

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

| <b>INDICE</b>   |       | PAG.  |
|---|-------|---|
|   | PAG.  |   |
| ALMIRANTE: Ripristino della legge per<br>sdoganamento in porto franco. (7468)   | 37103 | COLITTO: Cantiere-scuola-lavoro nel comu-<br>ne di Salcito (Campobasso). (7771) . . . . . 37111   |
| AMBROSINI ed altri: Danni a motopesche-<br>recci ed imbarcazioni a causa del ma-<br>remoto nel porto di Sciacca (Agrigento),<br>(già orale). (3145) . . . . . | 37103 | COLITTO: Istituzione di un cantiere di la-<br>voro nel comune di Montefalcone del<br>Sannio (Campobasso). (7772) . . . . . 37111          |
| AMENDOLA PIETRO: Precedenze nelle pub-<br>bliche funzioni. (7576) . . . . .   | 37104 | COLITTO: Fideiussioni presso le banche<br>popolari. (7794) . . . . . 37111  |
| AMENDOLA PIETRO: Lavoratori delle pro-<br>vince di Benevento ed Avellino emi-<br>grati nella Repubblica di Costarica.<br>(7652) . . . . .                     | 37104 | DE' COCCI: Stanziamento per il turismo e<br>per le attività alberghiere. (6924) . . . . . 37112   |
| BELLONI: Amministratori dimissionari del<br>comune di Subiaco (Roma). (7701) . . . . .  | 37105 | DE VITA: Consiglio di amministrazione del-<br>l'Istituto nazionale di previdenza e<br>credito delle comunicazioni. (7634) . . . . . 37112 |
| BELLUCCI ed altri: Consiglio di amministra-<br>zione del Consorzio agrario di Grosseto.<br>(7012) . . . . .   | 37106 | DI DONATO: Elettificazione della ferrovia<br>Bari-Foggia. (7653-7668) . . . . . 37113   |
| CALANDRONE ed altri: Concorso interno<br>per operaio di prima classe delle fer-<br>rovie dello Stato. (7517) . . . . .  | 37106 | FAILLA: Rapporti fra la società A.B.C.D.<br>(asfalti di Ragusa) e l'I.R.I. (7644) . . . . . 37113   |
| CARONITI: Concorso per frenatori nelle fer-<br>rovie dello Stato. (7679) . . . . .  | 37107 | FAILLA: Incidenti sulle linee ferroviarie<br>siciliane. (7664) . . . . . 37113  |
| CASTELLARIN: Situazione della scuola slo-<br>vena in Italia. (7604) . . . . .   | 37107 | FERRARIS ed altri: Gas venefici prodotti<br>da stabilimenti industriali. (7100) . . . . . 37116   |
| CECCHERINI e TANASCO: Potenziamento<br>della ferrovia Pontebbana. (7430) . . . . .  | 37108 | GRECO: Acquedotto consorziato comuni<br>di Ardore, Careri e Benestare (Reggio<br>Calabria). (6796) . . . . . 37117                        |
| CERAVOLO: Disastro sulle ferrovie Calabro<br>Lucane, (già orale). (3233) . . . . .  | 37108 | GUERRIERI FILIPPO e GOTELLI ANGELA:<br>Case per senzatetto in La Spezia. (7365) . . . . . 37118   |
| COLASANTO: Costruzioni I. N. A.-Casa in<br>Napoli. (7553) . . . . .   | 37109 | INVERNIZZI GABRIELE: Gestione degli al-<br>loggi dell'Istituto case popolari e del-<br>l'I. N. A.-Casa di Comò. (7709) . . . . . 37118    |
| COLITTO: Asilo infantile del comune di<br>Macchiagodena (Campobasso). (7333) . . . . .  | 37109 | LACONI: Siccità nel Comune di San Vito<br>(Cagliari). (5376) . . . . . 37118  |
| COLITTO: Trattamento ai manovali delle<br>ferrovie dello Stato. (7526) . . . . .  | 37109 | LO GIUDICE: Ufficio collocamento dei la-<br>voratori dello spettacolo. (7727) . . . . . 37119   |
| COLITTO: Elezioni del Consiglio provin-<br>ciale del Molise. (7584) . . . . .   | 37110 | MAGLIETTA: Comportamento di militari<br>stranieri in Napoli. (7616) . . . . . 37120   |
| COLITTO: Sistemazione del cimitero del<br>Comune di San Pietro Valle (Campo-<br>basso). (7716) . . . . .  | 37110 | MAGLIETTA: Terzo giro podistico di Mon-<br>tecalvario (Napoli). (7729) . . . . . 37120  |
| COLITTO: Costruzione della stazione ferro-<br>viaria nel Comune di Pozzilli (Campo-<br>basso). (7717) . . . . .   | 37111 | MAZZA: Quantitativi di ananas sbarcati a<br>Genova. (7723) . . . . . 37121  |
| COLITTO: Ricostruzione della ferrovia san-<br>gritana (Campobasso). (7737) . . . . .  | 37111 | MIEVILLE: Assunzione di un autista nel<br>comune di Ceccano (Frosinone). (7308) . . . . . 37121   |
|   |       | MIEVILLE: Provvedimenti in favore di fer-<br>rovieri ex combattenti. (7725) . . . . . 37121   |
|   |       | NATALI ADA: Disoccupati del comune di<br>Cingoli (Macerata). (7312) . . . . . 37121   |
|   |       | PALENZONA: Aumento del numero delle<br>sedi notarili. (7745) . . . . . 37122  |

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

|  | PAG.  |
|--|-------|
| PELOSI: Vertenza tra il personale della ferrovia garganica e quello della società ferrovie e tramvie del Mezzogiorno. (7650) . . . . .                   | 37122 |
| POLANO: Sistemazione in ruolo di 14 mila dipendenti straordinari delle ferrovie dello Stato. (7536) . . . . .  | 37123 |
| RUSSO PEREZ: Accordo tra le confederazioni: C.I.S.L.-C.G.I.L.-U.I.L., aziende trasporto auto-ferrotramviarie e il Ministero del lavoro. (7524) . . . . . | 37123 |
| SALA: Sistemazione della stazione di Campobello di Marzara (Agrigento). (7588)   | 37124 |
| SEMERARO SANTO: Centro di emigrazione per l'Australia in Brindisi. (7560) . . . . .  | 37124 |

ALMIRANTE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — « Per sapere se non ritiene opportuno ripristinare la legge che autorizzava il personale ed i passeggeri dei panfili italiani a rifornirsi di generi soggetti a dogana in porto franco, dato che per l'assenza di tale legge equipaggi e turisti di dette imbarcazioni preferiscono acquistare tali generi all'estero in valuta pregiata e gli armatori o proprietari di panfili iscrivono il proprio battello nei registri navali dei dipartimenti esteri ». (7468).

RISPOSTA. — « Premetto che l'oggetto dell'interrogazione rientra nella specifica competenza del Ministero delle finanze. Per ciò che attiene, in particolare, alla fornitura del carburante occorrente alle navi da diporto nazionali informo l'onorevole interrogante che il predetto Ministero, già interessato in proposito dal Ministero della marina mercantile, ha comunicato che dette navi sono, dalla legge doganale, equiparate alle navi da guerra, le quali non possono imbarcare provviste di bordo estere. Tuttavia è consentito alle navi da diporto di prelevare carburanti in esenzione fiscale quando siano dirette all'estero ».

*Il Sottosegretario di Stato:* TAMBRONI.

AMBROSINI, DI LEO, BORSELLINO E ADONNINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e dell'interno.* — « Per conoscere quali provvidenze intendano adottare, nei limiti delle rispettive competenze, per andare incontro alle immediate esigenze, sorte in seguito al maremoto, che ha causato gravi danni all'abitato ed al porto di Sciacca (Agrigento), provocando la perdita

di numerosi motopescherecci ed imbarcazioni, il cui valore si fa ascendere a diverse centinaia di milioni », (già orale 3145).

RISPOSTA. — « Il maremoto abbattutosi sul porto di Sciacca la notte del 12 novembre 1951 ha causato i seguenti danni alle opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici:

1°) il crollo di un tratto di banchina di metri 30, e gravi danni ed un altro tratto contiguo di metri 20;

2°) il depauperamento della scogliera interna del molo, per lo scoscendimento dei massi artificiali provocato dal risucchio delle acque;

3°) danni ad alcune vie di accesso al porto.

« Complessivamente i danni alle predette opere ammontano a circa 10 milioni. Per quanto riguarda la ricostruzione delle banchine crollate e la riparazione di quelle danneggiate (di cui al n. 1) è stata già redatta apposita perizia di lire 12.500.000, finanziate con i fondi di bilancio. Nei riguardi invece della riparazione degli altri danni sono state redatte le perizie per provvedere all'esecuzione dei relativi lavori coi fondi stanziati ai sensi della legge 10 gennaio 1952, n. 9. Il Ministero della marina mercantile fa presente che in base agli accertamenti fatti eseguire e dalle notizie pervenute finora telegraficamente, risulta che a Sciacca in seguito al maremoto verificatosi il giorno 12 andarono perduti 7 battelli da pesca per un valore complessivo di circa 300 mila lire, ne sono stati danneggiati 26 per un danno complessivo di mezzo milione circa ed hanno riportato danno allo scafo 9 pescherecci per un ammontare complessivo di circa lire 500 mila. Il Ministero stesso, che aveva inviato sul posto il direttore marittimo di Palermo per la constatazione dei danni, ha accreditato al comandante della capitaneria di Porto Empedocle la somma di mezzo milione perché la distribuisca ai pescatori di Sciacca in proporzione del danno subito. Ai proprietari dei sette natanti sono stati elargiti sussidi per l'ammontare di 120 mila lire, ed agli altri pescatori danneggiati sono state erogate a titolo di sussidio altre 380 mila lire. Anche il Governo regionale siciliano ha assicurato, giusta comunicazione del prefetto di Agrigento, che erogherà ai pescatori suddetti un contributo pari a circa il 30-35 per cento del danno ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere se, in conformità alla circolare 26 dicembre 1950, numero 92019/12840-16, dell'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri, sull'ordine delle precedenze nelle pubbliche funzioni, abbia impartito ai prefetti le necessarie disposizioni sull'ordine delle precedenze nelle udienze al pubblico, in particolare per quanto concerne la posizione dei parlamentari ». (7556).

RISPOSTA. — « La circolare richiamata concerne esclusivamente l'ordine delle precedenze nelle pubbliche funzioni. Non si ritiene di dover impartire particolari disposizioni per le udienze dei prefetti, tanto più che non risultano casi concreti nei quali sia mancata da parte dei prefetti la doverosa considerazione della posizione dei parlamentari ».

*Il Ministro:* SCELBA.

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — « Per sapere se sia a conoscenza della tragica situazione nella quale sono venuti a trovarsi una quarantina di lavoratori delle province di Benevento e di Avellino (9 dei quali del comune di Paolisi) i quali, ingaggiati da una sedicente cooperativa per lavori di disboscamento italo-costaricense e previo esborso di 500.000 lire circa a testa, racimolate con quanto sacrificio è facile immaginare, partirono da Napoli il 13 dicembre 1951 alla volta della Repubblica di Costa Rica, dopo avere ricevuto le più ampie assicurazioni dal console di quella Repubblica, signor Mastrucci, che avrebbero goduto in quel paese di ogni assistenza e di un trattamento salariale pari a quello dei lavoratori costaricensi. L'interrogante fa presente che, invece, questi nostri connazionali, hanno lavorato duramente per mesi interi senza essere pagati e che per vivere hanno dovuto dare fondo a ogni loro economia: dopo di che hanno dovuto vendere gran parte dei loro effetti ed oggetti di carattere personale e, infine, fallita la sedicente cooperativa, attualmente debbono fare affidamento, per sostenersi alla meglio, unicamente su collette effettuate tra altri connazionali residenti nella Repubblica di Costa Rica, avendo il Ministro d'Italia a San José dichiarato di non poter fare assolutamente nulla in loro favore. L'interrogante, rendendosi interprete delle preoccupazioni vivissime delle famiglie degli emigrati, assai allarmate, e ad ogni buon diritto, dalle penosissime notizie che loro pervengono dai propri infelici congiunti, chiede an-

cora di conseguenza di conoscere se l'onorevole Ministro non ritenga elementare dovere:

1°) disporre immediatamente perché tramite il nostro ministro a San José, venga prestata ogni massima assistenza a questi 40 circa disgraziati emigrati;

2°) disporre, al tempo stesso, per il loro trasferimento in altri paesi stranieri, dove possano avere certezza di lavoro congruamente retribuito; o, quanto meno, per il loro sollecito rimpatrio;

3°) disporre perché vengano severamente perseguiti in sede giudiziaria tutti gli organizzatori (e i necessari complici nei comuni di Paolisi, Rotondi, ecc.) di così grave e scandalosa truffa ai danni di 40 modestissime famiglie di lavoratori oggi ridotte nella più assoluta miseria e nella più nera disperazione;

4°) disporre, in particolare, perché abbia corso la denuncia già presentata dagli emigrati, e non si sa perché insabbiata, contro tale Iermano Idà di Rotondi, nelle mani della quale furono sborsate le 500.000 per l'ingaggio e per l'espatrio ». (7652).

RISPOSTA. — « La Compagnia di colonizzazione ed emigrazione gruppo libico italiano, costituitasi nel 1950 con lo scopo di dedicarsi ad opere di disboscamento e relativo commercio del legname, nonché alla successiva colonizzazione del terreno dopo dissodato, ha acquistato, tramite la Compagnia italo-costaricense agricolo-industriale costituitasi nell'aprile 1951, un vasto comprensorio di circa 22.000 ettari sito in località Moravia (Costarica). Per effettuare il disboscamento, la cooperativa in parola chiese di poter ingaggiare e trasferire in Costa Rica 250 persone fra boscaioli, artigiani e contadini. Il Ministero degli affari esteri però, tenuto conto dell'insufficienza dei mezzi finanziari a disposizione della cooperativa in parola per un'emigrazione relativamente rilevante, ritenne a suo tempo opportuno di dare la sua autorizzazione all'espatrio di soltanto 72 unità fra lavoratori, (in gran parte boscaioli) e dirigenti. Detti lavoratori sono partiti a scaglioni in epoche successive e precisamente: numero 8 in data 13 dicembre, numero 11 in data 17 dello stesso mese, numero 31 il 13 gennaio 1952 e gli ultimi 10 nel febbraio di questo anno. Oltre a detti operai sono partiti anche alcuni tecnici e dirigenti. Le condizioni di ingaggio, così come risultavano al Ministero degli affari esteri erano da considerarsi buone e d'altra parte gli espatriandi non avrebbero dovuto fare alcun versamento né alla cooperativa né alla compagnia italo-costaricense, ma

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

limitarsi a corrispondere direttamente alle Compagnie di navigazione l'importo occorrente per il passaggio marittimo, importo che la cooperativa si obbligava a rimborsare a partire dal tredicesimo mese dal loro arrivo in Costa Rica. In qualche caso invece furono effettuati da parte dei lavoratori versamenti a dirigenti della cooperativa per somme varie ma che, secondo le stesse dichiarazioni rese da 40 ingaggiati in un esposto presentato alla nostra Legazione in Costa Rica, non avrebbero superato le 250 mila lire che dovevano servire a coprire le spese di passaggio marittimo ed aereo dall'Italia fino al luogo di lavoro. Il trattamento salariale riservato dalla cooperativa agli ingaggiati trasferiti in Costa Rica e previsto dal contratto è di lire 2 mila al giorno per 8 ore lavorative e con la detrazione di lire 600 per le spese di vitto. L'alloggio viene fornito gratuitamente. La nostra Legazione in San José di Costa Rica ha concesso fin dall'inizio tutto il suo interessamento e tutto il suo appoggio a favore dei lavoratori ingaggiati e tiene costantemente al corrente questo Ministero circa gli sviluppi dell'iniziativa della cooperativa. Per il momento non si vede alcuna ragione per favorire il loro trasferimento e tanto meno per agevolarne il rimpatrio, in quanto appare possibile che la situazione, almeno per i lavoratori già espatriati, sia ormai in via di regolarizzazione.

« Per quanto concerne i punti 3° e 4° dell'interrogazione si può comunicare quanto segue:

« Il Ministero degli affari esteri ha, in data 30 novembre 1951, con rapporto giudiziario n. 130 diretto alla Procura della Repubblica presso il tribunale di Roma denunciato otto persone tra le quali due dirigenti della compagnia italo-costaricense per aver reclutato lavoratori per il Costa Rica dietro compenso, in aperta violazione della nostra legge sull'emigrazione. Fu inoltre disposto il sequestro, in Sala Consilina, della somma di lire 13.750.000 versata presso quella agenzia del Banco di Napoli da numero 55 lavoratori ingaggiati in ragione di lire 250.000 ciascuno, somma che fu restituita ai singoli interessati. Nella località di Paolisi, all'epoca risultarono reclutati da parte della signora Iermano Ida due lavoratori e precisamente Nazzaro Nicola di Vincenzo e Lanni Giuseppe fu Pietro, i quali avevano versato alla Iermano lire 250.000 ciascuno, perché detenesse detta somma in deposito per rimetterla a suo tempo alla compagnia costaricense. I due lavoratori in data 19 ottobre ebbero in restituzione le somme

predette. Attualmente, pur non risultando presentata alcuna denuncia da parte di aspiranti all'espatrio di Paolisi, Rotondi, ed altre località delle province di Avellino e Benevento all'ufficio competente della Direzione generale dell'emigrazione, sono in corso indagini per accertare nuove responsabilità penali a carico della Iermano Ida e di altre persone implicate nella vicenda ».

*Il Ministro: DE GASPERI.*

BELLONI. — *Al Ministro dell'interno.* —

« Per sapere quale autorità ha ordinato ai carabinieri di Subiaco (Roma) di chiamare in caserma e diffidare gli amministratori dimissionari del comune di Subiaco, in relazione a "manifestazioni che potrebbero essere suscettibili di turbare l'ordine pubblico", manifestazioni puramente ipotetiche, immaginarie, in ogni caso non supponibili in relazione al correttissimo atteggiamento tenuto dagli amministratori stessi e alla imperturbata situazione di ordine che è vanto di Subiaco. La chiamata è avvenuta lunedì 17 marzo 1952, e ai quattro che vi hanno risposto è stata fatta la diffida con atto formale, verbalizzando e invitando a firmare il verbale: cosa questa che tre si sono rifiutati di fare per non farsi complici di un avvilito del rappresentante dell'Arma, comandato alla funzione. L'interrogante chiede inoltre se il Governo non ritenga di far conoscere alla Camera su quali testi giuridici si basa il procedimento, che pare incompatibile con la Costituzione dello Stato e col trattamento riservato ai galantuomini ». (7701).

RISPOSTA. — « La diffida agli amministratori dimissionari del comune di Subiaco dal compiere pubbliche manifestazioni suscettibili di turbare l'ordine pubblico fu disposta dal prefetto in relazione alla deliberazione degli amministratori stessi di protestare pubblicamente contro l'arbitrio prefettizio. Si è trattato di un richiamo a non trasmodare in manifestazioni che avrebbero potuto compromettere l'ordine pubblico. Il provvedimento è legittimo, avendo il prefetto, quale autorità provinciale di pubblica sicurezza, il compito di vegliare al mantenimento dell'ordine pubblico ».

*Il Sottosegretario di Stato: BUBBIO.*

BELLUCCI, MERLONI E MICELI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — « Per conoscere quali siano le effettive irregolarità che lo hanno indotto a decretare lo scioglimento del Consiglio di amministra-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

zione del Consorzio agrario di Grosseto, con la conseguente nomina del commissario straordinario, essendo le generiche motivazioni enunciate nel decreto ministeriale del 24 dicembre 1951 assolutamente insufficienti a giustificare il grave provvedimento». (7012).

RISPOSTA. — « L'articolo 35 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1245, conferisce al Ministero dell'agricoltura e foreste i poteri previsti nell'articolo 2543 del Codice civile il quale stabilisce che " in caso di irregolare funzionamento della società cooperativa l'autorità governativa può revocare gli amministratori ed i sindaci ". È evidente che, essendosi nel decreto di scioglimento del Consiglio d'amministrazione e del collegio sindacale del consorzio agrario di Grosseto, addotta la motivazione di legge, questa non può considerarsi né generica né insufficiente a giustificare il provvedimento. La motivazione addotta rappresenta, difatti, la sintesi delle inadempienze accertate da questo Ministero nell'esercizio dei suoi poteri di vigilanza. A prescindere dalle numerose e varie irregolarità amministrative rilevate in sede di ispezione ministeriale alla fine del 1950 e consistenti in indebite percezioni di somme da parte del presidente e del vicepresidente, ed in arbitrarie erogazioni di fondi per finanziare enti ed associazioni sindacali che nulla hanno a che fare con la gestione consortile (irregolarità sanate, le prime con la restituzione dell'indebitamento percepito e le altre con successive delibere del Consiglio) si deve rilevare che la gestione del consorzio presentava dal 1948 in poi, un andamento progressivamente degradante nel volume degli affari e, quindi, nelle realizzazioni e nella efficienza stessa dell'ente. L'irregolare funzionamento, poi, si è manifestato anche attraverso:

1°) l'inosservanza di disposizioni di legge e di statuto, come:

a) la mancata deliberazione ed applicazione nei confronti di nuovi soci del soprapprezzo delle azioni, di cui all'articolo 2525 del Codice civile; b) l'irregolare ammissione a soci di persone fisiche non aventi i requisiti di legge (soci e salariati di cooperative iscritte come persone giuridiche; c) l'ammissione di persone giuridiche inesistenti al registro delle imprese all'atto dell'ammissione e dell'assemblea 1949 (Cooperativa fra lavoratori di Braccagni), e l'irregolare elezione del rappresentante di tale cooperativa alla carica di consigliere d'amministrazione e poi di vicepresidente dell'ente; d) l'elezione ad amministratori (il presidente è tutta la maggioranza) di

persone che non hanno mai esercitato alcuna attività agricola;

2°) l'impiego, da parte del vicepresidente, di personale e di cose del consorzio per l'espletamento di attività politiche, estranee ai compiti e finalità dell'ente; e l'uso, da parte del medesimo, dei locali del consorzio per lo svolgimento di attività e propaganda politica, con collocamento, anche a pagamento, presso clienti ed impiegati, di giornali, riviste ed opuscoli di parte;

3°) la mancanza di obiettività ed economicità di criteri nella concessione di crediti a cooperative ed a privati appartenenti a determinati partiti; la concessione di crediti a cooperative notoriamente in dissesto (crediti tuttora o congelati o non più recuperabili); la concessione di crediti agrari ed ordinari a cooperative sprovviste di ogni attrezzatura ».

*Il Ministro:* FANFANI.

CALANDRONE, DI MAURO E PINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere i motivi che hanno impedito di stabilire, a distanza di parecchi mesi, l'esito e la graduatoria del concorso interno indetto dalle ferrovie dello Stato per 1500 posti ad operaio di 1ª classe ». (7517).

RISPOSTA. — « Gli esami del concorso interno a 1500 posti di operaio di 1ª classe di cui al decreto ministeriale 27 luglio 1949, numero 517, pubblicato sul *Bollettino Ufficiale* delle ferrovie dello Stato del 31 gennaio 1950, dato il rilevante numero di candidati (oltre 5500) hanno potuto essere ultimati soltanto da poco. È ora pressoché terminata la compilazione delle graduatorie di merito che verranno quindi, quanto prima, regolarmente approvate e pubblicate, previa registrazione alla Corte dei conti del relativo decreto ».

*Il Ministro:* MALVESTITI.

CARONITI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se risulta che la graduatoria del concorso n. 4156 per frenatori nelle ferrovie dello Stato, bandito nel 1947, sia stata completata prima che i concorrenti siano stati sottoposti a visita medica e che a seguito del risultato della visita predetta alcuni candidati siano stati giudicati rinunciatari, perché non riconosciuti idonei nella visita medica, anziché non idonei al concorso perché mancanti dei requisiti sanitari predetti. Per tal motivo alcuni candidati risultati idonei nelle prove non sono stati ancora ammessi in servizio.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

L'interrogante chiede se non creda l'onorevole Ministro di chiarire siffatta situazione ». (7679).

RISPOSTA. — « La graduatoria di merito del concorso bandito con decreto ministeriale numero 4156 del 1947, per 1500 posti di frenatore i. p., approvata con decreto ministeriale del 21 febbraio 1951, n. 3482, fu elaborata dopo che i candidati erano stati riconosciuti fisicamente idonei nella visita medica loro praticata dai competenti sanitari dell'amministrazione, prima della loro ammissione al concorso. Visto però che dalla data di effettuazione di tali visite a quella fissata per l'assunzione in servizio era trascorso un notevole lasso di tempo, si ritenne necessario disporre che i candidati risultati vincitori fossero sottoposti a una nuova visita sanitaria per accertare se essi conservassero o meno i requisiti fisici richiesti per lo svolgimento delle mansioni di frenatore. Da tale accertamento risultò che alcuni giovani non conservavano la idoneità richiesta e pertanto l'amministrazione ha testé provveduto alla sostituzione dei candidati, nei cui confronti, per essere stati essi trovati fisicamente inabili prima dell'assunzione, non si era perfezionato il rapporto d'impiego, con altri candidati risultati idonei nel concorso in parola e in possesso dei prescritti requisiti fisici ».

Il Ministro: MALVESTITI.

CASTELLARIN. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — « Per sapere se, in relazione al fatto che il n. 3 della rivista ufficiale jugoslava *Review of International Affairs* muove specifica e circostanziata accusa al nostro Governo, che sarebbe reo di perseguire la scuola slovena in Italia, non ritengano opportuno documentare che lo Stato italiano rispetta sotto tutti gli aspetti le minoranze slovene: del che l'interrogante non osa neppure dubitare ». (7604).

RISPOSTA. — « L'accusa al Governo italiano di perseguire le scuole slovene in Italia, contenuta nel noto articolo del n. 4 della rivista ufficiale jugoslava, *Review of International Affairs*, fa parte dell'artificiosa campagna propagandistica che il Governo jugoslavo conduce da qualche tempo contro l'Italia al fine di dimostrare l'esistenza di pretese angherie verso i nuclei di popolazione di lingua slava della nostra frontiera orientale. Tale campagna non costituisce che un meschino diversivo per distrarre l'attenzione internazionale da quanto avviene nella zona B. La situazione di tale zona, infatti, che già nel 1948 venne con-

siderata intollerabile e contraria ai principi sanciti dal Trattato di pace, negli anni successivi e ancora ultimamente è andata tanto aggravandosi che il Governo italiano ritenne, in data 19 marzo 1952 di dover attirare su di essa la più seria attenzione delle potenze firmatarie della dichiarazione tripartita del 20 marzo 1948. In merito alla condizione dei cittadini italiani di lingua d'uso slovena, è appena necessario sottolineare che essi godono, anche nel campo culturale, di tutti i diritti che la Costituzione democratica italiana in accordo con i principi sanciti dalla Carta di San Francisco e dalla Dichiarazione dei diritti dell'uomo, riconosce ai cittadini dello Stato. Per quanto concerne più particolarmente le scuole di insegnamento in lingua slovena, qualche tempo fa il Governo jugoslavo, per tramite della propria Legazione di Roma, ebbe a lamentare la chiusura, disposta dall'autorità scolastica italiana, di una scuola di tale categoria situata in Cormon ed a chiede l'interessamento del Ministero degli affari esteri affinché la scuola stessa fosse riaperta. Nel trasmettere tale richiesta la Legazione di Jugoslavia aggiungeva che la scuola in parola funzionava dal 1908, che in seguito alla sua chiusura gli allievi di essa erano costretti a recarsi a frequentare la scuola di Plessivo ad una distanza di 8 chilometri e concludeva richiamando ai doveri sanciti in materia dalla Costituzione italiana. Malgrado il passo jugoslavo vertesse su fatti avvenuti in territorio di sovranità italiana, il Governo italiano, per lo spirito di cortesia e collaborazione cui desidera sempre improntare le sue relazioni con gli Stati vicini, rispose rettificando le affermazioni inesatte e dando le spiegazioni atte a chiarire i moventi delle misure prese dall'autorità scolastica di Gorizia. In tale occasione fu fatto presente che:

1°) a Cormons non era mai stata in funzione una scuola " pubblica " con lingua di istruzione slovena;

2°) la scuola recentemente chiusa era stata istituita soltanto nel 1945 con un provvedimento delle autorità militari di occupazione. Il mantenimento di una scuola con lingua d'istruzione slovena avrebbe significato praticamente l'istituzione di una seconda scuola nella stessa località dato che esiste già una scuola (con lingua d'istruzione italiana) in Cormons e ciò sarebbe stato in violazione della vigente legislazione scolastica la quale dispone tassativamente che, per aprire una nuova scuola, gli alunni residenti nel raggio di chilometri 2 devono essere in numero superiore a 15.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

«A tale proposito è da rilevare che gli scolari di Cormons e località vicine di lingua slovena, non superano il numero di 8;

3°) l'interessamento del Governo italiano verso le popolazioni di lingua d'uso slovena è dimostrato dalla cura posta nel dotare il comune di Plessiva — ove esiste effettivamente un nucleo di popolazione slovena — di un edificio scolastico nuovo. Detto edificio venne situato in posizione da dar la possibilità anche ai pochi scolari di Cormons e località vicine di frequentare la scuola. Esso sorge infatti a circa 3 chilometri dal centro di Cormons, mentre prima gli scolari di Plessiva erano costretti a percorrere 7 chilometri per raggiungere la scuola del centro, disagio questo che molto spesso nell'inverno finiva col rendere la scuola deserta. La nuova scuola conta 8 scolari di Cormons e 16 di Plessiva. A questa risposta italiana, il Governo jugoslavo replicò ulteriormente con una nota redatta in termini e con intenti puramente propagandistici. Dato il tenore di tale nota e senza nemmeno entrare nel merito delle affermazioni in essa contenute, il Governo italiano fece presente che la prima risposta era stata data a semplice titolo di cortesia e che da parte nostra si riteneva la questione chiusa non intendendosi entrare in polemica su una questione di esclusiva competenza del nostro diritto interno, in quanto concernente cittadini italiani viventi liberamente su territorio di piena sovranità italiana ».

*Il Ministro per gli affari esteri:*  
DE GASPERI.

CECCHERINI E TANASCO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per conoscere se non ritengano opportuno dare inizio al più presto possibile ai già progettati lavori di sistemazione e potenziamento della ferrovia pontebbana, in considerazione che l'attuale tracciato, nella parte montana, è esposto ad essere frequentemente colpito da valanghe e da frane, come si è verificato di recente. Si tenga presente, del fatto, che sulla ferrovia in questione si svolge una notevole mole di traffici, aggirantisi intorno ai 3 milioni di tonnellate all'anno, ciò che la pone tra le più importanti arterie ferroviarie italiane e al primo posto per il transito internazionale tra tutti i valichi alpini, oltre a doversi considerare come l'interruzione di questa ferrovia coinvolge l'arresto completo del traffico da e per l'Europa danubiana, per l'inesistenza di altre ferrovie vicine, con gravi danni per l'economia nazionale ». (7430).

RISPOSTA. — « La questione relativa alla sistemazione ed al potenziamento della ferrovia Udine-Pontebba, specialmente nella parte montana la quale è più esposta ad essere danneggiata da frane e da valanghe, ha già formato oggetto di attento esame da parte di questo Ministero il quale da alcuni anni ha provveduto allo studio del raddoppio della ferrovia stessa nel tratto più difficile fra Gemona e Pontebba. Anche la Commissione interministeriale istituita per lo studio del piano regolatore delle ferrovie, nell'esaminare recentemente le nuove opere da eseguirsi ai fini della sistemazione della rete ferroviaria ai confini nord-orientali, ha riconosciuto la necessità di potenziare le linee Trieste-Udine-Pontebba-Villach. Senonché, data la mole delle opere da eseguire e l'ingente spesa occorrente valutata a circa 53 miliardi di lire, la Commissione stessa nell'intento di graduare nel tempo la sistemazione dell'importante ferrovia, ha iscritto fra le opere da eseguire in un primo tempo tre posti di movimento nel tratto Carnia-Pontebba ed il raddoppio del tronco Udine-Carnia ed in un secondo tempo i lavori interessanti il raddoppio Carnia-Pontebba e la sistemazione del tratto Trieste-Udine. Questo Ministero, per altro, pur riconoscendo l'importanza che investono, per il traffico sempre in aumento, le opere di potenziamento della ferrovia pontebbana, non può per il momento formulare una previsione sull'inizio dei relativi lavori dipendendo l'inizio stesso dal reperimento dei fondi necessari. Si assicura, comunque, che la necessità della linea stessa sarà tenuta in particolare considerazione per ogni eventuale possibilità ».

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

CERAVOLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se siano state assodate responsabilità inerenti al disastro ferroviario avvenuto sulla linea a scartamento ridotto della Società calabro-lucane, Vibo Valentia (Marina)-Pizzo e, comunque, per conoscere le cause dirette della caduta di una pila del ponte solo a distanza di vari giorni dall'ultima alluvione », (già orale 3233).

RISPOSTA. — « La perizia ordinata dall'autorità giudiziaria a seguito del luttuoso incidente verificatosi il 17 novembre 1951 sulla ferrovia Vibo Valentia-Mileto delle ferrovie calabro-lucane non è stata ultimata, essendo, fra l'altro, ancora in corso i difficili lavori di isolamento della base della pila crollata, lavori che si rendono indispensabili per l'effet-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

tuazione degli accertamenti disposti dalla autorità stessa. Pertanto la Commissione di tecnici di questo Ministero nominata allo scopo di procedere alle necessarie indagini, ai fini soprattutto dei provvedimenti da adottare per il ripristino del servizio sul tronco Vibo Valentia (Marina)-Pizzo sospeso in seguito all'incidente di cui trattasi, non ha ancora potuto ultimare i propri lavori ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**COLASANTO.** — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale.* — « Per conoscere i motivi per i quali le costruzioni INA-Casa del secondo e terzo programma sono molto arretrate nel compartimento di Napoli. Sembra che l'amministrazione ferroviaria possa e debba rimuovere gli ostacoli esistenti anche se dovesse sacrificare qualcosa per i propri dipendenti e per aumentare la disponibilità edilizia nella città di Napoli, tanto notoriamente scarsa di abitazioni civili ». (7553).

**RISPOSTA.** — « Per la realizzazione del programma del secondo anno del piano per l'incremento dell'occupazione operaia (INA-Casa), sono sorte — per la città di Napoli — serie difficoltà per il reperimento di idonee aree. Ora, la questione si sta avviando rapidamente alla desiderata soluzione e si spera, pertanto, di potere indire le relative gare di appalto al più presto possibile. Le stesse difficoltà, ora in corso di superamento, sono state incontrate per i fabbricati che si dovranno costruire nella città di Salerno compresi nel programma del secondo anno. Per quanto riguarda le località facenti parte del terzo anno, si dà assicurazione che i relativi lavori verranno iniziati al più presto, a mano a mano, cioè, che saranno definite con l'INA-Casa le rispettive pratiche amministrative ».

*Il Ministro dei trasporti: MALVESTITI.*

**COLITTO.** — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere se non ritiene opportuno intervenire in favore dell'asilo infantile di Macchiagodena (Campobasso) con un congruo sussidio, che ne impedisca la chiusura ». (7333).

**RISPOSTA.** — « A favore dell'asilo infantile di Macchiagodena (Campobasso) è stata concessa la sovvenzione di lire 100 mila ».

*Il Sottosegretario di Stato: BUBBIO.*

**COLITTO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere:

a) le ragioni, per le quali i manovali dei depositi locomotive ricevono, per quanto ri-

guarda lo svolgimento della loro carriera, un trattamento diverso da quello che viene fatto ai manovali del movimento, i quali, a seguito di semplice proposta dei superiori immediati, conseguono la nomina al grado superiore di frenatore, deviatore o manovratore, mentre ciò non accade per i primi e se non ritenga, perciò, sommamente equo richiamare in vigore la tabella allegato G al regolamento del personale del 1925;

b) il modo come viene applicato il secondo comma dell'articolo 60 del regolamento del personale ». (7526).

**RISPOSTA.** — « a) I manovali (grado 14°) delle ferrovie dello Stato, dipendenti dal servizio movimento, possono pervenire alle qualifiche di grado immediatamente superiore (il 13°) di frenatore, deviatore o manovratore, dopo aver conseguito le prescritte abilitazioni, a titolo di merito comparativo, nei limiti dei posti di pianta disponibili e previo esperimento pratico nelle funzioni superiori della durata di sei mesi. Successivamente, mentre i frenatori debbono partecipare con esito favorevole ad esami di concorso interno per conseguire l'ulteriore avanzamento alla qualifica di conduttore, di grado 12°, i deviatori e i manovratori possono pervenire alle qualifiche di grado 12° di capo squadra deviatori o di capo squadra manovratori a titolo di merito comparativo. Si deve però far presente che le mansioni del deviatore o del manovratore e specialmente quelle di quest'ultima qualifica sono pesanti, di responsabilità e non scevre di pericoli, per cui una elevata percentuale di manovali proposti per tale avanzamento preferisce rinziarvi. Trattasi comunque di avanzamento di un sol grado per volta: dal 14° al 13° e poi dal 13° al 12°. I manovali dipendenti dal servizio materiale e trazione possono invece essere proposti per l'avanzamento per merito comparativo a capo squadra manovali (grado 12°), oppure essere ammessi a partecipare ad esami di concorso interno per aiuto macchinista (grado 11°) o per operaio (grado 13°) e cioè per avanzamenti anche di più gradi in una sola volta: dal 14° al 13°, al 12° e all'11°. Non si ritiene, quindi, che il trattamento usato a questi ultimi agenti sia inferiore a quello usato ai manovali dipendenti dal servizio movimento. La diversità fra i due sistemi di avanzamento è pienamente giustificata dalle diversità delle mansioni e delle esigenze di servizio. Per quanto poi riguarda lo sviluppo di carriera che si faceva seguire nel 1925 ai manovali dipendenti dal servizio materiale e trazione si deve osservare quanto segue. Pri-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

ma delle modifiche, che vennero apportate col regio decreto-legge 17 novembre 1938, n. 1785, all'allegato G) del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, i manovali, che allora appartenevano al grado 15°, dipendenti dal servizio materiale e trazione, potevano essere proposti per l'avanzamento a titolo di merito comparativo alle qualifiche di: capo squadra manovali (grado 13°); accudiente (grado 14°); guardia (grado 14°). Potevano inoltre essere ammessi a partecipare a concorsi interni per operaio (grado 14°).

« Aboliti col citato regio decreto-legge sia il grado 15° che le qualifiche di capo squadra accudienti e manovali, di accudiente, di capo guardia, di sotto capo guardia e di guardia, i predetti manovali del servizio materiale e trazione, portati al grado 14°, svolgono ora la carriera che è stata indicata. L'abolizione delle qualifiche di capo guardia, di sotto capo guardia e di guardia fu motivata dal fatto che il servizio di vigilanza nei vari impianti era stato assunto dalla cessata milizia ferroviaria. Il servizio stesso viene ora disimpegnato dalla polizia ferroviaria. Le qualifiche di capo squadra accudienti e manovali e di accudiente vennero abolite in considerazione che il servizio di accensione e di accudienza delle locomotive era andato sempre più riducendosi, a causa dello sviluppo della trazione elettrica, per cui l'incarico relativo poteva essere affidato a manovali, opportunamente abilitati, col conseguente vantaggio di una migliore utilizzazione del personale specialmente nei piccoli impianti. Confrontando l'attuale sistema di avanzamento dei manovali della trazione, con quello in vigore nel 1925 non si può non rilevare come sia stata realizzata una riduzione di gradi con conseguente acceleramento di carriera. Infatti viene ora offerta ai detti manovali la possibilità di concorrere direttamente, sia pure attraverso la necessaria selezione degli esami di concorso interno, alla qualifica di aiuto macchinista (grado 11°) che prima era raggiungibile attraverso le qualifiche intermedie di accudiente, o di capo squadra manovali; nel primo caso per esami e nel secondo per merito comparativo. Non si ritiene pertanto che sia opportuno, né che riesca di vantaggio per lo stesso personale interessato il ripristinare in tutto o in parte il sistema di avanzamento in vigore nel 1925.

« b) Il secondo comma dell'articolo 60 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato viene applicato regolarmente, nel senso di considerare come concorsi gli esani

obbligatori per la promozione di determinate categorie di personale. Il risultato di detti esami stabilisce le graduatorie di promovibilità, seguendo l'ordine delle quali vengono effettuati i relativi avanzamenti, a misura che si rendono disponibili i posti di pianta ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**COLITTO.** — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere in base a quali criteri sono state, quasi di nascosto, modificate le circoscrizioni per la elezione del consiglio provinciale del Molise, danneggiando interessi di diversi centri, come Castel San Vincenzo, che è stato sempre capoluogo di collegio elettorale, e provocando, quindi, giusto risentimento nelle popolazioni ». (7584).

**RISPOSTA.** — « Le proposte di varianti alle circoscrizioni uninominali della provincia di Campobasso, già approvate con decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1951, n. 172, furono regolarmente sottoposte al parere della apposita Commissione interparlamentare in seduta del 14 febbraio 1952. Nessun rilievo o contro-proposta vennero, in tale seduta, formulate in merito da alcuno dei commissari. Le varianti apportate sono state suggerite dalla opportunità di rendere la delimitazione dei vari collegi del Molise più aderente ai principi informativi stabiliti dal Parlamento nei due ordini del giorno 11 gennaio 1951 (Camera dei deputati) e 27 febbraio 1951 (Senato della Repubblica) ».

*Il Ministro: SCELBA.*

**COLITTO.** — *Al Ministro del tesoro.* — « Per conoscere se la Cassa depositi e prestiti è disposta a concedere al comune di Frosolone (Campobasso) il prestito di lire 2.500.000 necessario per la esecuzione delle opere di completamento del cimitero della frazione di San Pietro di Valle, per cui è intervenuto provvedimento di concessione di contributo statale ». (7716).

**RISPOSTA.** — « Circa la concessione del mutuo di lire 2.500.000 al comune di Frosolone per sistemazione del cimitero di San Pietro Valle, si fa presente che mentre in data 25 marzo 1952, è pervenuta dal Ministero dei lavori pubblici comunicazione circa il contributo statale, non risulta ancora pervenuta la domanda del comune. La Cassa depositi e prestiti, comunque, è disposta a considerare la richiesta favorevolmente, con ogni premura ».

*Il Ministro ad interim: PELLA.*

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

COLITTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno — costruendosi la stazione ferroviaria del comune di Pozzilli (Campobasso), che è sul tronco Isernia-Vairano in contrada "Le Camerelle" — di istituire almeno una fermata in contrada "Lucenteforte", ove il comune di Pozzilli sarebbe disposto a cedere gratuitamente il suolo ». (7717).

RISPOSTA. — « Al riguardo comunico che, in adesione alle richieste pervenute, sono state impartite disposizioni per il ripristino — sulla linea Vairano-Isernia — della fermata di Pozzilli in località "Lucenteforte" (chilometri 22 più 817) e l'istituzione di una nuova fermata alla esistente casa cantoniera (chilometri 25 più 007) prossima alla località "Le Camerelle" ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

COLITTO. *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere lo stato della pratica riguardante la ricostruzione della ferrovia sangritana, che tanto interessa anche i comuni di Capracotta, Castel del Giudice e Sant'Angelo del Pesco in provincia di Campobasso ». (7737).

RISPOSTA. — « Le questioni riguardanti la ricostruzione del tronco ferroviario Archi-Castel di Sangro sono state recentemente riesaminate dalla Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione. Tale Commissione ha riconosciuto ammissibile la ricostruzione di detto tronco, a scartamento ordinario, con trazione elettrica, ed ha anche proposto d'impegnare, in via provvisoria, sui fondi per la ricostruzione, la somma di lire 2 milioni e 400 mila lire per il concorso dello Stato, salvo a determinare l'importo definitivo di tale concorso dopo che dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sarà riconosciuto ammissibile il progetto esecutivo, che quanto prima sarà sottoposto all'esame di detto consiglio ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere se non ritiene opportuno istituire nel comune di Salcito (Campobasso) un cantiere-scuola di lavoro che, mentre giovi ai numerosi disoccupati locali, consenta la sistemazione della via comunale "La Cannelluccia" ». (7771).

RISPOSTA. — « Si è spiacenti di dover comunicare al riguardo che nessun progetto risulta pervenuto a questo Ministero, inteso all'aper-

tura di un cantiere di lavoro nel comune di Salcito (Campobasso). Non si rende, pertanto, in atto possibile adottare alcun provvedimento nel senso auspicato dall'onorevole interrogante ».

*Il Ministro: RUBINACCI.*

COLITTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere se non ritiene opportuno istituire nel comune di Montefalcone del Sannio (Campobasso) un cantiere di lavoro che, mentre gioverebbe molto ai disoccupati locali, consentirebbe la costruzione del tronco stradale Piano Casello-Girone. Il relativo progetto è stato spedito dal Genio civile di Campobasso il 13 febbraio 1952 ». (7772).

RISPOSTA. — « Il progetto riguardante l'istituzione di un cantiere di lavoro nel comune di Montefalcone del Sannio (Campobasso) è pervenuto in ritardo a questo Ministero e, quindi, non è stato possibile prenderlo in considerazione, al momento dell'approvazione del piano provinciale di Campobasso. Pertanto, la richiesta dell'onorevole interrogante potrà essere presa in considerazione soltanto in occasione di altra distribuzione di fondi per l'istituzione di cantieri ».

*Il Ministro: RUBINACCI.*

COLITTO. — *Al Ministro del tesoro.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno, per un evidente necessario allargamento degli Istituti di credito ammessi a prestare fidejussioni a favore degli obbligati verso lo Stato, comprendendo fra essi anche le Banche popolari, presentare al Parlamento un disegno di legge, col quale venga all'uopo modificato il decreto presidenziale 29 luglio 1948, n. 1309 ». (7794).

RISPOSTA. — « Circa la estensione alle banche popolari della facoltà di prestare fidejussioni nell'interesse dello Stato, si fa presente che le banche stesse sono contemplate in apposito decreto presidenziale modificativo di quello del 29 luglio 1948, n. 1309, attualmente all'esame del Consiglio di Stato e della Corte dei conti per il preventivo parere ».

*Il Ministro ad interim: PELLA.*

DE' COCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro.* — « Per conoscere:

1°) per quali ragioni non è stato ancora presentato al Parlamento il disegno di legge per gli ulteriori stanziamenti " per la attua-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

zione di iniziative di interesse turistico ed alberghiero »;

2°) se il nuovo disegno di legge tenuto conto di quanto è avvenuto in sede di applicazione della legge 29 luglio 1949, n. 481, potrà finalmente venire incontro anche alle esigenze di regioni di particolare interesse turistico, fino ad oggi trascurate, come le Marche » ». (6924).

RISPOSTA. — « In proposito, previe intese con il Ministero del tesoro, a nome del Governo, mi pregio comunicare:

« Come certamente sarà noto all'onorevole interrogante il Consiglio dei ministri nella seduta del 22 febbraio 1952 ha approvato lo schema di disegno di legge predisposto da questo Commissariato per l'utilizzazione di talune disponibilità (oltre 2 miliardi) esistenti sui fondi di cui alla legge 29 luglio 1949, numero 481, originariamente destinate ad altri scopi e che potranno essere devolute per la concessione di soli mutui a coloro che ne fecero richiesta ai sensi dell'articolo 4 dell'anzidetta legge. Tale schema, che è già stato presentato alla competente Commissione legislativa del Senato, stabilisce inoltre una congrua proroga al termine fissato dalle vigenti disposizioni per l'ultimazione delle opere di interesse turistico-alberghiero ammesse ai previsti benefici. Al riguardo devo far presente che nell'assegnazione delle cennate provvidenze, come più particolarmente chiarito all'onorevole interrogante nella risposta data all'interrogazione n. 5991 in ordine ai criteri seguiti per la concessione delle provvidenze previste dalla legge 29 luglio 1949, n. 481, l'apposita commissione interministeriale non può non attenersi a detti criteri, che, come è noto, sono stati suggeriti in via di massima dalla Missione E.C.A. (ora *Mutual Security Agency*) e che si concretano sia nella scelta della località di preminente interesse turistico, sia nella rispondenza dei progetti alle esigenze della tecnica e del *comfort* moderno, consigliate dal progresso dell'industria alberghiera. Ogni progetto approvato deve inoltre passare per il vaglio della M.S.A. Per quanto riguarda la possibilità dell'adozione di provvedimenti a favore delle iniziative turistico-alberghiere delle Marche, a prescindere dal fatto che detta regione non può considerarsi trascurata in quanto è stato già disposto il finanziamento per la costruzione dell'albergo "Moderno" di Ancona, in base alla legge 29 luglio 1949, n. 481, è da tener presente che per l'anzidetta regione, in base alla precedente legge 29 maggio 1949, n. 452, sono state già finanziate ven-

tisei iniziative alberghiere. Desidero comunque soggiungere che l'apposita commissione, avuto riguardo sempre alle effettive possibilità finanziarie, possa ancora prendere in esame progetti delle Marche, aventi le suaccennate caratteristiche ».

*Il Commissario per il turismo: ROMANI.*

DE VITA. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere i motivi per i quali non si è creduto di accogliere le legittime richieste dei soci-azionisti dell'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni, tendenti ad ottenere una giusta rappresentanza nel consiglio di amministrazione, e perché l'ente sia al più presto restituito alle sue statutarie finalità, la cui odierna fondamentale deviazione bancaria ha quasi interamente isterilito il campo dell'assistenza ai soci ferroviari ». (7634).

RISPOSTA. — « Al riguardo mi pregio comunicare che la riorganizzazione dell'Istituto di previdenza e credito delle comunicazioni forma attualmente oggetto di accurato studio. La richiesta dei soci ricordata dall'onorevole interrogante, costituisce uno dei punti più importanti in esame, ma non rappresenta un problema che possa essere trattato e risolto separatamente dagli altri. Essa investe il problema della composizione tutta del consiglio di amministrazione, la cui funzione e le cui responsabilità sono legate a quella che sarà la nuova struttura dell'Ente. Non è, quindi, esatto affermare che non si sia creduto di accogliere le indicate richieste, sulle quali invece il Ministero dei trasporti ebbe ad esprimere già parere favorevole a quelli del tesoro e del lavoro, in occasione di un preliminare scambio di vedute circa le riforme da apportare all'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni. Attualmente tale riorganizzazione è in corso di esame presso il Ministero del tesoro, in collegamento con l'organo tecnico di vigilanza (Banca d'Italia). Quando lo studio sarà ultimato, su iniziativa dello stesso Ministero e di concerto con questo e col Ministero del lavoro sarà predisposto il necessario disegno di legge contenente il definitivo progetto di riforma. Si assicura l'onorevole interrogante che in tale occasione sarà tenuta nella giusta considerazione l'aspirazione dei soci-azionisti. Per quanto concerne poi l'affermata deviazione bancaria, che avrebbe interamente isterilito il campo dell'assistenza ai soci ferroviari, debbo anzitutto precisare che secondo l'articolo 2

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

della legge istitutiva, l'istituto ha per scopo anche di esercitare il credito, con l'osservanza — mai venuta meno — delle norme e dei limiti stabiliti nel regolamento, che prevede infatti operazioni bancarie vere e proprie all'articolo 45. Non è esatto, quindi, parlare di deviazione bancaria e tanto meno attribuire all'incremento di attività, realizzato in questo settore, una contrazione dell'assistenza ai soci ferroviari, assistenza che è strettamente dipendente anche dall'attività bancaria, sia per i capitali che essa può rendere disponibili sia per gli utili che da essa derivano ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**DI DONATO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se corrispondono a verità le notizie riportate da alcuni giornali, secondo le quali verrebbe rimandato a tempo indeterminato l'inizio dei lavori per la elettrificazione della ferrovia Bari-Foggia ». (7653);

« Per conoscere le ragioni per le quali il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ancora una volta ha rimandato l'esame del progetto studiato dal compartimento ferroviario di Bari per i lavori di elettrificazione della ferrovia Bari-Foggia ». (7668).

**RISPOSTA.** — « L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha posto subito allo studio, con carattere di priorità l'elettrificazione della linea Bari-Foggia, essendone stata riconosciuta l'utilità e la convenienza ai fini dello sviluppo dei traffici. Su tale linea infatti verrà instradata una parte notevole del traffico proveniente dalla Sicilia e dall'Italia meridionale.

« Il relativo progetto, ormai completato dagli uffici della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, è stato approvato in linea tecnica e per la sua attuazione si attende la concessione degli stanziamenti relativi che, come è noto, verranno fatti a favore delle ferrovie dello Stato dalla Cassa per il Mezzogiorno ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

**FAILLA.** — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — « Per conoscere quali sono gli attuali rapporti tra la società A.B.C.D. (asfalti di Ragusa) e l'I.R.I., dopo la trasformazione dell'A.B.C.D. stessa in seguito all'accordo con altra società per l'impianto di un cementificio. Per conoscere anche quale parte abbiano l'I.R.I. e la regione siciliana nel

pacchetto azionario della rinnovata società A.B.C.D. ». (7644).

**RISPOSTA.** — « In merito all'interrogazione soprascripta, si comunica quanto segue:

« La gestione della società A.B.C.D. (asfalti, bitumi, combustibili e derivati), limitata alla sola industria mineraria asfaltica, è stata sempre deficitaria ed è stata proseguita soltanto in virtù di notevoli sussidi forniti in un primo tempo dallo Stato ed in seguito dalla regione siciliana. Essendo venuti a mancare, successivamente, i sussidi della regione, l'azienda avrebbe dovuto essere messa in liquidazione, con la conseguente disoccupazione delle maestranze. L'I.R.I. che già deteneva il pacchetto azionario, preoccupato della situazione che si sarebbe venuta a creare a danno dei lavoratori, ha concluso un accordo con la Società calce e cementi di Segni, per costituire una nuova Società A.B.C.D. (asfalti, bitumi, catrami, derivati). Detta nuova società, costituita con capitali dell'I.R.I. e della Società calce e cementi di Segni, in proporzione, rispettivamente, del 30 per cento e del 70 per cento dell'intero capitale sociale, senza, quindi, alcuna partecipazione della regione siciliana, rilevando gli impianti della vecchia Società e delle Compagnie inglesi, concessionarie perpetue per lo sfruttamento delle rocce asfaltiche ragusane, ha assicurato la formazione di un complesso industriale basato anche su un cementificio, la cui costruzione è già in corso, con una produzione di 1200 tonnellate di cemento annue e 30.000 tonnellate di prodotti asfaltici. Si ritiene, perciò, che, associando alla preesistente industria asfaltica, questo nuovo grande impianto produttivo che sfrutta un brevetto di proprietà della "calce e cementi" di Segni, già sperimentato con successo in Abruzzo (Scara), in una situazione del tutto analoga a quella esistente in Sicilia, vengono assicurate ed aumentate le fonti di lavoro per le maestranze ragusane ».

*Il Ministro: CAMPILLI.*

**FAILLA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per conoscere notizie e dati precisi sugli incidenti registrati nelle linee ferroviarie siciliane durante gli anni 1948 e 1951 e sulle cause che li hanno determinati ». (7664).

**RISPOSTA.** — « Ho il pregio di comunicare, qui di seguito, le notizie richieste, facendo presente che gli inconvenienti di maggiore importanza sono sommariamente descritti con la indicazione delle cause che li hanno deter-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

minati e delle conseguenze che ne sono derivate:

*Sulle ferrovie dello Stato:*

Anno 1948. — Uno scontro fra i treni 7479 e 2952 del 3 dicembre 1948, in marcia fra le stazioni di Alcamo D. e Castellammare dei Gesso, causato da irregolare licenziamento del treno 2952 da parte della stazione di Alcamo D. In conseguenza dell'urto rimanevano uccisi quattro agenti e feriti altri tre; si ebbero danni al materiale, all'armamento ed alle merci per oltre cinque milioni. Due investimenti di un treno fermo da parte di altro treno in marcia e precisamente: investimento del treno 8321 del 27 luglio 1948 contro il 905-Z a Pollina per mancato rispetto del segnale, disposto a via impedita, da parte del treno investitore. Si ebbero danni al materiale per l'importo complessivo di quattro milioni e mezzo. Investimento del treno AT-405 del 14 febbraio 1948 contro il treno 8321 fermo fra le stazioni di Gesso e Camaro, per l'irregolare licenziamento del treno investitore da parte di quest'ultima. Si ebbero danno per circa due milioni.

« Sei urti di treni contro ostacoli, dei quali urti il solo degno di nota è quello del treno 2953 del 6 novembre 1948 in arrivo a Trappeto contro una locomotiva in manovra; derivarono danni al treno per lire 25 mila ed il lieve ferimento di nove viaggiatori e di un agente. Gli altri urti, con conseguenze trascurabili, sono i seguenti: urto di una locomotiva di rinforzo contro il treno 8617 del 30 aprile 1948 a Pirato; urto treno 7003 del 22 luglio 1948 contro carri a Mascali; urto treno NN contro manovra a Messina il 17 ottobre 1948; urto treno orario libero del 15 febbraio 1948 contro locomotiva in manovra a Motta Santa Anastasia; urto treno 7494 del 12 dicembre 1948 contro il materiale del treno 7419 a Roccapalumba. Quarantatre svii di treni di cui solo 12 hanno causato l'interruzione della circolazione per un tempo superiore alle sei ore. I suddetti svii sono derivati dalle seguenti cause: 7 per urti contro massi ed animali bradi; 1 per eccesso di velocità; 20 per difetto di armamento; 1 per carico irregolare; 14 per difetto del materiale rotabile.

« Anno 1949. — Sei investimenti, di cui due notevoli per le conseguenze, e precisamente: investimento del treno 7474 del 10 ottobre 1949, fermo nella stazione di Palermo Lolli, da parte del treno 4943, causato da errato ricevimento di quest'ultimo sul binario occupato dall'altro treno. Danni al materiale ed all'armamento per lire 1.407.000; ferimento

di 31 viaggiatori e 2 agenti. Investimento del treno 7400 del 23 dicembre 1949, fermo nella stazione di Alcantara, da parte del treno 7402 ricevuto erroneamente nel binario occupato dal treno investito. Danni al materiale per venticinque milioni; lieve ferimento di tre agenti. Gli altri investimenti di minore importanza sono i seguenti: treno MM del 25 gennaio 1949 contro il treno 7419 incrociante a Santa Flavia, con lievi danni; treno 7473 del 24 luglio 1949 contro treno 7476 incrociante a Partinico, con lievi danni; treno 908 del 25 gennaio 1949 contro treno 7431 incrociante a Gioiosa Marea, con lievi danni; treno 2935 del 29 giugno 1949, in partenza da Fiumefreddo, contro la coda del treno 7402 incrociante, con lieve danno di una carrozza. Dodici urti di treni contro ostacoli, di cui solo cinque hanno avuto notevoli conseguenze e precisamente: urto del treno 7477 del 21 gennaio 1949 contro una colonna di veicoli giacente nella stazione di Alcamo D., per erroneo ricevimento in binario ingombro. Danni al materiale per lire 1.635.960 ed il ferimento di un agente; urto del treno 8953 del 20 febbraio 1949 contro veicoli giacenti nella stazione di Canicatti, per erroneo ricevimento in binario ingombro. Danni al materiale per lire 835 mila. Urto del treno 2919 del 24 settembre 1949 contro un carrello automotore sganciato dal treno 7410, causato dal mancato rilevamento del dimezzamento. Danni al materiale per lire 2.764.030. Urto del treno ad orario libero del 13 ottobre 1949 contro un paraurti della stazione di Valledolmo, per tardivo azionamento dei mezzi frenanti. Danni per lire 3.306.300 e ferimento di due agenti. Urto del treno 82 del 28 ottobre 1949 contro un autopullman al passaggio a livello prossimo alla stazione di Mili, causato dalla intempestiva chiusura delle sbarre del passaggio a livello. Danni lievi al materiale ferroviario, gravi all'autopullman. Si ebbero sette morti e 19 feriti. Gli altri urti di minore importanza sono i seguenti:

treno 2951 del 6 marzo 1949 contro un albero caduto in linea fra Carini e Cinisi;

treno 7478 del 14 ottobre 1949 contro manovra a Trapani, con lievi danni;

urto fra le due parti del treno 7486 del 3 novembre 1949 dimezzatosi fra Buonfornello e Campofelice, con lievi danni ed il leggero ferimento di due agenti;

treno 8863 del 31 agosto 1949 contro carri nella stazione di Canicatti, con lievi danni al materiale;

R. 434 del 24 luglio 1949 contro carri nella stazione di Cinisi T., con lievi danni al ma-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

teriale e la contusione di un viaggiatore e di un agente;

locomotiva di spinta contro treno 922 del 22 gennaio 1949 a Roccapalumba, con lieve ferimento di cinque viaggiatori;

urto di striscio fra due locomotive di treni ad orario libero avvenuto a Gesso il 14 dicembre 1949, con lievissimi danni.

« Cinquantadue svii, di cui solo quindici hanno causato l'interruzione della circolazione per un periodo superiore alle sei ore. I suddetti svii sono derivati dalle seguenti cause: 5 per urto contro ostacoli, come animali bradi e sabbia sul binario; 1 per eccesso di velocità; 2 per errata manovra scambi; 30 per difetto di armamento e cedimento del piano stradale; 14 per difetto del materiale.

« Anno 1950. — Dieci urti di treni contro ostacoli vari, di cui solo tre di una certa gravità e precisamente:

urto del treno 7421 del 19 agosto 1950 in arrivo nella stazione di Palermo Brancaccio contro una locomotiva in manovra, causato dall'irregolare ricevimento del treno in binario ingombro. Ne derivarono lo svio delle due locomotive e danni per lire 604.790;

urto del treno AT-485 del 26 ottobre 1950 in arrivo nella stazione di Modica contro tre veicoli vuoti, causato da erroneo ricevimento in binario ingombro. Ne derivarono lievi danni al materiale di una colonna in manovra contro il treno derrate NN del 12 dicembre 1950 nella stazione di Lentini, causato dall'irregolare licenziamento dell'NN mentre la manovra era in movimento. Ne derivarono danni al materiale per lire 2.039.150.

« Gli altri urti, con conseguenze trascurabili, sono i seguenti:

treno TV-AT-414 del 29 gennaio 1950 contro un respingente caduto da un treno fra Altavilla e San Nicola con avaria ad un motore della automotrice;

treno 4946 del 9 febbraio contro un palo telegrafico caduto fra San Nicola Mazara e Campobello Mazara, senza alcun danno;

treno 551 del 27 gennaio 1950 contro un respingente caduto da un treno fra Dirillo e Gela, senza alcuna conseguenza;

treno AT-560 del 4 maggio 1950 contro una sbarra del passaggio a livello chilometri 344 più 317 fra Sampieri e Scicli, senza alcuna conseguenza;

treno AT-496 del 23 settembre 1950 contro massi fra Militello e Fildidonna, con lievi conseguenze;

treno 4980 del 24 settembre 1950 contro massi fra Militello e Fildidonna, con lievi conseguenze;

treno R-415 del 24 ottobre 1950 contro un masso fra Marianopoli e Mimiani, con lievi conseguenze.

« Trentotto svii, di cui solo quattordici hanno causato l'interruzione della circolazione per un periodo superiore alle sei ore. Di questi, lo svio del treno AT-301 del 6 agosto, avvenuto fra le stazioni di Partanna e Castelvetro, fu causato dall'aver il treno superato la velocità prescritta ed ebbe gravi conseguenze quali la morte di sei viaggiatori e di un agente, il ferimento di quarantasei viaggiatori e di tre agenti, nonché danni per lire 2.050.000 al materiale. Gli altri svii sono derivati dalle seguenti cause: 1 per urto contro un ceppo di freno; 21 per difetto di armamento e dissesto del piano stradale a seguito di pioggia; 4 per irregolarità scambi; 11 per difetto di materiale.

« Anno 1951. — Undici urti di treni contro ostacoli senza alcuna notevole conseguenza, e precisamente:

treno AT-250 del 7 marzo 1951<sup>o</sup> contro masso fra Misilmeri e Portella di Mare, con lievissime conseguenze;

treno 2918 del 5 febbraio 1951 contro due pali telegrafici caduti sulla linea fra Termini Imerese e Fiumetorto, con leggero ferimento di due agenti;

treno 8520 dell'8 aprile 1951 contro un carro fermo in stazione di Catania, con svio del carro;

treno AT-470 del 29 maggio 1951 contro una locomotiva ingombrante l'istradamento a Siracusa, con danni per lire 88 mila;

treno AT-463 del 27 agosto 1951 contro un attrezzo dei lavori fra Serradifalco e San Cataldo, con lievissime conseguenze;

treno 7423 del 4 ottobre 1951 contro manovra a Pirato, con lievi danni a due carri;

treno AT-136 del 7 ottobre 1951 contro paraurti ad Agrigento C., con lievi danni all'automotrice;

treno 2971 del 15 ottobre 1951 contro un masso fra Genisi e Donnafugata, con lievi danni alla locomotiva;

treno AT-283 del 22 ottobre 1951 contro un cumulo di terriccio fra Agrigento B. e Porto Empedocle, con lievissimi danni al materiale;

treno AT-278 dell'8 novembre 1951 contro un masso fra Porto Empedocle ed Agrigento B., con lievi danni all'automotrice;

treno TV-AT-660 del 4 dicembre 1951 contro carri nella stazione di Licata, con lieve ferimento di nove viaggiatori.

« Cinquantasei svii, di cui solo venti hanno causato l'interruzione della circolazione

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

per un periodo superiore alle sei ore. Tali svii sono derivati dalle seguenti cause: 11 per urto contro massi, animali bradi od altri ostacoli; 4 per eccesso di velocità; 23 per difetto di armamento, interrimento binari e dissesto piattaforma stradale; 1 per carico irregolare; 4 per irregolare manovra scambi; 13 per difetto del materiale rotabile.

« La più gran parte degli svii e degli urti sono derivanti, di massima, da cause accidentali, quali il franamento di massi, la caduta di alberi e di pali telegrafici, l'occupazione della sede ferroviaria da parte di animali incustoditi, scoscendimento ed interrimento della piattaforma stradale causato da intense piogge. Queste ultime cause hanno fatto sentire maggiormente il loro peso negli ultimi due anni e specialmente verso la fine del 1951 per le note alluvioni che hanno procurato notevoli danni alle linee. Giova far presente che il rapporto degli inconvenienti rispetto al numero dei milioni di chilometritreno effettuati non è superiore, per le linee ferroviarie della Sicilia, a quelli che si riscontrano sulle altre linee della rete statale ed è andato progressivamente diminuendo fino al primo semestre del 1950. Dopo tale periodo il rapporto è aumentato in conseguenza degli inconvenienti accidentali derivati da cause di forza maggiore. Per quanto riguarda gli incidenti verificatisi sulle ferrovie concesse all'industria privata della Sicilia, si fa rilevare che durante gli anni dal 1948 al 1951 tali incidenti si sono mantenuti in limiti del tutto normali senza presentare caratteristiche di particolare gravità e sono risultati notevolmente inferiori per numero anche a quelli verificatisi in media su altri servizi ferroviari. Tali incidenti, come si è accertato mediante regolari inchieste, non sono da ascrivere a particolari condizioni o deficienze dell'esercizio ferroviario ».

*Il Ministro:* MALVESTITI.

FERRARIS, CAGNASSO E BIMA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — « Per conoscere se non ritengano necessario ed urgente un provvedimento legislativo che faccia obbligo agli stabilimenti industriali di adottare dispositivi atti ad evitare i gravissimi danni che, in parecchie zone d'Italia ed in particolare in provincia di Cuneo, arrecano all'agricoltura ed alla salute degli abitanti le esalazioni di gas deleteri e l'immissione in acque pubbliche di rifiuti nocivi alla vegetazione ed alla piscicoltura ». (7100).

RISPOSTA. -- « In ordine alla interrogazione sopra trascritta, diretta anche al Ministero dell'agricoltura e delle foreste ed all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, si comunica quanto segue: La sanità pubblica ed il patrimonio agricolo ed ittico nazionale, minacciati dalle esalazioni nocive e dai rifiuti liquidi degli stabilimenti industriali vengono allo stato attuale tutelati con disposizioni legislative, che sono state finora ritenute atte allo scopo. Infatti, il vigente testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1939, n. 1265, negli articoli 203 e seguenti e negli articoli 216 e seguenti contiene le norme necessarie per tutelare la salute pubblica dalle esalazioni, scoli o rifiuti solidi provenienti dagli stabilimenti industriali insalubri, di questi, alcuni, come è noto, devono essere relegati senz'altro in località isolate, mentre gli altri hanno l'obbligo di usare speciali dispositivi per non danneggiare le zone viciniori. Dette norme sono anche integrate da altre disposizioni del regolamento generale di igiene del lavoro, approvato con regio decreto 14 aprile 1927, n. 530. Inoltre il testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, impone speciali formalità per le industrie che intendono convogliare acque di rifiuti dei nuovi stabilimenti nelle acque pubbliche (fiumi, canali, laghi, mare). L'articolo 9 del predetto testo unico stabilisce espressamente che « gli stabilimenti industriali, prima di versare rifiuti nelle acque pubbliche, debbono ottenere un permesso dal prefetto il quale, in base alle istruzioni da chiedere al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, prescriverà gli eventuali provvedimenti atti ad impedire danni alla industria della pesca ».

« Lo stesso Ministero ha facoltà di ordinare modificazioni nelle disposizioni contenute nei permessi già rilasciati e di obbligare, in casi speciali, chi è causa degli inquinamenti ad eseguire opere di ripopolamento ittico. Resterebbero fuori dalla regolamentazione quelle precauzioni, raccomandate ora solo in via amministrativa, riguardanti la tutela contro i danni provocati all'agricoltura dal complesso delle ricerche metanifere. In proposito, si fa presente, che la Commissione interministeriale, appositamente istituita per la risoluzione del problema dei versamenti delle acque reflue dai pozzi di ricerche, si trova nella fase conclusiva dei suoi lavori. Sulla scorta dei dati già acquisiti è stato dato incarico ad un eminente idraulico, membro della Commissione, di presentare i progetti conclu-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

sivi per la regolazione dei versamenti in questione. La Commissione predetta, di conseguenza, preve indagini tecniche e giuridico-amministrative, formulerà proposte per la soluzione della questione. Si assicura, pertanto, che, tenendo conto di tali proposte, questa Amministrazione regolerà, fin dove possibile, con provvedimenti urgenti di carattere amministrativo, lo sviluppo delle attività di ricerche, riservandosi di assumere, d'accordo con le amministrazioni interessate, l'iniziativa di provvedimenti legislativi intesi a risolvere in via definitiva la questione con il fine precipuo di contemperare le esigenze dell'industria estrattiva con quelle dell'agricoltura. Per quanto si riferisce, infine, ai danni lamentati nella provincia di Cuneo, si fa presente agli onorevoli interroganti che l'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica si è interessato da tempo del problema ed ha avuto, recentemente, assicurazioni dal prefetto di quella provincia che sono state impartite disposizioni per l'eliminazione dei maggiori inconvenienti mediante opportune prescrizioni cautelative, particolarmente adatte allo scopo. Risulta, per altro, che per tale finalità è stato anche costituito a Cuneo un Comitato tecnico per la valutazione delle singole provvidenze da suggerire ».

*Il Ministro dell'industria e del commercio:* CAMPILLI.

GRECO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se ha notizia che l'acquedotto consorzio dei comuni di Ardore, Careri e Benestare gravemente danneggiati dall'alluvione recente, non è stato preso ancora in considerazione per nessuna opera di restauro e le popolazioni interessate sono servite nelle loro esigenze idriche da una autobotte del tutto insufficiente, e se di fronte a tale situazione l'onorevole Ministro non creda di sollecitare l'intervento degli uffici competenti a provvedere ». (6796).

RISPOSTA. — « È a conoscenza di questo Ministero che la disastrosa alluvione dell'ottobre 1951 ha provocato ingenti movimenti franosi in gran parte del percorso, ha travolto le sorgive principali in località Torno e una delle quattro piccole sorgive sussidiarie, danneggiandone un'altra e lasciandone due intatte in località Acone. Per lo sconvolgimento e l'inaccessibilità dei terreni era impossibile, subito dopo l'alluvione, avere una idea precisa dei danni e giudicare sulla possibilità delle necessarie riparazioni. Da quanto era visibile poteva dedursi che, oltre ai danni alle

sorgenti, era stato travolto tutto il tratto di condotta adduttrice che, dal pozzetto di riunione delle sorgenti, discendeva per alcuni chilometri su ripidi costoni sino al Plati, nel quale risultava distrutta per circa un centinaio di metri la catena a valle a presidio del sifone di attraversamento, che è da ritenersi pure asportato. Date poi le numerose e ingenti frane lungo tutto il percorso, era logicamente da dedurre che fossero state asportate le condotte ivi esistenti come pure, data l'asportazione delle catene a difesa dei sifoni di attraversamento di altri importanti torrenti, oltre il Plati, era da dedurre il travolgimento dei sifoni. In queste condizioni, e con distruzioni di così enorme portata, sarebbe stato impossibile pensare ad interventi di pronto soccorso. Era logico quindi che l'unico rimedio possibile ed immediato fosse quello suggerito dal sindaco di Ardore di allacciare per il momento una vecchia sorgente, a due chilometri di distanza, della quale si serviva prima l'abitato; successivamente anche i sindaci di Careri e di Benestare indicavano altre piccole sorgenti vicine da allacciare provvisoriamente. I detti allacciamenti sono stati subito eseguiti, ma sfortunatamente l'analisi dell'acqua della sorgente per Ardore ha dato risultati negativi e quindi è stato necessario sopprimere l'allacciamento e la prefettura ha provveduto a rifornire il paese con acqua portata dalla stazione ferroviaria a mezzo di autobotte. I lavori di ripristino dell'acquedotto Ardore-Benestare-Careri potranno essere eseguiti solo attraverso varianti che dovranno essere studiate, sia per il rintraccio delle sorgenti e sia perché l'andamento delle condotte adduttrici così come era non può più essere seguito a causa di detti movimenti di massa delle zone franose e lungo le quali ogni opera anche a carattere provvisorio sarebbe distrutta in brevissimo tempo. Ad ogni modo, contrariamente a quanto asserisce l'onorevole interrogante, per i detti comuni sono stati eseguiti lavori di pronto soccorso per l'allacciamento, come si è detto, di sorgenti locali al fine di assicurare un minimo di rifornimento idrico alle popolazioni alluvionate. È stata comunque posta allo studio la possibilità di disporre opere definitive con i fondi previsti dalla legge 10 gennaio 1952, n. 9 ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

GUERRIERI FILIPPO E GOTELLI ANGELA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere i motivi che ritardano la costruzione del lotto di case per senza tetto e per

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

l'importo di 70 milioni in La Spezia, località Cadimare, ed i cui progetti sono stati già oggetto di esame e decisione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sino dal 20 ottobre 1951. La grave crisi della disoccupazione in La Spezia, unitamente a quella, del pari grave, degli alloggi, specie per le più povere, rendono i lavori in oggetto indispensabili ed urgentissimi ». (7365).

**RISPOSTA.** — « Il ritardo nella costruzione del lotto di case per senza tetto in La Spezia, località Cadimare è da attribuire alle nuove questioni sorte in seguito alla richiesta avanzata il 28 novembre 1951 dall'ente concessionario (Istituto meridionale ricostruzione) circa l'aumento dei prezzi previsti dal progetto. Tale richiesta infatti è stata sottoposta all'esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale con voto dell'8 gennaio 1952, n. 45 ha espresso l'avviso che la richiesta del 14 per cento di aumento fatta dal concessionario possa essere accolta nella misura ridotta del 10 per cento di modo che l'importo complessivo del progetto risulti elevato a lire 81 milioni. Questo Ministero ha interessato con provvedimento in corso l'ufficio del genio civile competente ad ottemperare con urgenza agli adempimenti suggeriti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed invita a restituire il progetto modificato accompagnato da una relazione tecnica ».

*Il Sottosegretario di Stato:* CAMANGI.

**INVERNIZZI GABRIELE.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per conoscere in base a quali disposizioni di legge il comitato centrale, e per esso l'Istituto case popolari di Como, al quale è demandata la gestione amministrativa degli alloggi I.N.A.-Casa, ha disposto l'obbligo di un deposito cauzionale pari a sei mensilità di affitto, ridotte in seguito a tre, oltre al canone anticipato. E per quali ragioni si chiede agli inquilini I.N.A.-Casa un anticipo sulle spese che l'Istituto non ha ancora sostenuto, oltre, si intende, alla normale quota di spesa per ordinaria amministrazione e manutenzione. E per conoscere quali provvedimenti intende adottare per ovviare a tale sistema fuori delle « abitudini e delle consuetudini ». (7709).

**RISPOSTA.** — « In merito si ha il pregio di comunicare che l'Istituto per le case popolari di Como è stato bensì autorizzato ad esigere un deposito cauzionale per un numero di mensilità stabilito secondo gli usi locali, ma detto deposito è da applicarsi solo al 50 per cento

del canone mensile di locazione, in modo che la somma da esigere nei confronti degli interessati non superi le lire 5 mila. Quanto al pagamento anticipato del canone di locazione per i singoli alloggi, esso è previsto dal contratto di affitto. Risulta, infine, che l'istituto suddetto ha deliberato di rinunciare a chiedere anticipi per i servizi vari, relativi alle parti comuni degli stabili (acqua, luce, imposte, tasse, portierato ove esista, ecc.) salvo, s'intende, il rimborso da parte degli inquilini, ad erogazione effettuata ».

*Il Ministro:* RUBINACCI.

**LACONI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — « Per sapere se non ritenga opportuno venire incontro alla popolazione e al comune di San Vito (Cagliari) duramente colpiti da una gravissima siccità che dura da circa tre anni, sia con il concedere sensibili riduzioni ed esenzioni di imposte e dei contributi unificati, sia stanziando dei fondi per i soccorsi alle famiglie colpite ». (5376).

**RISPOSTA.** — Si risponde anche a nome dei Ministeri dell'agricoltura e delle foreste e del lavoro e della previdenza sociale in quanto le richieste formulate dall'onorevole interrogante, pur in prevalenza attinenti i servizi dell'Amministrazione finanziaria, rientrano in parte nella competenza dei predetti dicasteri. Per quanto concerne il Ministero dell'agricoltura e foreste questo non ha tralasciato nel caso in esame di attuare fin dove è stato possibile qualche indiretta forma di soccorso, suggerendo ai dipendenti ispettorati provinciali di accordare alle aziende danneggiate una preferenza nella concessione dei contributi prevista dall'articolo 1 del decreto legislativo 1° luglio 1946, n. 31. Per la provincia di Cagliari poi cui l'interrogazione si riferisce e nella quale ha applicazione la legge stralcio, esisteva una disponibilità di lire 10 milioni dall'articolo 1 della citata legge 1° luglio 1946, n. 31, somma corrispondente ad un quarto dei fondi assegnati e che era stata in un primo tempo accantonata per la concessione di contributi a favore degli assegnatari di terreni scorporati. Con apposito circolare n. 85, che si allega, il Ministro dell'agricoltura e foreste ha impartito disposizioni ai competenti organi provinciali perché detta disponibilità sia destinata per l'accoglimento delle domande di contributo con precedenza assoluta di quelle avanzate dalle aziende danneggiate dal maltempo, per l'esecuzione dei lavori di ripristino delle coltivabilità di terreni e delle alberature danneggiate o distrutte. In seguito però

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

ai vari nubifragi che hanno devastato la penisola e che hanno fra l'altro colpito la zona siccitosa in questione è stata emanata la legge 10 gennaio 1952, n. 3, concernente le provvidenze da adottare a favore delle aziende agricole danneggiate da detti eventi. Con tale legge si favoriscono gli agricoltori nel difficile compito di ripristinare l'efficienza produttiva dei terreni e di ricostruire le opere fondiari, le piantagioni, le scorte vive e morte distrutte e dispone inoltre l'immediato riattamento di opere pubbliche di bonifica e la sistemazione dei bacini montani. Le forme di intervento si concretano sia come contributi in conto capitale nelle spese relative all'esecuzione delle opere di ripristino, sia come concorso nel pagamento di interessi sui mutui contratti per fronteggiare le necessarie occorrenze. Inoltre con la legge regionale sarda 16 ottobre 1951 è stato disposto lo stanziamento di lire 150 milioni a favore delle zone della Sardegna, colpite dalla siccità.

« Per quanto rientra nella competenza del Ministero delle finanze si fa presente che la proposta di disporre lo sgravio delle imposte erariali e delle sovrimeposte comunali non può essere accolta perché un provvedimento del genere a carattere generale non avrebbe una giustificazione tecnico-giuridica, ma soprattutto perché le vigenti disposizioni legislative sono più che sufficienti per venire incontro ai contribuenti danneggiati. Comunque a seguito delle alluvioni dello scorso autunno questo Ministero ha tempestivamente autorizzato le competenti intendenze di finanza a concedere in via temporanea la sospensione, nei riguardi di tutti i contribuenti delle zone sinistrate, della riscossione dei tributi immobiliari ed eventualmente anche di tutti gli altri tributi diretti ed indiretti, in attesa di poter adottare provvedimenti definitivi. Per quanto invece si poteva riferire ad un eventuale provvedimento di riduzione di contributi agricoli unificati per il comune di San Vito (Cagliari), in dipendenza della grave e prolungata siccità che isterelisce quelle campagne, il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha fatto presente che i contributi per l'assistenza e la previdenza sociale dei lavoratori agricoli vengono applicati non sul reddito delle aziende, ma sulle giornate di prestazione d'opera richieste dai terreni. Se, comunque, la siccità di cui sopra ebbe anche effetto di ridurre il normale assorbimento di mano d'opera per le varie operazioni culturali, da parte delle aziende agricole, la questione potrà essere proposta in seno alla commissione provinciale di cui all'articolo 5 del

regio decreto-legge 24 settembre 1940, n. 1949, alla quale è demandata la determinazione delle giornate di lavoro per le singole colture, per il bestiame e per le altre attività agrarie. Qualora la siccità di cui si tratta abbia sortito l'effetto sopra specificato — e cioè una minore assunzione di mano d'opera da parte delle aziende agricole — la Commissione provinciale di Cagliari potrà determinare una diminuzione dei coefficienti di giornate di lavoro vigenti per la zona danneggiata dalla siccità e ciò porterebbe ad una corrispondente riduzione dell'onere contributivo a carico dei datori di lavoro ».

*Il Ministro delle finanze: VANONI.*

**LO GIUDICE.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — « Per sapere quali difficoltà di carattere tecnico e finanziario si frappongono alla formazione dell'ufficio di collocamento dei lavoratori dello spettacolo, istituito con decreto del Presidente della Repubblica del 5 giugno 1950. L'interrogante chiede se si intenda fornire detto ufficio — come sarebbe indispensabile — di personale specificatamente adatto ». (7727).

**RISPOSTA.** — « L'ufficio di collocamento cui l'onorevole interrogante si riferisce è stato istituito fin dal 1° gennaio 1951. Detto ufficio, che ha sede in Roma e proprie sezioni presso gli Uffici regionali del lavoro di Milano e di Napoli, dispone di una attrezzatura che va gradualmente adeguandosi alle esigenze tecniche e funzionali del collocamento della categoria in questione nei limiti, s'intende, delle somme che vengono stanziare in bilancio per la sua normale attività. È altresì in corso la procedura di nomina di un congruo numero di esperti che affianchino, con l'ausilio della loro particolare competenza tecnica, l'opera sia dell'ufficio speciale che delle sezioni di Milano e di Napoli ».

*Il Ministro: RUBINACCI.*

**MAGLIETTA.** — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere se sono veri i seguenti episodi di criminalità verificatisi a Napoli ad opera di stranieri ed i provvedimenti adottati a carico dei responsabili:

1°) 8 marzo: marinaio francese in via Speranzella minaccia con coltello a serramanico dei cittadini, arrestato;

2°) 8 marzo, via Chiaia ore 10: un marinaio americano ubriaco disturba ed offende i passanti (foto sulla stampa);

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

3°) 9 marzo: un marinaio americano rapina in via San Liborio una donna;

4°) 9 marzo, piazza Municipio: due marinai inglesi rapinano un venditore ambulante d'un orologio;

5°) 10 marzo, sezione Moltecalvario: il marinaio americano Cerapbel disturba i passanti e picchia i poliziotti che vogliono arrestarlo;

6°) 11 marzo: tre marinai americani rapinano nelle acque territoriali di 200 mila lire un trafficante di sigarette ». (7616).

RISPOSTA. — « 1°) La sera del 7 marzo 1952 (e non otto), un marinaio francese venne a lite con alcuni civili italiani. Prontamente fermato dagli agenti di pubblica sicurezza, fu trovato in possesso di un coltello a serramanico di genere proibito, per cui è stato denunciato all'Autorità giudiziaria.

« 2°) La mattina dell'8 stesso mese, nel cortile di uno stabile dove trovansi 4 case di tolleranza, due marinai americani vennero a diverbio con alcuni civili italiani rimasti sconosciuti. Nel trambusto vennero rotti due vetri di un'abitazione privata. A seguito del pronto intervento di agenti di pubblica sicurezza e carabinieri, i predetti marinai furono accompagnati presso il comando della polizia militare americana, che risarcì il danno alla locataria dell'appartamento. Non sono emersi estremi di reato.

« 3°) La sera del 9 marzo, un marinaio americano, dopo aver trascorso qualche ora con una donna, cui aveva consegnato un orologio da polso a garanzia della promessa fattale di pagarla appena ritornato in città, all'atto di congedarsi dalla stessa, le strappò dalle mani la borsetta contenente l'orologio e si diede alla fuga. Raggiunto dopo poco da agenti di pubblica sicurezza in servizio nella zona, il marinaio venne fermato e denunciato in istato di arresto alla Procura della Repubblica.

« 4°) La sera del 9 aprile due marinai inglesi, col pretesto di volere acquistare orologi da un venditore ambulante, pare che ne abbiano passato uno sveltamente ad un loro commilitone presente, che si sarebbe dileguato. Fermati ed accompagnati in questura, i predetti marinai negarono recisamente ogni addebito. Non essendo emersi a loro carico sicuri ed obiettivi elementi di responsabilità sono stati denunciati alla Procura della Repubblica per correati in furto.

« 5°) La sera del 7 (e non del 10) marzo, un marinaio inglese (e non statunitense), in istato di manifesta ubriachezza, invitò i pas-

santi a boxare e rivolse, in lingua inglese, frasi oltraggiose all'indirizzo degli agenti di pubblica sicurezza subito intervenuti per eliminare l'inconveniente. È stato denunciato in istato di arresto all'Autorità giudiziaria per ubriachezza, oltraggio e resistenza alla forza pubblica. Non risulta vero che gli agenti sono stati percossi dal predetto marinaio.

« 6°) La notte fra il 9 e il 10 marzo, un connazionale, allo scopo di contrabbandare sigarette estere, si portò sotto bordo di una nave da trasporto militare americana. Raggiunta la coperta con l'ausilio di 3 marinai della nave stessa, egli a suo dire, fatto entrare in un ripostiglio, sarebbe stato rapinato della somma di lire 210 mila. Calato, poi, in mare, a fior d'acqua e raccolto da un suo amico sopraggiunto, egli ritornò con un brigadiere di finanza a bordo della nave dichiarando di riconoscere i 3 autori della rapina, i quali, però, non furono trovati in possesso della somma. I fatti sono stati riferiti all'Autorità giudiziaria. Trattasi, in sostanza, di sporadici episodi — cui ha fatto seguito una decisa azione repressiva degli organi di polizia — soliti a verificarsi in porti di una certa importanza ».

*Il Sottosegretario di Stato:* BUBBIO.

MAGLIETTA. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere le ragioni per le quali a Napoli è stato rifiutato il permesso per il terzo giro podistico di Montecalvario che già due volte si era svolto senza alcun inconveniente ». (7729).

RISPOSTA. — « La manifestazione fu vietata per motivi di ordine e sicurezza pubblica e per evitare incidenti che le condizioni di tempo e di luogo avrebbero certamente determinati. Infatti, mentre le strade prescelte per l'accennata competizione sono tra le più anguste e le più affollate della città, d'altro canto l'ora tarda alla quale si intendeva effettuare — le ore 19 del 15 marzo 1952 — non avrebbe consentito, da parte degli organi di pubblica sicurezza, un adeguato controllo atto a prevenire incidenti causati dall'affollamento e dalla animazione derivante dalla gara stessa. È ben vero che analoga competizione fu autorizzata per le ore 17 del 5 e del 12 agosto 1951, ma l'ora e la stagione così diversa ne consentirono, in quei casi, l'ordinato svolgimento ». *Il Sottosegretario di Stato:* BUBBIO.

MAZZA. — *Al Ministro del commercio con l'estero e all'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica.* — « Per conoscere se è

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

esatta la notizia che nel porto di Genova sarebbero stati sbarcati ed ivi depositati quantitativi rilevanti di ananas, chimicamente conservati in fusti e, in caso affermativo, i motivi per i quali si sia ritenuto di concedere la licenza di importazione per un genere voluttuario, sul cui stato di conservazione si elevano, per giunta, dubbi ». (7723).

RISPOSTA. — « Rendo noto all'onorevole interrogante che la notizia circa l'arrivo nel porto di Genova di partite di ananas allo sciroppo in fusti risulta corrispondente alla realtà. Opportune disposizioni sono state per altro impartite dai competenti organi sanitari per l'accertamento della commestibilità del prodotto, prima della sua immissione sul mercato nazionale. Devo far presente all'onorevole interrogante che, per effetto delle disposizioni vigenti, le importazioni di ananas dai paesi dell'O.E.C.E. e loro territori oltremare sono liberate, cioè di esse è consentita la importazione senza speciale autorizzazione da parte di questo Ministero. Sono invece sottoposte a licenza le importazioni di altra origine e provenienza, licenze che questo Ministero rilascia dopo aver esaminato la convenienza dell'operazione sia sotto il profilo valutario che sotto quello economico, a proposito del quale è da rilevare che trattasi di frutta che non è prodotta in Italia. Devo comunque precisare all'onorevole interrogante che in ogni caso le partite arrivate in dogana, per l'importazione (qualunque sia la loro provenienza e quindi qualunque la loro disciplina ai fini dei divieti economici e valutari) sono soggette a tutti gli altri speciali controlli previsti dalla legge e dalle disposizioni in atto (ad esempio: controllo fito-sanitario, igienico, di pubblica sicurezza, ecc.), controlli che, evidentemente devono essere effettuati dagli organi competenti direttamente sulla merce ».

*Il Ministro del commercio con l'estero: LA MALFA.*

MIEVILLE. — *Al Ministro dell'interno.* — « Per conoscere i motivi che hanno indotto il commissario prefettizio del comune di Ceccano (Frosinone) a ritirare e rendere inoperante la deliberazione di assunzione di un dipendente con funzioni di autista; e se sia vero che il provvedimento di revoca è stato determinato dall'intervento di un rappresentante del Partito democristiano, come vuole la pubblica opinione ». (7308).

RISPOSTA. — « La deliberazione di nomina a guardia urbana, con mansioni di autista

meccanico, fu revocata in quanto l'interessato (che risultò successivamente essere stato condannato, e poi amnistiato), invitato a far tenere copia del foglio matricolare, non aveva ottemperato alla richiesta. È, pertanto, da escludere che il citato provvedimento di revoca dell'assunzione del De Nardis sia stato determinato dall'intervento di alcun partito politico.

*Il Sottosegretario di Stato: BUBBIO.*

MIEVILLE. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere quando sarà posto all'ordine del giorno del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato lo schema di provvedimento legislativo relativo al problema dei ferrovieri combattenti, che, dopo sette anni, ancora non hanno avuto una sistemazione ». (7725).

RISPOSTA. — « Il disegno di legge relativo all'attuazione, a favore dei ferrovieri combattenti della seconda guerra mondiale, dei benefici economici e di carriera, a suo tempo disposti per quelli della guerra 1915-18, è stato approvato dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 5 marzo 1952. Non appena perverrà nei riguardi del citato disegno di legge l'adesione del Ministero del tesoro, che, per altro, è stata già richiesta, esso verrà presentato, previa approvazione del Consiglio dei ministri, al Parlamento ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

NATALI ADA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dei lavori pubblici e della agricoltura e foreste.* — « Per sapere se siano a conoscenza delle disperate condizioni di miseria in cui versano oltre 600 disoccupati e le rispettive famiglie nel comune di Cingoli (Macerata), per mancanza assoluta di un qualsiasi lavoro, mentre nella zona esistono ampie possibilità di venire incontro alle necessità dei lavoratori riaprendo, ad esempio, la miniera di zolfo e i cantieri scuola, i quali ultimi furono chiusi nell'ottobre 1951. La interrogante chiede inoltre di conoscere quali provvedimenti si intendano prendere affinché le possibilità della zona vengano subito concretizzate ». (7312).

RISPOSTA. — « In relazione all'incarico avutone dalla onorevole Presidenza del Consiglio ed anche a nome delle Amministrazioni direttamente interrogate, si ha il pregio di comunicare quanto segue. Per ciò che attiene alla competenza di questo Ministero, si chia-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

risce che i cantieri di lavoro, a suo tempo istituiti nel comune di Cingoli (Macerata), furono chiusi nell'ottobre 1951 per esaurimento dei fondi a suo tempo stanziati. Per altro, tenuto conto delle necessità di lavoro e dello stato della disoccupazione locale, questo Ministero, sentita in data 25 febbraio 1952, la competente commissione centrale, non ha mancato di disporre per l'autorizzazione alla apertura di tre cantieri (di rimboschimento e di lavoro) tutti in favore della località indicata come in appresso precisato:

1° cantiere di rimboschimento (a Monte Intagliata) per 20 lavoratori, da adibirsi in 76 giornate; onere complessivo: lire 1.076.402;

2° cantiere di lavoro per la costruzione del campo sportivo (ente gestore il comune); per 55 lavoratori in 76 giornate; onere complessivo: lire 2.966.264;

3° cantiere di lavoro per la costruzione dell'asilo infantile (ente gestore: A.C.L.I. di Macerata); per 36 lavoratori, in 76 giornate; onere complessivo lire 1.911.100.

« Mentre, in secondo luogo, il Ministero dei lavori pubblici ha fatto conoscere che, essendo da tempo esauriti i fondi stanziati a sollievo della disoccupazione, non vi è la possibilità di intervento di sorta nel senso auspicato dalla onorevole interrogante, si trascrive quanto, nell'ambito della propria competenza, ha comunicato il Ministero dell'industria a riguardo delle miniere di zolfo della zona di Cingoli: L'unica attività mineraria nel settore zolfifero, è rappresentata dagli antichi lavori della miniera «Capo di Rio». Tale miniera fu concessa nel 1920 alla Società anonima zolfifera marchigiana, la quale però, avendo sospeso i lavori dopo un breve periodo di infruttuosa attività, fu dichiarata decaduta dalla concessione il 5 luglio 1927. Da allora la zona è rimasta libera da vincoli minerari, senza che alcuno ne abbia richiesto la concessione. È indubbio tuttavia che la zona di Cingoli possa avere un certo interesse minerario, in quanto in essa si rilevano vari affioramenti della formazione gessoso-zolfifera e per questo l'Ente zolfi italiani ha compreso la suddetta zona tra quelle che saranno oggetto del programma di ricerche da effettuarsi con il contributo dello Stato di 950 milioni. Non appena tale programma di ricerche, elaborato dall'Ente zolfi, sarà stato approvato dalla commissione all'uopo costituita, anche in comune di Cingoli si inizieranno studi geologici, intesi a ricostruire l'andamento della formazione gessoso-zolfifera sotto i terreni di ricoprimento. Tali studi potranno fornire ele-

menti sufficienti per decidere se sia il caso o meno di eseguire nella zona anche sondaggi esplorativi ».

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: RUBINACCI.*

PALENZONA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno aumentare adeguatamente il numero delle sedi notarili messe recentemente a concorso, a seguito dell'istanza dei componenti la graduatoria, istanza che risulterebbe condivisa dalla commissione esaminatrice, e tenuto conto del notevole numero di sedi che rimarrebbero tuttavia vacanti ». (7745).

RISPOSTA. — « Mi pregio comunicare che il problema riguardante l'aumento dei posti messi a concorso con il decreto ministeriale 25 agosto 1949 si trova già allo studio presso questo Ministero e si ha fiducia che possa essere risolto favorevolmente mediante un disegno di legge da sottoporre al più presto all'esame del Parlamento ».

*Il Ministro: ZOLI.*

PELOSI. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se non intenda intervenire nella vertenza insorta fra il personale della ferrovia garganica (Sansevero-Peschici) e la Società ferrovie e tramvie del Mezzogiorno, vertenza che ha portato a uno sciopero che dura ormai da quattro giorni, con grave disagio delle popolazioni dei comuni da quella ferrovia servite; e perché faccia conoscere con precisione quali siano le cause che con frequenza costringono i ferrovieri della Garganica a protestare e ad agitarsi e a chi risalgono le responsabilità di uno stato di cose che pregiudica gravemente gli interessi di una laboriosa regione ». (7650).

RISPOSTA. — « Il personale della ferrovia Garganica ha effettuato una astensione totale dal lavoro dal 10 al 14 marzo 1952 per protestare contro la mancata corresponsione degli stipendi e delle paghe relative allo scorso febbraio. Poiché lo sciopero era stato preannunciato dal prefetto di Foggia, immediate sollecitazioni erano state rivolte dagli organi di questo Ministero alla società concessionaria della ferrovia, affinché il personale fosse soddisfatto tempestivamente delle sue spettanze e fosse quindi evitata la sospensione del servizio. La concessionaria ha, però, dichiarato di essere nell'impossibilità di provvedervi per assoluta mancanza di fondi, facendo presente di aver anche completamente esaurito, per il

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

pagamento delle competenze al personale a tutto il mese di gennaio e per acquisto di materiali necessari all'esercizio, le anticipazioni bancarie ottenute sui sussidi di esercizio proposti dalla competente commissione interministeriale per i mesi di gennaio e febbraio. Iniziatosi frattanto lo sciopero e persistendo il personale nella sua astensione dal lavoro, questo Ministero ha svolto un nuovo ed energico intervento presso la concessionaria, affinché quanto meno fosse corrisposto ai dipendenti un acconto sulle competenze dovute. A seguito di ciò la concessionaria, che nel frattempo era riuscita ad avere un'anticipazione bancaria di due milioni, ha disposto che tale somma fosse ripartita tra i suoi agenti a titolo di acconto e che inoltre, con i proventi di esercizio del corrente mese, si provveda al saldo delle predette competenze. L'adozione di tali provvedimenti è valsa a far cessare lo sciopero del personale. E, tuttavia, da tener presente che trattasi di una ferrovia in stato di permanente deficitarietà, essendo gli introiti del tutto insufficienti a fronteggiare le spese indispensabili per assicurare la prosecuzione dell'esercizio ed il normale pagamento delle spettanze del personale. Onde, sino a quando non sarà possibile adottare i provvedimenti necessari per il riassetto della ferrovia — il che potrà avere luogo soltanto in sede di applicazione della legge sull'ammodernamento tuttora in esame al Parlamento — non può rimediarsi in modo definitivo al lamentato stato di cose. Né questo Ministero può ovviarvi mediante erogazione di sussidi integrativi di esercizio, essendo esaurito lo stanziamento del capitolo di bilancio per i sussidi di cui trattasi e dovendosi, per le nuove erogazioni da fare, attendere che sia approvato il provvedimento di storno dai capitoli 36 e 37 di parte ordinaria al capitolo 47 di parte straordinaria; provvedimento che il Ministero del tesoro si è riservato di presentare al Parlamento. In tale attesa, per altro, la competente commissione interministeriale nella riunione del 18 marzo 1952 ha intanto proposto la concessione a favore di quella ferrovia di un ulteriore sussidio di 10 milioni e ciò allo scopo di consentire alla società di provvedere, appena possibile, al pagamento delle altre competenze del suo personale che vanno maturando ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

*POLANO. — Al Ministro dei trasporti. —* « Per sapere se non ritenga di procedere alla sistemazione in ruolo dei 14 mila dipendenti straordinari delle ferrovie dello Stato, che

prestano servizio già dal 1946 e che hanno ormai diritto per l'opera data ad avere assicurata la stabilità nell'impiego ». (7536).

*RISPOSTA. —* « Per la sistemazione del personale straordinario delle ferrovie dello Stato è stato predisposto apposito disegno di legge che trovasi all'esame del Consiglio di Stato per un definitivo parere. Non appena l'alto consesso si sarà pronunciato al riguardo, si provvederà a sottoporre il testo definitivo del provvedimento all'esame del Consiglio dei ministri ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

*RUSSO PEREZ. — Al Ministro dei trasporti. —* « Per conoscere — premesso che nel novembre 1951 fu firmato un accordo fra i rappresentanti delle tre Confederazioni: C.I.S.L., C.G.I.L., U.I.L., unitamente ai datori di lavoro delle aziende di trasporto autoferrotramviarie, al Ministero del lavoro, all'I.N.P.S. (amministratore del fondo pensioni autoferrotramvieri), accordo che tra l'altro stabiliva che con il 1° gennaio 1952 entrava in funzione il nuovo decreto-legge per la previdenza dei ferrotramvieri, in sostituzione di quello in vigore n. 1083 — se non ritenga opportuno provvedere sollecitamente alla emanazione di un decreto-legge che dia esecutorietà a tali accordi ». (7524).

*RISPOSTA. —* « Al riguardo mi pregio comunicare: Non risulta che nel novembre 1951 sia stato firmato un accordo tra il Ministero del lavoro, l'Istituto nazionale della previdenza sociale, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali degli autoferrotramvieri e quelli delle associazioni aziendali allo scopo di innovare con un decreto-legge la disciplina previdenziale dei ferrotramvieri. E invece a dirsi che:

a) per incarico del Ministero del lavoro un apposito comitato fu istituito dall'Istituto nazionale della previdenza sociale con il compito di studiare e formulare proposte concrete per migliorare il trattamento di quiescenza dei predetti lavoratori;

b) soltanto alla fine del 1951 il suindicato comitato ha ultimato i suoi studi sulla base dei quali quel Dicastero ha predisposto un disegno di legge;

c) effettivamente tale disegno prevede la decorrenza dal 1° gennaio 1952 della nuova disciplina previdenziale;

d) trattasi quindi non di emanare un decreto-legge che dia esecutorietà ad accordi formali intervenuti tra le parti ma della presentazione agli organi legislativi dello Stato di

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 APRILE 1952

un normale provvedimento legislativo di iniziativa governativa; provvedimento che, pertanto, potrà divenire operante quando abbia riportato l'approvazione del Consiglio dei ministri e del Parlamento.

« Devesi aggiungere che sul predetto disegno di legge, pervenuto a questa Amministrazione per il prescritto concerto alla fine dello scorso gennaio, il Ministero dei trasporti ha già, in data 1° marzo 1952, data la propria adesione di massima. E ciò nonostante che dal previsto miglioramento delle pensioni deriverà un maggior onere annuo di oltre un miliardo al Fondo nazionale di previdenza per gli addetti ai pubblici trasporti, con conseguente aumento dell'aliquota contributiva e quindi con maggior aggravio dei bilanci aziendali già notevolmente deficitari. Ciò premesso, è da precisare che nessun altro provvedimento deve adottare il Ministero dei trasporti per l'emanazione della nuova legge, in quanto ormai spetta al Ministero del lavoro di sottoporre all'approvazione del Consiglio dei ministri il disegno stesso. Si ha motivo di ritenere che ciò avverrà al più presto, dato che assicurazioni in tal senso sono state già date alle rappresentanze dei lavoratori nella riunione, tenutasi l'11 corrente mese presso quel dicastero, per eliminare le difficoltà che ancora esistevano ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

SALA. — *Al Ministro dei trasporti.* — « Per sapere se è a conoscenza dello stato di incredibile abbandono della stazione di Campobello di Mazzara (Agrigento) e per sapere se non ritiene opportuno, tra i provvedimenti che il caso richiede, di includere la sistemazione del personale ferroviario in case da costruirsi nei pressi della stazione stessa. Il personale infatti percorre attualmente rilevanti distanze per raggiungere le proprie abitazioni nel paese ». (7588).

RISPOSTA. — « La grave deficienza di fondi non consente, per ora, all'Amministrazione ferroviaria di costruire nuovi alloggi né a Campobello di Mazzara, né in altre località. Tale questione potrà essere ripresa in esame solo dopo che sarà stato approvato un nuovo finanziamento di lavori, nel cui programma è stata inclusa anche la costruzione di un congruo numero di alloggi, da ripartirsi fra

le varie località della rete. La stazione suddetta, che, nella sua attuale consistenza, è perfettamente rispondente alle necessità locali, trovasi, per quanto concerne il fabbricato viaggiatori in discrete condizioni di manutenzione; recentemente si è anche provveduto ad eseguire alcuni lavori di ripulitura. Attualmente, con i limitati fondi a disposizione per la manutenzione ordinaria, si sta provvedendo alla pavimentazione del marciapiede principale con mattonelle di asfalto. Per migliorare la pavimentazione a fondo naturale del piazzale merci occorrerebbe una spesa di lire 8-9 milioni circa, che, data la difficile situazione del bilancio, non può per il momento essere affrontata ».

*Il Ministro: MALVESTITI.*

SEMERARO SANTO. — *Ai Ministri degli affari esteri, della previdenza sociale e della marina mercantile.* — « Per sapere in seguito a quali fatti e decisioni nuove la città di Brindisi, designata dai suddetti Ministri, ed indicata, da un comunicato dell'onorevole Ministro del lavoro — ora è un anno — quale Centro di emigrazione per l'Australia, non appena le correnti migratorie per quel continente avessero assunto concreta attualità, è stata esclusa dai traffici suddetti e gli emigranti convogliati in altro porto ». (7560).

RISPOSTA. — « Il Ministero della marina mercantile ebbe, a suo tempo ad interessare quello degli affari esteri affinché venisse istituito a Brindisi un ispettorato di emigrazione, in considerazione della prevista confluenza in quella zona di masse di emigranti meridionali con destinazione per l'Australia. Poiché detto movimento emigratorio già impegna i porti dell'Adriatico, il Ministero degli affari esteri ha progettato la istituzione dell'ispettorato presso il porto di Brindisi. Il provvedimento è ora all'esame del Ministero del tesoro. Il Ministero della marina mercantile, da parte sua, e d'intesa con quello degli affari esteri sta considerando l'opportunità di disporre che le navi del gruppo " Finmare ", interessate al servizio di emigrazione, abbiano il loro approdo nel suddetto porto ».

*Il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile: TAMBRONI.*