsi agli immobili ubicati in Etiopia e perduti dai rispettivi proprietari non per fatto di guerra ma in applicazione del Trattato di pace, deve precisarsi che la materia è di competenza del Ministero del tesoro, giusta il decreto ministeriale 21 ottobre 1950, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 ottobre 1950, n. 250, modificato con decreto ministeriale 27 dicembre 1950, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 dicembre 1950, n. 298 ».

*Il Sottosegretario di Stato per l'Africa italiana: BRUSASCA.*

MENOTTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere quali provvedimenti di urgenza abbia preso e quali altri intenda adottare in concreto, a seguito della frana che il 12 novembre 1951 ha investito il tratto ferroviario Domodossola-Varzo (Novara) sulla linea del Sempione:

1°) per risarcire il danno morale e materiale dei parenti delle vittime;

2°) per risarcire i danni patiti da proprietari privati;

3°) per ristabilire le comunicazioni ferroviarie, nel più breve tempo possibile, trattandosi di linea internazionale ». (6669).

RISPOSTA. — « 1°) Nel sinistro verificatosi il 12 novembre 1951 nel tratto della linea ferroviaria Domodossola-Varzo, sono rimasti vittime l'assuntore ferroviario (guardamassi) Ferraris Simone e due suoi figli, nonché il boscaiolo Pesenti Egisto, estraneo all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Il Ferraris è stato riconosciuto vittima di infortunio sul lavoro e, conseguentemente, alla vedova, cui è già stata corrisposta la indennità di infortunio spettante, *una tantum*, a norma di legge, verrà liquidata non appena la stessa avrà presentato la prescritta documentazione, la rendita d'infortunio che le compete ai sensi

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

delle vigenti disposizioni, nonché le spese per i funerali dei congiunti. Per la vedova stessa è in corso una pratica per corrisponderle, al più presto possibile, una congrua elargizione straordinaria. Nessuna elargizione verrà deliberata a favore dei parenti del Pesenti, dovendosi il sinistro attribuire a cause estranee alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

« 2°) L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non può essere chiamata a risarcire i danni subiti dai privati, poiché, come detto sopra, il sinistro deve attribuirsi a cause non imputabili all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

« 3°) In merito alla ripresa dell'esercizio ferroviario sul tratto di linea Domodossola-Varzo, onde consentire il transito delle comunicazioni ferroviarie internazionali, via Iselle, assicuro che il ripristino provvisorio della linea, a semplice binario, è stato attuato in data 27 dicembre 1951, essendo stati portati a compimento con la massima celerità i lavori relativi. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sta inoltre provvedendo con tutta urgenza per l'attuazione di quanto necessario per la sistemazione definitiva della tratta di linea interessata dalla frana ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

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, pesci, 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 della penisola e, in particolare, di centro di collegamento fra il mercato metropolitano di Roma e le zone produttive della Sardegna ». (6378).

RISPOSTA. — « Per provvedere alla sistemazione definitiva del piano praticabile del pontile per la Sardegna nel porto di Civitavecchia per l'importo di lire 20 milioni, ven-

nero appaltati da questo Ministero i relativi lavori che vennero ultimati allo scadere del termine contrattuale fissato per il 31 maggio 1951. I lavori anzidetti riguardavano:

a) il rialzamento da quota 1,36 a quota 1,60 sul medio mare sia del piano praticabile del pontile, sia di quello della zona retrostante;

b) la pavimentazione generale del pontile con guide laterali, tutto a selciato;

c) la sistemazione della pavimentazione, sempre a selci di tutta la zona antistante il costruendo fabbricato della stazione marittima con raccordo con la strada di accesso al porto dell'abitato (calata Laurenti);

d) la sistemazione del marciapiede lungo il tratto di ferrovia ove sostano i treni viaggiatori.

« L'ufficio competente provvedeva ad eliminare — nei limiti del possibile — tutti gli inconvenienti provocati dall'esecuzione dei lavori stessi, in modo da assicurare il transito dei viaggiatori e lo sbarco ed imbarco delle merci. Per risolvere il problema dello sbarco a carico diretto su vagoni ferroviari di derrate ed altri prodotti provenienti dall'isola, si dovrebbe attuare il raccordo ferroviario lungo il pontile della Sardegna con due binari correnti lungo le due banchine del pontile stesso, posti a tale distanza dal ciglio da consentire lo scarico diretto con i mezzi di bordo. Il Ministero dei trasporti, competente a tale riguardo, in quanto dovrebbe gestire il raccordo, esclude però la possibilità di attuare tale impianto, data la speciale posizione del pontile, posizione che non consente di svolgere il raccordo col minimo raggio consentito di metri 150. Lo stesso Ministero dei trasporti fa presente che dal 18 marzo 1951 è stato ripristinato il servizio di prima classe per i treni da e per Civitavecchia marittima ».

*Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: CAMANGI.*

POLANO. — *All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — « Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per favorire l'istituzione di una farmacia nei comuni di Escalaplano e Ballao (Nuoro) che ne sono sprovvisti, ragione per cui le popolazioni di detti comuni sono costrette a recarsi in comuni lontani per procurarsi i medicinali necessari ». (6736).

RISPOSTA. — « Per quanto concerne il servizio farmaceutico nel comune di Escalaplano la sede farmaceutica già istituita in detto comune fu compresa nel bando di concorso di

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

cui al decreto del prefetto di Nuoro del 9 agosto 1937, n. 23048.

« Il concorso per l'assegnazione della farmacia andò deserto e la sede è stata di nuovo messa a concorso con il decreto prefettizio del 28 ottobre 1949, n. 16291, prorogato con decreto del 17 maggio 1951, n. 4299. Il prefetto ha comunicato, altresì, che allo scopo di assicurare il conferimento della sede, e tenuto conto della popolazione del comune (2338 abitanti) è stata stabilita l'indennità di residenza di cui all'articolo 115 del testo unico delle leggi sanitarie. Per quanto riguarda l'apertura della farmacia nel comune di Ballao, la sede farmaceutica anch'essa già istituita, è stata ripetutamente messa a concorso con esito negativo. Da ultimo è stata compresa nel nuovo bando di concorso di cui al decreto prefettizio del 26 novembre 1951, n. 66523. Qualora anche quest'ultimo concorso dovesse andare deserto, il prefetto di Cagliari ha assicurato che esaminerà l'opportunità di istituire, in via temporanea, nel comune predetto un armadio farmaceutico ai sensi dell'articolo 47 e 48 del regolamento per il servizio farmaceutico. Questo Alto Commissariato, allo scopo di assicurare la istituzione del servizio farmaceutico nei due comuni, ha dato disposizioni ai prefetti di Nuoro e Cagliari perché, ai sensi della legge 20 febbraio 1950, n. 54, relativa all'aumento dell'ammontare della indennità di residenza alle farmacie rurali, e del decreto presidenziale 15 luglio 1951, numero 739, che approva le norme di esecuzione alla suddetta legge n. 54, venga esaminata dalle rispettive commissioni provinciali delle farmacie la possibilità di assicurare ai farmacisti, ai quali sarà conferita la sede, la indennità di residenza nella misura prevista fino al massimo di lire 80 mila annue ».

*L'Alto Commissario: MIGLIORI.*

*POLANO. — Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici. —* « Per conoscere se siano informati che i notevoli danni alle abitazioni ed al bestiame prodotti dall'allagamento dell'abitato nel comune di Abbasanta (Cagliari) nell'alluvione dei giorni scorsi si sarebbero potuti evitare, e sarebbero stati molto più limitati, se fossero stati portati a termine i lavori di bonifiche iniziati nei pressi del detto paese nel 1948 e poi sospesi per cause ancora ignote, e se non fossero stati abbandonati nei dintorni di quei lavori grandi quantità di macerie che hanno ora ostruito il passaggio delle acque le quali per conseguenza, non potendo scorrere, si sono riversate nella zona adiacente investendo l'abitato.

L'interrogante chiede di conoscere se i ministri interrogati non intendano provvedere: 1°) ad accertare le responsabilità per un tale abbandono dei lavori che ha contribuito ad accrescere i danni; 2°) all'urgente riparazione dei danni; 3°) alla urgente ripresa dei lavori necessari per la rimozione delle macerie e per l'ultimazione della bonifica, onde evitare nuovi eventuali allagamenti di quell'abitato ». (6738).

*RISPOSTA. —* « Con decreto dell'Alto Commissariato per la Sardegna in data 12 luglio 1948, n. 11851, fu approvato il progetto 3 maggio 1948 dei lavori di piccola bonifica in agro di Abbasanta (sistemazione Rio Bonorchis), dell'importo di lire 23.100.000 e fu autorizzata l'esecuzione di un primo stralcio di tali lavori, per l'importo di lire 11 milioni, cifra corrispondente alla somma disponibile per quell'opera.

« Eseguito circa il 60 per cento dei lavori, la cooperativa esercizio del lavoro — Suburbio di Roma —, appaltatrice di essi, li interruppe improvvisamente, unitamente ad altri lavori appaltati in Sardegna, per cui il provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Sardegna dovette disporre la rescissione del contratto. La ripresa dei lavori ed il completamento dello stralcio non sono stati finora possibili a causa della deficienza dei prezzi di progetto e della impossibilità di impegnare la maggiore spesa derivante dall'aggiornamento dei prezzi stessi per mancanza di fondi. Solo ora l'accertamento di alcune economie in seguito all'approvazione di atti di contabilità finale relativi ad altre opere consente il finanziamento della perizia di completamento dei lavori di primo stralcio.

« I danni verificatisi in Abbasanta durante la recente alluvione e nonostante l'eccezionalità delle precipitazioni si riducono all'allagamento di alcuni scantinati per 20-30 centimetri e perciò non rivestono alcun carattere di particolare gravità. Com'è noto, il disegno di legge recante provvedimenti a favore delle aziende agricole colpite dalle calamità atmosferiche dell'estate ed autunno 1951, già approvato dal Parlamento, prevede fra l'altro stanziamenti per le spese di riparazione dei danni alluvionali alle opere pubbliche di bonifica e sistemazione di bacini montani ».

*Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: FANFANI.*

*POLANO. — Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale. —* « Per conoscere se intendono provvedere di

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

urgenza e rimettere in efficienza le strade interrotte dall'alluvione che si è abbattuta sull'abitato del comune di Milis (Cagliari) e per riparare la strada di Bonaccado che già aveva subito gravi danni a causa della guerra ed è completamente impraticabile ». (6739).

RISPOSTA. — « Si ritiene opportuno chiarire che le strade dell'abitato di Milis (Cagliari) nonché la strada di Bonaccado-Milis non sono rimaste danneggiate dalle recenti alluvioni e pertanto nessun intervento da parte del Ministero dei lavori pubblici è possibile a tale titolo. Ai lavori di riparazione della detta strada Bonaccado-Milis, danneggiata in parte a causa del traffico militare non si è finora potuto provvedere per mancanza di fondi. Il Ministero stesso però si riserva di intervenire per le necessità più urgenti mediante l'eventuale impiego delle economie. Per quanto riguarda la competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale si avverte che non essendo pervenuto alcun progetto di istituzione di un cantiere-scuola in Milis, nessun provvedimento può essere adottato a tal riguardo ».

*Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici:* CAMANGI.

POLANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere i motivi per cui non si è provveduto finora a migliorare le condizioni degli impianti delle ferrovie dello Stato in Sardegna, e particolarmente quelli delle tre officine: per riparazioni locomotive, automotrici, carrozze e carri, in Cagliari, pur essendo noto il grave stato in cui essi si trovano e le difficoltà, i disagi e i pericoli che ne risultano per il personale impiegato. L'interrogante chiede, altresì, di conoscere perché non sia stata costruita la nuova officina nella stazione delle ferrovie dello Stato di Cagliari, per la quale nell'aprile 1949 era stata perfino posta la prima pietra da un rappresentante del Governo ». (6824).

RISPOSTA. — « In Cagliari l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non ha mai avuto officine per grandi riparazioni di rotabili. Circa 3 anni or sono fu studiata la costruzione di una grande officina ma, data la ingente spesa occorrente, il progetto non ebbe attuazione. Attualmente i lavori di riparazione di media entità vengono eseguiti negli impianti annessi al deposito locomotive; impianti già riparati dai danni riportati a causa della guerra. Circa la costruzione di una nuova modesta officina per la riparazione delle

automotrici, ecc., la proposta venne approvata con decreto del 1° marzo 1949, n. 3331 (lire 68.675.000). Data però l'assoluta inconsistenza del terreno, manifestatasi durante gli scavi di fondazione, si rese necessario adottare strutture in ferro anziché in cemento armato, per cui si è dovuto approntare un nuovo progetto. La relativa proposta di variante è stata approvata con decreto del 26 settembre 1951, n. 1306. Attualmente è in corso la compilazione degli erobarati per l'appalto dei lavori. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede ad integrare le riparazioni degli impianti della Sardegna, mediante periodici invii dal continente di rotabili in piena efficienza, ritirando quelli che non possono venire riparati nell'isola; cosicché oggi l'efficienza del parco rotabile della Sardegna è sensibilmente più elevata, di quella di anteguerra, qualitativamente superiore e quantitativamente adeguata ».

*Il Ministro:* MALVESTITI.

POLANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — « Per conoscere se sia informato che le recenti piogge hanno ulteriormente peggiorato le già gravi condizioni delle aule adibite a scuola elementare nel comune di Sarule (Nuoro), tanto che in esse l'acqua penetrando dalle fessure del soffitto e delle finestre, ha prodotto nel pavimento e nei muri tale umidità da rendere impossibile, senza compromettere la salute degli alunni e degli insegnanti, il proseguimento delle lezioni. Si fa presente che a causa delle condizioni infelici dei locali, solo la metà circa dei 400 bambini che potrebbero frequentare la scuola vi andava finora, e che nelle attuali peggiorate condizioni numerosi altri bambini saranno ritirati dalle proprie famiglie giustamente preoccupate per la loro salute. L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il ministro intende adottare per assicurare locali adatti e sani alla popolazione scolastica del precitato comune ». (6825).

RISPOSTA. — « Il Provveditore agli studi di Nuoro si è ripetutamente rivolto al sindaco di Sarule, invitandolo a porre l'edificio di quelle scuole elementari in condizioni di abitabilità e di funzionalità. Il sindaco ha assicurato che farà mettere i vetri mancanti, ha provveduto a far riparare il tetto, che l'alluvione aveva danneggiato ed ha assicurato di curare che i proprietari dello stabile concedano in uso alle scuole due ambienti situati al piano terra, in sostituzione delle due aule situate all'ultimo piano, in guisa che sia eli-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

minato ogni eventuale pericolo. Si informa, infine, l'onorevole interrogante che è in corso la pratica per la costruzione di un nuovo edificio; l'area è già stata scelta, mentre il progetto è in corso di compilazione. Il comune ha avuto promessè dall'Ente regione per il necessario finanziamento, che dovrebbe essere concesso a breve scadenza ».

*Il Ministro incaricato: ZOLI.*

POLANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere per quali ragioni non venga ultimata la costruzione del mercato pubblico nel comune di Olbia (Sassari). Si fa presente che i lavori di costruzione di detto mercato che erano giunti a buon punto, sono stati da tempo inspiegabilmente sospesi, e l'opera trovasi ora in stato di abbandono e se non ravvisi l'urgenza di provvedere alla ultimazione dell'opera ». (6849).

RISPOSTA. — « La ricostruzione del mercato pubblico in Olbia (Sassari) non è stata ancora ultimata perché non è stato finora possibile appaltare i relativi lavori. Difatti, la gara esperita il 6 dicembre 1951, per il completamento della ricostruzione del detto mercato, per un importo di lire 18 milioni, è andata deserta. Sono però in corso nuove trattative per cui si spera che tra non molto i lavori in parola possano essere appaltati ed iniziati ».

*Il Sottosegretario di Stato: CAMANGI.*

POLANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non sia possibile far partire al mattino tra le ore 7-7,30 da Portotorres per Sassari una automotrice per i passeggeri operai, impiegati e studenti che devono recarsi al capoluogo per ragioni di lavoro. Si fa presente che attualmente vi è un treno misto che parte da Portotorres alle ore 7,20: esso prende i passeggeri sopra detti, ma fa contemporaneamente servizio di merci, per cui impiega spesso oltre un'ora per un tragitto che l'automotrice compie in 25 minuti, sicché i lavoratori e gli studenti arrivano quasi sempre in ritardo alle loro occupazioni... ». (6915).

RISPOSTA. — « L'impegno delle automotrici in esercizio sulla linea Porto Torres-Sassari-Chilivani, rispetto al loro turno di servizio già molto stretto, non consente di utilizzarle per l'istituzione di altri servizi sulla tratta in questione, in particolare nell'ora richiesta. Per attivare il nuovo treno desiderato in partenza da Porto Torres per Sassari tra le ore 7

e le 7,30 occorrerebbe l'impiego di altri mezzi leggeri di cui attualmente non si ha alcuna disponibilità in relazione alle molteplici necessità del loro impiego sulle linee dell'isola e dell'intera rete ferroviaria del continente. Non riesce perciò possibile aderire alla richiesta, ma si procurerà però di adottare quei provvedimenti che valgano a regolarizzare l'arrivo a Sassari del treno omnibus 3021 in modo che il treno stesso possa ugualmente rispondere alle esigenze delle popolazioni interessate senza ricorrere all'effettuazione di altri servizi ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

SAMMARTINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere come mai i treni AT. 211 e AT. 216, in partenza rispettivamente da Roma per Caserta — via Cassino — alle ore 7,55 e da Caserta a Roma — via Cassino — alle ore 16,20, non portano la terza classe; se non ritiene pertanto disporre, a vantaggio, oltre tutto, della economia generale dell'amministrazione ferroviaria, che vengano istituite le terze classi in detti treni, in conformità dei voti più volte espressi dai viaggiatori delle regioni interessate ». (6846).

RISPOSTA. — « Le percorrenze dei treni AT. 211 ed AT. 216 fra Roma e Caserta sono effettuate da due automotrici, mezzi che, come noto, hanno una limitata disponibilità di posti e sono già molto frequentati, pur svolgendo solo servizio di seconda classe. Qualora si dovesse istituire nei treni predetti anche il servizio di terza, come richiesto, l'ulteriore sensibile maggior apporto di viaggiatori che ne deriverebbe, non potrebbe essere contenuto nelle automotrici attualmente in servizio sulla linea in esame, per cui si dovrebbe ricorrere ai treni a vapore, con maggiori spese di esercizio e sensibile allungamento della percorrenza, a scapito, quindi, di quella celebrità che rende le automotrici gradite al pubblico ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

SAMMARTINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — « Per conoscere lo stato della pratica per la invocata statizzazione del liceo scientifico parificato di Agnone (Campobasso), che da sette anni funziona, unico nel Molise, con manifesta soddisfazione delle autorità scolastiche e delle famiglie di numerosi centri dell'Abruzzo e del Molise interessati ». (6893).

RISPOSTA. — « Per l'anno scolastico 1951-1952 non è stato possibile accogliere il desi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

derio del comune di Agnone per la istituzione di un liceo scientifico statale, in quanto la relativa domanda, corredata dai documenti di rito, avrebbe dovuto essere presentata dall'Amministrazione provinciale di Campobasso, a carico della quale sono gli oneri per il mantenimento di un istituto del detto tipo (articoli 97, 100 e 103 del regio decreto 6 maggio 1923, n. 1154). Ove tale domanda venga regolarmente presentata per il 1952-53, non si mancherà di prenderla nel più attento esame, in relazione ai fondi che saranno disponibili per la creazione di nuove scuole clas-siche ».

*Il Ministro incaricato:* ZOLI.

SEMERARO SANTO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere quando intende stanziare i fondi necessari affinché il comune di Brindisi possa dare inizio al risanamento igienico del rione Sciabiche, la di cui zona è stata espropriata fin dal 1936 per demolire le antigieniche catapecchie, dove vivono ammassate senza alcun rispetto per la morale, numerosissime famiglie di umili pescatori, per i quali è necessario costruire nuovi gruppi di abitazione esclusivamente per gli abitanti del rione ». (6773).

RISPOSTA. — « Nel 1938 il comune di Brindisi provvide al risanamento igienico del rione Sciabihe con la costruzione del villaggio dei pescatori per alloggiare le famiglie che abitavano nella parte del detto rione che fu demolito. Successivamente l'amministrazione provinciale sistemò definitivamente la zona con la costruzione di una strada panoramica avvalendosi dei benefici della legge 5 agosto 1945, n. 517. Quanto alla rimanente parte della zona in questione per la quale non vi è stata mai alcuna espropriazione poiché queste furono nel 1938 limitate solo alla parte per la quale si provvide alla sistemazione, il comune di Brindisi non ha potuto affrontare il completamento del risanamento di detta zona in quanto era necessario provvedere preliminarmente alla sistemazione delle 150 famiglie ivi alloggiate. Tale sistemazione è riuscita impossibile perché in Brindisi dal 1938 ad oggi la popolazione è aumentata da 40 mila a 60 mila abitanti (aumento di circa il 50 per cento) ed a tale incremento non solo non ha corrisposto un eguale incremento edilizio, ma anzi si sono avuti 3 mila vani distrutti dalla guerra. D'altra parte occorre una spesa di lire 250 milioni circa per provvedere alla costruzione dei citati 150 alloggi nonché per l'epropriazione e demolizione dei fabbricati esistenti. Tali opere

che non possono essere effettuate ai sensi della citata legge 5 agosto 1945, n. 517, essendo esauriti i relativi fondi, devono essere eseguite dal comune, il quale, peraltro, potrà avvalersi della richiesta di contributo ai sensi delle leggi vigenti in materia, tanto per il risanamento della zona, quanto per la costruzione degli alloggi ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

SEMERARO SANTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se non ritiene opportuno — in attesa di nuovo esame — dare immediate disposizioni al compartimento di Bari, affinché si soprasseda alla gara di appalto per l'esercizio di trasporto dalla stazione ferroviaria di Brindisi a domicilio dei carri ferroviari a mezzo dei carrelli stradali, dato che detta concessione verrebbe a portare un gravissimo disagio economico alle categorie dei lavoratori interessati (facchini e ippotrasportatori) tra i quali serpeggia un vivo malcontento, stante la loro misera vita ed aumenterebbe la già numerosa schiera dei disoccupati brindisimi e, tutto ciò, per far beneficiare un appaltatore poiché i servizi non ne risentirebbero alcuna migliona, funzionando essi con soddisfazione di tutte le categorie interessate ». (6866).

RISPOSTA. — « L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, allo scopo di portare il proprio contributo alla diminuzione del prezzo delle merci, incrementando, nel contempo, il proprio traffico, ha in corso un programma tendente a migliorare gradualmente i servizi di trasporto onde adeguarli ai progressi tecnici già realizzati, in detto campo, anche in altri paesi. Il trasbordo delle merci in stazione, dai carri ferroviari ai mezzi stradali, rappresenta un aggravio di spesa ed una perdita di tempo che il vettore, nei tempi attuali deve, per quanto possibile, eliminare anche per ovvie ragioni di pubblico interesse. Premesso che il trasporto a domicilio dei carri completi, con carrelli stradali, è già da tempo esercitato in 120 scali (tra cui molte città aventi una importanza minore, agli effetti ferroviari, di Brindisi) spiace comunicare che non è possibile rinunciare all'istituzione del progettato servizio. Per l'esperienza acquisita si ha peraltro motivo di ritenere che, con l'aumento del numero dei trasporti ferroviari che si prevede possa verificarsi con l'istituzione del servizio carrelli, la categoria dei facchini potrà egualmente trovare una fonte di guadagno eseguendo lo scarico ed il carico dei carri, anziché presso lo scalo ferroviario,

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

al domicilio degli utenti, come avviene per gli automezzi. Tenendo tuttavia conto della segnalazione e per venire incontro, sia pure parzialmente, alle categorie interessate, sono date disposizioni perché il servizio dei carrelli, a Brindisi, non venga attivato prima dell'entrante primavera ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

SEMERARO SANTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se intende, e quando, fornire la stazione di Brindisi di sottopassaggi affinché i viaggiatori possano più agevolmente, senza correre il rischio di un qualsiasi incidente, lasciare il treno in arrivo e raggiungere i treni in partenza senza attraversare i cinque binari, e quando saranno iniziati i lavori — già decisi dall'Amministrazione ferroviaria — della pensilina alla stazione ferroviaria di Mesagne, che trovasi sulla linea Brindisi-Taranto-Napoli ». (6886).

RISPOSTA. — « L'Amministrazione ferroviaria fin dall'anno 1939 ha preso in considerazione il problema ferroviario della stazione di Brindisi, studiando apposito piano regolatore, che tiene conto, anche, della eventuale elettrificazione della linea Bari-Taranto. Tale piano regolatore prevede, oltre la sistemazione generale del piano dei binari, la costruzione del sottopassaggio tra il marciapiede addossato al fabbricato viaggiatori ed i marciapiedi intermedi, e la costruzione di due pensiline in cemento armato a protezione dei marciapiedi stessi. Era allora nella intenzione dell'Amministrazione ferroviaria di attuare i provvedimenti previsti nel piano regolatore stesso per fasi successive, mano a mano che si fossero resi disponibili i necessari fondi. Sopravvenuta poi la guerra, i provvedimenti suddetti, per forza di cose, si sono dovuti rinviare a dopo la guerra medesima.

« Oggi, per la sola costruzione del sottopassaggio, che presuppone il completo rimaneggiamento dei binari del piazzale, allo scopo di ricavare fra i binari stessi gli interessi necessari per le scale di accesso, occorrerebbe una spesa rilevantissima, che non è possibile finanziare, data l'attuale assoluta insufficienza di fondi, che impedisce persino di continuare la ricostruzione degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra. Si può per altro assicurare che la questione sarà riesaminata, per una favorevole soluzione, quando la situazione del bilancio lo consentirà. Per quanto concerne la costruzione della pensilina nella stazione di Mesagne, premesso che esistono al riguardo delle difficoltà tec-

niche, si fa presente che non è possibile dare una risposta positiva in merito, data la persistente deficienza di fondi che impedisce anche la ricostruzione delle molte pensiline e tettoie che esistevano prima della guerra in stazioni di maggiore importanza della stazione di Mesagne. Anche per tale opera, quindi, occorre attendere migliori possibilità di bilancio ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

TERRANOVA CORRADO. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se e quando si prevede che possa avere esito la ricostruzione di un ponte ferroviario provvisorio sul fiume Asinaro, nonché la ricostruzione dei tratti di strade ferrate interrotti dalla recente alluvione allo scopo di riattivare al più presto il traffico sulla Noto-Pachino (Siracusa) ». (6580).

RISPOSTA. — « Il ponte sul torrente Asinaro, sul quale corre la linea Noto-Pachino, è costituito da quattro archi in muratura della luce di metri 20 ciascuno, su pile alte oltre 15 metri. In considerazione di tali caratteristiche, che fanno del ponte un'opera di notevole rilievo, si è ritenuto opportuno evitare la superflua spesa di un costoso ripristino provvisorio ed è stata posta allo studio con sollecitudine una diversa soluzione, sia in linea tecnica che finanziaria, tendente a migliorare le condizioni di esercizio della linea ».

*Il Ministro dei trasporti: MALVESTITI.*

TURCHI. — *Al Ministro delle finanze.* — « Per conoscere le ragioni per le quali ha ritenuto di emanare la circolare del 14 giugno 1951, numero 4 protocollo 2/4360, avente per oggetto: legge 11 gennaio 1951, n. 25, sulla perequazione tributaria. Norme in materia di finanza locale. Imposta di famiglia, e cioè relativa a materia che in sede parlamentare si era concordato di fissare per legge, benché nessun particolare motivo di forza maggiore o di urgenza risulti sopravvenuto a giustificare la violazione di quanto stabilito. Per conoscere, altresì, quanto al contenuto della predetta circolare: come giustifichi l'arbitraria identificazione del concetto di « fabbisogno fondamentale », di cui all'articolo 44 della legge 11 gennaio 1951, n. 25, con quello di « minimo imponibile » portato dalla lettera a) dell'articolo 118 del testo unico sulla finanza locale del 1931 e quindi l'illazione che competenti a quantificare il fabbisogno stesso siano le giunte provinciali amministrative anziché, come sembra pacifico, i consigli comunali; e la non meno arbitraria fissazione di una

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

scala nazionale delle aliquote avente, per di più, la caratteristica di essere riferibile ad imponibili che variano non col variare dei componenti la famiglia; ma col variare delle persone a carico; come concilii con i conclamati fini di perequazione tributaria e con i principi stabiliti dall'articolo 53 della Costituzione « suggerimenti » come quello di non più applicare la detrazione del 50 per cento per i redditi di lavoro o quello di fare « ogni sforzo per allargare la platea tributaria ». Per conoscere, infine, se non ritenga opportuno disporre l'accantonamento delle direttive di cui sopra in ordine alle seguenti considerazioni: data la dubbia legittimità delle direttive, la loro applicazione esporrebbe i comuni ad una serie di impugnative e di ricorsi tale da rendere problematico lo stesso tempestivo gettito dell'imposta; nel caso in cui, come è possibile, il Parlamento adottasse una soluzione legislativa diversa da quella contenuta nella circolare di cui sopra, i comuni sarebbero gravati da un duplice lavoro con enorme perdita di tempo e di denaro ». (5682).

RISPOSTA. — « L'articolo 44 della legge 11 gennaio 1951, n. 25, ha introdotto nella struttura dell'imposta di famiglia criteri innovatori di notevole portata, secondo i quali:

a) la graduazione dei redditi avviene in modo che l'aliquota massima (confermata nella misura del 12 per cento) si applica ai redditi non inferiori a 12 milioni di lire;

b) la tassazione è limitata alla quota di reddito eccedente il fabbisogno fondamentale di vita della famiglia.

« L'articolo citato, per altro, limitandosi all'enunciazione di massima dei nuovi criteri, non ha previsto particolari disposizioni per la loro attuazione, ma ha lasciato invariate le norme sancite dall'articolo 118 del testo unico per la finanza locale circa la competenza della giunta provinciale amministrativa a determinare i minimi redditi imponibili e la graduazione delle aliquote. Nello scorso giugno, attesa la imminente decorrenza del termine entro il quale avrebbero dovuto essere deliberate le tariffe dell'imposta in parola per l'anno 1952, si ritenne urgente e necessario — anche per aderire a pressanti richieste avanzate dalle amministrazioni interessate — diramare ai prefetti la nota circolare numero 4 del 14 stesso mese, con la quale vennero impartite alcune direttive di massima per l'applicazione delle nuove disposizioni legislative, coordinate con le preesistenti norme del testo unico della finanza locale. Fu, per altro, espressamente chiarito che tali direttive ave-

vano soltanto lo scopo di facilitare il compito della giunta provinciale amministrativa e dei singoli comuni, senza alcun carattere vincolativo. Per quanto in particolare concerne la determinazione del fabbisogno fondamentale di vita della famiglia, questo Ministero, contemperando le nuove norme sancite dalla citata legge numero 25 con le disposizioni preesistenti accennate, ha ritenuto di identificare il fabbisogno medesimo, esente da tassazione, con la quota non tassabile di cui all'articolo 118, lettera b) del testo unico già ricordato, relativa ai minimi redditi imponibili. Considerati, inoltre, i notevoli benefici derivanti ai minori reddituari dalla riduzione delle aliquote e dalla concessione di una franchigia per tutti i contribuenti, fu ravvisata la opportunità di consigliare ai comuni l'abrogazione della riduzione del 50 per cento sui redditi di lavoro, avuto anche riguardo alla circostanza che la riduzione medesima venne a suo tempo predisposta come mezzo di moderazione di aliquote che si presentavano piuttosto elevate. Infine l'avviso rivolto agli amministratori comunali di allargare la sfera di applicazione dell'imposta è giustificato dal fatto che moltissimi contribuenti sfuggono in tutto o in parte al tributo, e risponde al principio informatore della legge di perequazione tributaria, inteso a far sì che l'onere fiscale sia sopportato dalla generalità dei contribuenti in ragione del reddito effettivo.

« Non sembra quindi sussistere alcuna arbitrarietà nelle istruzioni impartite da questo Ministero con la circolare del 14 giugno, previa intesa con il dicastero dell'interno e sentita la Commissione centrale per la finanza locale, istruzioni che, oltre ad avere carattere meramente indicativo, contemperano le nuove norme con le disposizioni precedenti tuttora in vigore. Intervenuta la presentazione al Senato di apposito disegno di legge riguardante l'applicazione dell'imposta di famiglia per l'anno 1952 che, fra l'altro, proponeva una proroga del termine previsto per l'adozione delle tariffe da applicarsi in detto anno, e data l'imminenza della discussione del disegno di legge numero 714 concernente provvedimenti in materia di finanza locale, per un senso di riguardo verso il Senato stesso e per l'eventualità che in tale sede potessero affiorare orientamenti diversi da quelli suggeriti con la ricordata circolare numero 4, si ritenne, d'intesa con il Ministero dell'interno, di sospendere temporaneamente gli adempimenti di competenza della giunta provinciale amministrativa. Esaurita in Senato la discussione del disegno di legge numero 714, ed ap-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1952

provato dallo stesso Consesso il disegno di legge sull'imposta di famiglia per l'anno 1952 (ora in corso di pubblicazione), senza che fosse stata modificata la sostanza del tributo e senza che fossero emersi criteri diversi da quelli suggeriti con la circolare numero 4, con telegramma 16 novembre 1951 si è revocata la sospensione precedente e si è rimessa, così, in moto la procedura relativa a detta imposta, suggerendo, per altro, alle giunte provinciali amministrative di considerare con senso comprensivo le diverse situazioni locali e di esaminare l'opportunità di suggerire ai comuni criteri di moderazione per il trattamento da farsi ai redditi fissi di lavoro. Tale ultimo suggerimento tende ad evitare eventuali ripercussioni per le quali l'onorevole interrogante aveva espresso la propria preoccupazione ».

*Il Ministro: VANONI.*

ZACCAGNINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere quali ostacoli ritardano l'applicazione della legge 20 luglio 1951, n. 637, recante provvedimenti a favore degli avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici e quando il Ministro preveda possano essere assunti in servizio gli interessati a detta legge, i quali sono nella grande maggioranza disoccupati e in condizioni di estremo bisogno ». (6903).

RISPOSTA. — « In base all'articolo 1 della legge 20 luglio 1951, n. 637, le disposizioni di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 3 ed al terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1488, sono applicabili anche al personale non di ruolo licenziato per motivi politici, quando risulti che, all'atto del licenziamento, il detto personale abbia prestato « un periodo di servizio utile che sarebbe stato sufficiente per ottenere l'immissione nei posti di ruolo in base alle norme di legge emanate posteriormente al licenziamento stesso ». Ne consegue che, per ognuno, debba essere precisata l'effettiva durata del servizio a suo tempo prestato, al fine di stabilire se si trovi o meno nelle condizioni volute dalla legge. I relativi accertamenti, eseguiti al riguardo col concorso degli organi periferici, sono resi — di regola — particolarmente laboriosi dall'insufficiente documentazione esistente agli atti, data l'epoca remota alla quale è d'uopo risalire. Tuttavia, il lavoro sta procedendo con ogni sollecitudine e si farà di tutto per ultimarli al più presto possibile: già un primo gruppo di casi è in corso di definizione ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*