

DCXVI.

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 GIUGNO 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi	29667	
Disegni di legge:		
(<i>Annunzio</i>)	29669	
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	29668	
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	29668	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	29668	
Proposte di legge:		
(<i>Annunzio</i>)	29669	
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	29668	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	29668	
Interrogazioni, interpellanze e mozione (<i>Annunzio</i>):		
PRESIDENTE	29700, 29718	
INGRAO	29718	
VECCHIETTI	29718	
LAMA	29718	
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	29719	
Interrogazioni (Svolgimento):		
PRESIDENTE	29670	
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	29671	
CASTELLI	29676	
SERVELLO	29676	
DE GRADA	29679, 29687	
DE PASCALIS	29681	
ROMUALDI	29683	
MAGRI, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	29684	
REALE GIUSEPPE	29684	
		PAG.
		CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> 29685, 29686, 29688
		ALESSANDRINI 29685
		SALARI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> 29689
		LAJOLO 29690
		ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> 29693, 29694, 29695 29697, 29698, 29699, 29700
		LECCISI 29693
		DE PASQUALE 29694
		ROFFI 29696
		MAZZONI 29697
		SCHIANO 29698
		MINASI 29699
		Corte costituzionale (<i>Annunzio di trasmissione di atti</i>) 29669
		Consiglio regionale sardo (<i>Trasmissione di un atto</i>) 29669
		Per la sciagura ferroviaria di Voghera:
		PRESIDENTE 29670
<hr/> <hr/>		
		La seduta comincia alle 17.
		TOGNONI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta del 28 maggio 1962. (È approvato).
		Congedi.
		PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Basile, Carcaterra, De' Cocci, Montini, Rapelli, Repossi, Roselli e Sorgi. (I congedi sono concessi).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Nella riunione di mercoledì 30 maggio della XI Commissione (Agricoltura) in sede legislativa è stato approvato il disegno di legge:

« Provvidenze per la zootecnia » (*Approvato dalla VIII Commissione del Senato*) (3761).

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

« Riordinamento dell'ufficio traduzioni di leggi ed atti stranieri » (*Approvato dalla II Commissione del Senato*) (3813) (*Con parere della IV e della V Commissione*);

alla IV Commissione (Giustizia):

« Revisione degli organici delle cancellerie e segreterie giudiziarie e norme sulla ripartizione dei proventi di cancelleria » (*Approvato dalla II Commissione del Senato*) (3812) (*Con parere della I, della V e della VI Commissione*);

Senatore CAPALOZZA: « Modificazione dell'articolo 4 della legge 31 ottobre 1955, n. 1064, recante disposizioni relative alle generalità in estratti, atti e documenti e modificazioni all'ordinamento dello stato civile » (*Approvato dalla II Commissione del Senato*) (3814);

BREGANZE e AMATUCCI: « Modificazione dell'articolo 529 del codice di procedura penale » (3828);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione alla vendita a trattativa privata, al comune di Torino, del complesso immobiliare sito in Torino, alla via Montevideo n. 41, di proprietà dell'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato, già sede dell'ex laboratorio del chinino di Stato » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3815);

« Elevazione del fondo di dotazione della Sezione di credito fondiario del Banco di Napoli » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3816);

alla VII Commissione (Difesa):

« Riordinamento dei ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'esercito » (3802) (*Con parere della V Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

« Trasferimento all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi. Riordinamento ed estensione dell'assistenza antitubercolare » (*Approvato dal Senato*) (3831) (*Con parere della V e della XIV Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

GEFTER WONDRIK: « Norme perequative a favore del personale statale in servizio nel Territorio di Trieste ed istituzione di una speciale indennità » (*Urgenza*) (2960) (*Con parere della IV e della V Commissione*);

SANTI: « Provvedimenti a favore dei dipendenti statali in servizio nel Territorio di Trieste » (*Urgenza*) (3656) (*Con parere della V Commissione*);

alla II Commissione (Interni):

SERVELLO ed altri: « Ricostruzione di carriera agli ufficiali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco — laureati o diplomati — che abbiano maturata una ininterrotta anzianità di servizio, comprensiva di almeno un anno di guerra » (*Urgenza*) (3553) (*Con parere della I e della V Commissione*);

alla IV Commissione (Giustizia):

BODI ed altri: « Nuove norme in materia di previdenza e di assistenza forense » (3701);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

AMADEI GIUSEPPE ed altri: « Agevolazioni fiscali permanenti a favore dell'Ente nazionale assistenza agenti e rappresentanti di commercio (E.N.A.S.A.R.C.O.) » (*Urgenza*) (3527) (*Con parere della V Commissione*);

alle Commissioni riunite XII (Industria) e XIII (Lavoro):

VIZZINI: « Istituzione dell'albo professionale degli addetti alla organizzazione produttiva e alla produzione assicurativa » (3807) (*Con parere della IV Commissione*).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

« Disciplina igienica della produzione e del commercio della birra » (*Già modificato*);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

dalla XIV Commissione della Camera e nuovamente modificato da quella IX Commissione) (3591-B);

Senatore BANFI: « Modifica all'articolo 15 della legge 29 aprile 1949, n. 264, recante provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati » (Approvato da quella X Commissione) (3836);

« Destinazione della somma di lire libiche 20.000 ricavate dalla vendita al governo libico dell'edificio scolastico " ex fiera di Tripoli " » (Approvato da quella III Commissione) (3837);

« Modifica del regime tributario delle delegazioni di pagamento rilasciate dai comuni a carico degli appaltatori delle imposte di consumo » (Approvato da quella V Commissione) (3842);

« Autorizzazione alla vendita, a trattativa privata, in favore del Patriarcato Siro di Antiochia e per il prezzo di lire 1.000.000, dei locali demaniali siti in Roma e facenti parte del compendio denominato " ex monastero delle Benedettine in Campo Marzio " » (Approvato da quella V Commissione) (3843).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede, con il parere della V Commissione; gli altri, alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di disegni di legge.

PRESIDENTE. Il ministro delle finanze ha presentato i seguenti disegni di legge:

« Determinazione per l'anno 1960 del reddito di ricchezza mobile derivante dalle affittanze agrarie » (3846);

« Revisione generale degli estimi e revisione del classamento del nuovo catasto terreni » (3847);

« Esenzione dall'imposta di successione e da quella sul valore globale dell'asse ereditario netto per i fondi rustici già coltivati direttamente dal defunto » (3848);

« Moderazione degli oneri tributari sui redditi dominicali e sui redditi agrari dei fondi rustici non coltivati » (3849).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

RAMPA e BUZZI: « Benefici per gli insegnanti elementari partecipanti ai concorsi per merito distinto » (3838);

AVOLIO ed altri: « Riconoscimento della qualifica di " militarizzati " ai ferrovieri della Campania, Sicilia, Sardegna in servizio dal luglio al settembre 1943 » (3839);

ROMANO BRUNO ed altri: « Regolamentazione giuridica dell'esercizio dell'arte sanitaria ausiliaria di tecnico di radiologia, schermografia e terapia fisica » (3840);

IOZZELLI e COLASANTO: « Istituzione della " carriera speciale " per alcune categorie di impiegati del Ministero della difesa » (3841);

SPADAZZI: « Passaggio in ruolo dei pubblici dipendenti aventi la qualifica di profugo » (3844);

SERVELLO ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di vigilanza e controllo sulle attività, iniziative e programmi relativi alla ricerca scientifica — fondamentale ed applicata — in generale ed a quella atomica in particolare » (3845).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Trasmissione di un voto del Consiglio regionale sardo.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente del consiglio regionale della Sardegna ha trasmesso in data 28 maggio 1962 un voto di quel consiglio in materia di aree fabbricabili. Sarà trasmesso alla Commissione competente.

Annunzio di trasmissione di atti alla Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Nel mese di maggio 1962 sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in segreteria a disposizione dei deputati.

Per la sciagura ferroviaria di Voghera.

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi, e con lui i deputati e i membri del Governo*). Sento il dovere di rivolgere un pensiero mesto e reverente alle vittime della gravissima sciagura ferroviaria di Voghera, esprimendo alle loro famiglie la commossa solidarietà della Camera, mentre ai feriti, che ancora soffrono nei loro letti di dolore, va l'augurio di rapida guarigione.

La gravità del disastro esige, e lo reclama la coscienza nazionale profondamente turbata, che siano accertate le responsabilità delle persone e degli uffici. Esige, altresì, una indagine obiettiva, e rigorosamente scevra così da preconcetti come da intenti polemici, sulle possibili cause strutturali e istituzionali del disastro di Voghera e di altri, pure dolorosi, che l'hanno preceduto e sono vivi nella nostra memoria.

Esprimo il voto, e voglio dire anche la certezza, che amministrazione, Governo e Parlamento, in quanto occorra, sapranno adottare i provvedimenti idonei per garantire al paese un esercizio ferroviario moderno, ordinato e sicuro, nel quale non vi sia posto per rischi dovuti ad arretratezze di sistemi, vetustà di materiali, insufficienze d'organizzazione e di cautele.

Il Presidente Leone ha già fatto pervenire sentimenti di cordoglio alle famiglie degli scomparsi e auguri ai feriti. Li rinnovo di cuore, sapendo di interpretare lo spirito unanime dell'Assemblea. (*Segni di generale sentimento*).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei trasporti ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno, dirette al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei trasporti, delle quali il Governo riconosce l'urgenza:

Castelli, Bianchi Fortunato, Ferrari e Migliori, « per sapere, con urgenza, le cause della immane sciagura ferroviaria di Voghera, che ha gettato nel lutto decine di famiglie e nella costernazione l'intera popolazione; e per conoscere i provvedimenti immediati per i dovuti risarcimenti e le iniziative atte a prevenire disastri del genere, che, ripetendosi frequentemente, turbano gravemente l'opinione pubblica » (4853);

Servello, « per sapere se sia stata disposta un'inchiesta e quali risultati abbia dato,

sulle responsabilità relative al gravissimo scontro ferroviario accaduto alla stazione di Voghera quasi contemporaneamente ad altro scontro verificatosi sulla linea Torino-Lanzo. Il ripetersi con frequenza impressionante di sciagure, con il tragico bilancio di vittime registrato a Voghera, ripropone all'ordine del giorno la questione della revisione del materiale mobile e degli impianti fissi, di una più attenta qualificazione del personale, oltre che l'attuazione di tutti i controlli che la tecnica moderna suggerisce al fine di eliminare ogni possibile rischio nell'espletamento di un servizio che interessa la collettività nazionale e il turismo internazionale. L'interrogante chiede di sapere se in tal senso il Governo intenda intervenire con misure decise e precise » (4854);

Longo, De Grada, Soliano, Alberganti, Lajolo, Venegoni, Re Giuseppina, Fogliazza e Nicoletto, « per sapere, di fronte al tragico incidente ferroviario avvenuto in Voghera e che ha commosso, dopo altre analoghe sciagure, l'opinione pubblica italiana, come essi intendano affrontare l'urgente necessità che l'azienda ferroviaria sia radicalmente e prontamente rinnovata e ammodernata, applicando le nuove tecniche capaci di dare maggiore sicurezza ai viaggiatori e mettendo il personale in condizione di assolvere con completa tranquillità alla sua difficile e delicata funzione. Gli interroganti chiedono, in particolare, per quali motivi non siano stati ancora realizzati, in una stazione di così intenso traffico com'è quella di Voghera, dove passano circa 200 convogli al giorno, quei provvedimenti di sicurezza e di ammodernamento che sono allo studio e in fase di progetto da alcuni anni » (4855);

De Pascalis e Lombardi Riccardo, « allo scopo di conoscere i risultati dell'inchiesta condotta dall'amministrazione ferroviaria sul disastro di Voghera, che, per le sue dimensioni e per lo spaventevole costo in vite umane, ha tramutato in angoscia il legittimo allarme suscitato da altri ricorrenti sia pur meno gravi incidenti; particolarmente allo scopo di conoscere se ritenga di sollecitare l'impiego delle risorse per l'ammodernamento ferroviario sul piano di 1.500 miliardi votato dal Parlamento nel senso di dare priorità ai mezzi di sicurezza del traffico ferroviario, riesaminando urgentemente gli eventuali investimenti già programmati dal consiglio di amministrazione sul piano degli 800 miliardi che non avessero un corrispondente grado di priorità; e tenendo conto attento del fatto che il primo e più importante elemento di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

tale sicurezza è il personale, cui è indispensabile garantire condizioni retributive che consentano la migliore selezione e condizioni di lavoro che eliminino l'eccesso di affaticamento incompatibile con la responsabilità ad esso affidata dalla vita dei viaggiatori » (4856);

Romualdi, « per conoscere i risultati dell'inchiesta aperta dall'amministrazione delle ferrovie e dal Governo sul disastro ferroviario di Voghera, uno dei maggiori, per numero di vittime e per singolarità di circostanze, che si siano verificati in Italia, e quindi fatalmente destinato a contribuire al pauroso discredito che sta investendo da anni il nostro servizio ferroviario » (4857).

L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è con viva commozione e con profonda costernazione che, rispondendo alle interrogazioni presentate dagli onorevoli colleghi, mi accingo a rievocare la tragica sciagura ferroviaria di Voghera che ha causato la morte di 64 persone, alla cui memoria, associandomi a nome del Governo alle nobili parole dell'onorevole Presidente, va il mio commosso e deferente pensiero. A nome del Governo formulo altresì l'augurio di rapida e completa guarigione per i feriti della sciagura e indirizzo alle famiglie delle vittime l'espressione della più sentita solidarietà.

Alle autorità, agli enti pubblici, a quelli di assistenza e ospedalieri, ai medici e alla popolazione tutta di Voghera, che si sono generosamente prodigati nell'opera di soccorso e di assistenza agli infortunati e alle famiglie delle vittime, va il particolare ringraziamento del ministro dei trasporti.

Le ferrovie dello Stato anche in questa luttuosa circostanza hanno provveduto, con tempestiva sollecitudine, a dare tutta la possibile opera di aiuto materiale e morale. Un apposito servizio di assistenza è stato subito predisposto a Voghera; i feriti sono stati e sono tuttora assistiti e curati negli ospedali di quella città a cura dell'azienda; le salme sono state già trasportate, a cura dell'azienda stessa, alle destinazioni indicate dai familiari e con il mezzo da essi richiesto; le famiglie degli infortunati, accorse numerose a Voghera, sono state ospitate dalle ferrovie e provvedute di quanto potessero avere bisogno nella dolorosa circostanza. A tal fine sono state anche corrisposte anticipazioni a favore delle famiglie degli infortunati a titolo di aiuto immediato.

Devo anche aggiungere che, data la natura del sinistro, ai fini della liquidazione degli indennizzi l'amministrazione ferroviaria ha disposto che siano subito avviate le pratiche necessarie per la liquidazione dei danni e che siano svolti gli accertamenti preliminari ancor prima della presentazione delle richieste da parte degli interessati. Nell'interesse della bambina Daniela Gritti sono stati già presi contatti con i familiari superstiti e, ove sorgessero difficoltà per la sua educazione durante l'età minore, l'azienda ferroviaria proporrà di farla accogliere a proprie spese in un adatto istituto, mentre successivamente potrà ospitarla nei collegi dell'Opera di previdenza delle ferrovie dello Stato.

Tutto ciò che era umanamente possibile fare per alleviare ai colpiti le conseguenze della sciagura è stato fatto da parte dell'azienda ferroviaria con azione doverosamente pronta e con umana sollecitudine. Ad appena un'ora dal sinistro il direttore generale delle ferrovie dello Stato, avvertito dagli uffici notturni del Ministero, era all'opera per dirigere, insieme con il sottosegretario onorevole Cappugi, l'organizzazione dei primi soccorsi; e dopo alcune ore l'onorevole sottosegretario Angrisani si è recato in aereo sul luogo della sciagura.

Per quanto riguarda in particolare il sinistro, le sue cause e, più, le responsabilità che ne derivano, occorrerà attendere le conclusioni dell'autorità giudiziaria alla quale spetta la parola definitiva. Mi sia lecito tuttavia riferire, per deferenza al Parlamento, che si è fatto così sollecito interprete della commozione dell'opinione pubblica, quanto è già a conoscenza dell'amministrazione circa il modo in cui si è verificato il luttuoso evento, le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, le condizioni del personale e i provvedimenti conseguenti.

Alle 2,35 del 31 maggio il treno merci n. 8151, proveniente da Milano, entrava nella stazione di Voghera con i segnali di protezione a « via impedita », e investiva in coda il treno viaggiatori 1391 che, in sosta sul terzo binario, stava per essere licenziato in partenza verso Genova. Il locomotore del treno 8151 si incuneava nell'ultima carrozza del treno 1391, provocando la morte di 60 persone nonché il ferimento di 40, quattro delle quali successivamente decedevano. Tutte si trovavano nella predetta carrozza.

Dall'esame della zona tachimetrica del treno 8151 è risultato che per tutto il percorso da Milano a Rogoredo, salvo un breve rallentamento in corrispondenza di Pavia, il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

treno aveva tenuto una velocità tra i 70 e i 75 chilometri orari. La velocità non fu diminuita neppure in arrivo a Voghera, salvo che nei nove secondi precedenti l'urto, in cui essa scese bruscamente da 72 chilometri a circa 60. Questa velocità non era in alcun modo ammissibile, indipendentemente dalle indicazioni del segnale rosso, dato che il treno avrebbe dovuto fermarsi alla stazione per il cambio di trazione, essendo il tratto di linea Milano-Voghera a trazione elettrica a corrente continua, e quello Voghera-Genova a corrente alternata, ciò che impone il cambio del locomotore.

L'inizio della frenatura del treno può collocarsi a circa 170 metri dalla coda del treno 1391; quindi, tenuto conto delle caratteristiche del freno e del tempo di entrata in azione del medesimo, si può ritenere che esso venne azionato in seguito alle segnalazioni di arresto fatte a mano da parte degli agenti della stazione dal posto di servizio lato Milano, come, del resto, è stato ammesso dallo stesso macchinista.

La linea Milano-Voghera di chilometri 63,5, a doppio binario, attrezzata con blocco elettrico semiautomatico, ha tutte le stazioni intermedie provviste di apparati centrali elettrici e di segnalamenti luminosi completi, con segnale di avviso a luci abbinato, ed è azionata con il sistema del dirigente centrale.

Gli impianti della linea hanno, quindi, caratteristiche moderne ed efficienti, pienamente rispondenti alle esigenze della circolazione, in rapporto all'intensità del traffico che vi si svolge di circa 110 treni al giorno.

Va considerato che gli apparati centrali elettrici di cui sono provviste tutte le stazioni intermedie, dispongono di circuiti di binario per il controllo della libertà degli itinerari e di tutti i collegamenti necessari tra gli scambi e i segnali.

In conseguenza, la presenza del treno viaggiatori nel binario di sosta in stazione aveva automaticamente determinato il segnale rosso, segnale di via impedita per altri treni. Il sistema di blocco elettrico semiautomatico assicura infatti le condizioni di sicurezza della circolazione sulla linea mediante adatti collegamenti tra gli strumenti di blocco intermedi, per cui un segnale non può disporsi a « via libera » se non quando il treno precedente non abbia liberato la sezione di linea interessata, ciò che viene sicuramente realizzato mediante opportuni dispositivi di linea.

Il segnalamento luminoso esistente sulle linee costituisce, rispetto al precedente se-

gnalamento semaforico, un notevole perfezionamento, in quanto con la segnalazione a luci di colore non solo si consente, sia di giorno sia di notte, al macchinista la migliore percezione delle indicazioni necessarie per la circolazione dei treni, ma, mediante gli avvisi a luci abbinato che precedono i segnali di protezione, si offre la possibilità di dare anche il preavviso sull'indicazione del segnale di protezione delle stazioni e sulla velocità da tenere in corrispondenza alle stazioni stesse.

La stazione di Voghera è provvista di un efficiente sistema di serrature elettriche che realizzano i predetti collegamenti, tra scambi e segnali, che vengono assicurati con gli apparati centrali elettrici, per cui, disposti gli scambi in una determinata posizione per assicurare l'itinerario di un treno, l'introduzione delle chiavi nelle serrature realizza le stesse condizioni di sicurezza che sono attuate negli apparati centrali mediante le relative serrature elettriche o meccaniche.

I controlli eseguiti sugli apparati, subito dopo l'incidente, dai competenti organi tecnici ferroviari, hanno permesso di accertare che il segnale di protezione della stazione — un segnale a candelieri con tre luci — nel momento in cui venne impegnato dal treno investitore era disposto a « via impedita », cioè era al rosso. A questa conclusione si è pervenuti sia attraverso il controllo dell'orologio registratore di cui è provvista la stazione (orologio che mediante punte registratrici indica su una zona di carta in movimento, per mezzo di un meccanismo ad orologeria, tutte le operazioni che riguardano le apparecchiature di stazione che interessano la sicurezza della circolazione), sia attraverso il controllo dell'efficienza dei collegamenti di sicurezza esistenti nella stazione. Nessun dubbio, quindi, che il luttuoso incidente si è verificato per il fatto che il treno 8151 ha oltrepassato il segnale di protezione della stazione di Voghera nella sua posizione di « via impedita ».

Il treno investitore era trainato da una locomotiva elettrica 626 condotta dal macchinista Pignoni Lanfranco e dall'aiuto macchinista Fabbri Soriano, appartenenti al deposito locomotive di Milano-smistamento. Il primo, assunto con concorso esterno nel 1954, aiuto macchinista dal luglio 1955, aveva frequentato il corso di allievo macchinista nel 1954-55 ed era stato abilitato alla trazione elettrica nel maggio 1960. Il secondo era stato assunto nel maggio 1961 per concorso esterno.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

Essi avevano iniziato il servizio alle ore 0,02 nella stazione di Milano-Lambrate per cambio di coppia di personale. In precedenza i due agenti avevano prestato i seguenti servizi: il macchinista Pigionì il 28 maggio era partito in vettura alle ore 22,40 da Milano a Gallarate per «effettuare» il treno 5943. Alle 9,15 del giorno 29 il suo turno di servizio era terminato. Il giorno 30 ha effettuato riposo riprendendo servizio alle ore 0,02; quindi il suo riposo va dalle 9,15 del giorno 29 alle 0,02 del 31.

L'aiuto macchinista Fabbri il giorno 28 ha «effettuato» da Chiasso il treno 5517, in arrivo a Milano alle 15,09. Ha riposato per la rimanente giornata del 28, tutto il 29 e tutto il 30. Ha ripreso servizio alle ore 20 del 30, come riserva, ed è partito col treno merci 8151 da Lambrate alle ore 0,02 del giorno 31. I due agenti di condotta prestavano servizio nel compartimento di Milano e conoscevano quindi perfettamente la linea Milano-Voghera.

Onorevoli colleghi, l'opinione pubblica è giustamente allarmata a causa della serie di incidenti, alcuni dei quali gravemente luttuosi, che hanno funestato la rete ferroviaria italiana in questi ultimi tempi. L'azienda delle ferrovie dello Stato è pienamente consapevole di questa preoccupazione e si rende conto come ne siano derivate gravi perplessità sull'efficienza dei servizi ferroviari; non può comunque dimenticarsi che giornalmente circolano sulle linee della rete innumerevoli treni, circa diecimila.

Sotto l'aspetto della regolarità e della sicurezza dell'esercizio, la circolazione dei treni è fondamentalmente legata a fattori di ordine tecnico (efficienza funzionale degli impianti, delle attrezzature, dei mezzi) ed umano (efficienza, preparazione, disciplina del personale).

Per quanto riguarda gli impianti, le attrezzature ed i mezzi, l'azienda delle ferrovie dello Stato non ha mancato per il passato di seguire i processi tecnici e non ha tralasciato di adottare tutti i provvedimenti possibili, in rapporto alle crescenti esigenze del traffico, per potenziare i servizi e migliorare la regolarità della marcia dei treni e la sicurezza dell'esercizio, sempre più soggetto alle maggiori difficoltà che si vanno presentando a mano a mano che sulle arterie più importanti l'intensità del traffico raggiunge livelli sempre più elevati ed in qualche caso prossimi ai limiti disponibili di potenzialità.

È ben noto, per altro, che gli sforzi fatti finora non sono valse, per la modestia dei

mezzi finanziari dei quali si è potuto disporre, a colmare tutte le lacune esistenti, ad affrontare i numerosi e pesanti problemi aperti. Più completi miglioramenti potranno conseguirsi con l'attuazione del complesso di opere e di provvedimenti previsti nel piano di spesa di 800 miliardi di lire in 5 anni, di recente approvato dal Parlamento. In proposito sono in grado di comunicare che il piano per il potenziamento ed il riassetto delle ferrovie, predisposto per la sua quasi totalità già pochi giorni dopo l'entrata in vigore della relativa legge, è stato approvato nei giorni scorsi dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Per i due primi piani parziali, quelli riguardanti il materiale mobile ed il rinnovo dell'armamento, è già intervenuto anche il decreto interministeriale di approvazione. Il terzo, che riguarda gli impianti, è in corso di definizione formale e anch'esso sarà perfezionato tra qualche giorno; gli altri due piani parziali per il potenziamento dell'I. N. T. e per la costruzione di case economiche dei ferrovieri sono in corso di elaborazione.

L'approvazione del piano rappresenta certamente un passo di grande importanza nell'opera di riassetto e di rinnovamento della rete ferroviaria che è stata risolutamente intrapresa. Un altro passo che si attende di poter fare è quello che riguarda il nuovo ordinamento dell'azienda. Il disegno di legge all'uopo predisposto e presentato dal Governo attende l'approvazione del Parlamento, e mi sia lecito in questa occasione rivolgere alla Camera la preghiera di procedere rapidamente al suo esame, perché l'amministrazione ferroviaria possa avere al più presto nelle sue strutture il nuovo assetto.

Resta da parlare dell'altro dei fattori cui sopra accennavo, di quello umano, che è oggetto delle nostre maggiori cure ed anche, mi sia consentito di dire, sovente delle maggiori preoccupazioni, per gli aspetti di complessità e di delicatezza che assumono tutti i problemi che lo riguardano, dalla preparazione professionale al rendimento qualitativo e quantitativo, dalle condizioni di lavoro alla piena rispondenza alle esigenze del servizio e soprattutto al senso di responsabilità che deve animare e guidare il personale ferroviario in ogni ora, in ogni minuto della sua prestazione lavorativa.

Alla preparazione professionale del personale l'azienda ferroviaria ha da sempre dedicato particolari attenzioni, prendendo tutte le iniziative atte al conseguimento dei migliori risultati. Annualmente speciali corsi vengono

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

tenuti per la formazione dei nuovi assunti, soprattutto per quelli da immettere in determinate qualifiche, le cui mansioni hanno più stretta attinenza con la circolazione dei treni. Numerosi altri corsi vengono inoltre sistematicamente svolti per il personale già in servizio, al fine di prepararlo al conseguimento delle necessarie abilitazioni di servizio e di esercizio di speciali impianti, nonché per aggiornare, perfezionare e specializzare la sua preparazione, adeguandola alle crescenti esigenze della tecnica e dell'esercizio ferroviario.

Nel complesso, negli ultimi tempi, si sono svolti annualmente circa 1.600 corsi, con l'impiego di 2.600 istruttori e con la partecipazione di 28 mila agenti.

Ovviamente il problema della sicurezza dell'esercizio e della prevenzione degli incidenti è l'elemento fondamentale del programma di ciascun tipo di corso, durante i quali vengono ampiamente illustrati i regolamenti di servizio e le norme di prevenzione, al fine di conseguire anche con questo importante mezzo la massima contrazione degli incidenti.

Rimane il grave problema della fallibilità dell'uomo, sulla quale agiscono numerosi fattori interdipendenti e talvolta imponderabili: natura dell'individuo, condizioni di lavoro, condizioni economiche, situazioni familiari, stati transitori psicofisici, ecc.

L'azione dell'azienda ferroviaria si esplica in due direttrici: da una parte, mettere a disposizione dell'esercizio mezzi e apparecchiature sempre più perfezionati ed efficienti, ai fini del raggiungimento delle maggiori garanzie di sicurezza; dall'altra, migliorare la qualità e le condizioni di lavoro del personale per il conseguimento di un più elevato e sereno rendimento professionale.

Le complesse e moderne apparecchiature, che sono state e continuano ad essere installate per fronteggiare le maggiori difficoltà connesse con l'aumento dell'intensità della circolazione, contribuiscono a neutralizzare in larga misura le possibilità di errore umano.

Così, le condizioni in cui l'uomo agisce, rese più difficili per effetto della aumentata velocità dei veicoli e della crescente intensità del traffico, sono state nel tempo sensibilmente facilitate da provvedimenti tecnici di notevole efficienza, quali apparati centrali, blocco elettrico, circuiti di binario, segnalamento luminoso di velocità. Si tratta, per altro, di impianti il cui costo di installazione, direttamente proporzionato ai servizi da essi forniti, è notevole. Ma a renderne possibile l'estensione tende proprio il piano decennale,

così provvidamente autorizzato dal Parlamento e finanziato di già per il primo quinquennio.

È stata da più parti messa in evidenza, come una deficienza tecnica della rete italiana, la mancata attuazione del controllo automatico della marcia dei treni, mediante la ripetizione in macchina del segnalamento della linea.

Al riguardo, è da considerare che anche tali perfezionatissimi impianti presentano le loro deficienze sul piano dell'esercizio, per cui, anche se possono contribuire in buona misura a neutralizzare le eventuali disattenzioni del personale di macchina, non si può dire che risolvano definitivamente il fondamentale problema della sicurezza.

Tutto ciò non vuole significare che si trascuri di ricorrere all'ausilio di ritrovati tecnici di sicurezza quali quelli predetti. Tanto che, nella consapevolezza della loro utilità, l'azienda ferroviaria si è da tempo proposta il problema della loro adozione, che è stata infatti prevista nel piano quinquennale. La scelta del sistema più idoneo, fra i tanti che la tecnica offre, sta per essere messa a punto e tra poco tempo essa sarà portata all'esame del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Va in ogni caso tenuto presente che, per il rispetto delle norme di sicurezza, oggi come in passato, l'azienda deve soprattutto contare sull'uomo, che in definitiva con il suo intervento e con la coscienza e con la vigilante attenzione con le quali agisce, con una adeguata preparazione tecnica per lo svolgimento delle sue mansioni, continua ad essere il fattore fondamentale e determinante della sicurezza.

All'uomo, pertanto, viene e deve esser sempre più dedicata la massima cura, sia nella fase di reclutamento, sia nel corso della sua carriera, sottoponendo il personale ad accurati e moderni esami psicotecnici per accertare la sua idoneità preliminare e continua al servizio ferroviario, che, date le sue caratteristiche, richiede particolari requisiti sensoriali e attitudinali.

Al riguardo non può non riconoscersi al personale ferroviario, a tutti i livelli e nel suo complesso, un vivo senso di disciplina e di attaccamento al servizio che costituisce la vera garanzia della sicurezza dell'esercizio.

Il che tuttavia non significa che, sotto questo profilo, non vi siano nell'azienda ferroviaria lacune, non si verifichino manchevolezze. Affermare che in un organismo delle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

dimensioni delle ferrovie dello Stato, che ha circa 170 mila dipendenti, tutti posseggano in alto grado i requisiti necessari, sarebbe un eccessivo ottimismo fuori della realtà.

Ciò che importa perché i meno perfetti, i manchevoli, possano essere sorretti e stimolati dall'esempio dei migliori, possano essere tempestivamente individuati, richiamati e corretti dall'azione dei dirigenti, è che l'ambiente nel suo insieme sia serenamente operoso. Desidero anche comunicare che un riesame di tutte le norme concernenti la sicurezza della circolazione sarà effettuato, per eventuali aggiornamenti, da una commissione ad alto livello aziendale, sotto la mia presidenza o di uno dei sottosegretari.

E vorrei qui aggiungere che molto a questo proposito possono fare anche, oltre agli organi e collegi tecnici, le organizzazioni sindacali, che, in forza della loro stessa natura e del senso di nobile orgoglio che anima la famiglia ferroviaria della quale sono espressione, possono esercitare una influenza positiva, tenendo anche vivo il senso del dovere e il sentimento del prestigio professionale della categoria.

Quanto alle condizioni di lavoro dei ferrovieri, può affermarsi che esse sono state sempre curate, con particolare attenzione, dall'azienda che le considera una delle premesse necessarie per un efficiente funzionamento del servizio.

Gli orari e i turni di lavoro, regolati da aggiornati strumenti legislativi che ne stabiliscono l'estensione, vengono in pratica tenuti entro i limiti più leggeri possibili, per tener conto, nella loro impostazione, delle esigenze del personale, delle responsabilità connesse con le mansioni a ciascuno affidate e dei più recenti dettami della medicina del lavoro. Infatti, mentre legalmente ad esempio la media giornaliera di utilizzazione del personale di macchina dovrebbe essere di sei ore e 34 minuti, l'utilizzazione media complessiva per tutti i servizi di turno è invece di 5 ore e 36 minuti. Di queste, in relazione ai vincoli posti dalle recenti norme sull'orario di lavoro, solo 2 ore e 58 minuti sono di servizio condotta locomotive, il resto sono per i servizi accessori a terra, servizi di attesa, di riserva o di viaggio in vettura. Comunque, nessun macchinista presta mai un effettivo servizio totale superiore a quello fissato dal regolamento.

L'affaticamento del personale non si può dunque dire eccessivo, tanto più che con l'estensione della trazione elettrica e *diesel*

(che rappresenta ormai il 90 per cento dei chilometri percorsi dalle locomotive), vi è stata una sostanziale riduzione dello sforzo fisico e del disagio del personale di condotta.

Anche perciò al personale si può e si deve richiedere il dovere della massima concentrazione nell'attività del servizio, cui è legata un'immensa responsabilità, la piena dedizione al proprio compito al servizio del paese, nel rispetto di una tradizione consacrata da tanti anni di prestigio professionale, che non deve assolutamente venire meno né declinare.

Appare, quindi, inevitabile un'azione continua intesa ad accertare periodicamente se il personale che svolge compiti legati alla sicurezza dell'esercizio mantiene integre nel tempo le caratteristiche fisiche, psico-fisiche, di preparazione professionale, di volitiva concentrazione nell'esplicazione delle proprie mansioni che consentono di continuare ad utilizzarlo in compiti di alta responsabilità, missioni che non sono compatibili con eventuali altre attività esterne, non solo perché il regolamento lo vieta, ma anche perché l'impegno che postulano ne esclude ogni possibilità.

Questa azione è stata sempre svolta in maniera sistematica, sarà continuata e intensificata rigorosamente per l'avvenire, perché si possa contare sulla più completa efficienza del sistema ferroviario, nel responsabile convincimento che le disposizioni vigenti sono pienamente cautelative della sicurezza dell'esercizio quando non venga meno la doverosa, continua e consapevole attenzione del personale.

Questo non significa che non si debbano ricercare tutte le possibilità che l'esperienza e la tecnica possono suggerire: a tal proposito desidero comunicare che un riesame delle norme concernenti la circolazione sarà effettuato per eventuali aggiornamenti da una commissione che sarà nei prossimi giorni costituita ad alto livello aziendale.

La stessa commissione dovrà riesaminare, in senso più rigido, i criteri di selezione e di controllo psicofisiologico per l'assunzione del personale, durante lo svolgimento della carriera ed ogni qualvolta sarà reso necessario da particolari contingenze.

Concludendo, mi sia lecito fare al personale un appello che il vivo interesse dimostrato dal Parlamento alle vicende, alle esigenze e a tutta la vita dell'azienda fanno particolarmente solenne: appello perché il tradizionale senso del dovere e di attaccamento all'esercizio ferroviario venga man-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

tenuto e sviluppato nelle crescenti esigenze del servizio e nella consapevole e diligente utilizzazione degli strumenti che la tecnica rinnovantesi va offrendo a garanzia della tranquillità dell'esercizio.

Tutto questo è ciò che l'opinione pubblica attende dall'azienda e dal personale ferroviario; tutto questo è ciò che impone in termini perentori il diritto dei cittadini alla sicurezza e lo stesso interesse del paese, per l'importanza della insopprimibile funzione che nella sua vita economica e civile è chiamato a svolgere il servizio ferroviario, cui abbiamo il dovere di conferire la più piena efficienza, ma soprattutto le caratteristiche della massima sicurezza.

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

CASTELLI. Anche a nome degli altri colleghi che hanno sottoscritto l'interrogazione, esprimo anzitutto il mio vivo apprezzamento al ministro per la sollecitudine con cui ha voluto rispondere, come pure per la prontezza con cui, soprassedendo a impegni di carattere internazionale, si è recato sul luogo del disastro dove ha potuto, con il Presidente della Repubblica, con il Presidente del Consiglio, con tutti noi, constatare le immensi proporzioni di questa grave sciagura.

Prendo anche atto dei termini a mio modo di vedere estremamente equilibrati, delle dichiarazioni dell'onorevole Mattarella. Tutto è a posto, in un certo senso, per quanto concerne il problema del materiale e dell'efficienza delle segnalazioni, per tutto quanto insomma, si riferisce all'aspetto tecnico largamente considerato. Eppure credo che il ministro stesso, nel tempo che ha trascorso a Voghera, una giornata e più, abbia riportato una precisa sensazione; la stessa che abbiamo avuto tutti noi e che io devo riferire. Nonostante che tutti i fattori, tranne uno, siano da considerarsi a posto, si è avuta indubbiamente l'impressione che qualche cosa non abbia funzionato, che qualche cosa non vada in tutta questa triste faccenda. Nel momento in cui l'inchiesta amministrativa forse non è ancora chiusa, mentre, se non le responsabilità, i termini precisi delle responsabilità non sono ancora definitivamente accertati, non mi sembra opportuno in questa sede addentrarmi in valutazioni tecniche che evidentemente non sarebbero di mia competenza, nè in valutazioni di altra natura. Penso per altro, onorevole ministro, che al di là del settore tecnico che va attentamente considerato, e nel quale forse qualche perfezionamento, qualche maggiore garanzia

di sicurezza sarà pure opportuno studiare e introdurre, vi sia un problema di ordine umano e quindi un problema politico che spetta soprattutto a lei impostare e risolvere.

Anch'ella, onorevole ministro, ha accennato all'importanza di questo punto che la sciagura di Voghera ripropone alla nostra attenzione: abbiamo un po' tutti la sensazione che qualche cosa in questi ultimi tempi è avvenuta o sta avvenendo, per cui la sua particolare attenzione e responsabilità dovrà essere in questo settore particolarmente esercitata.

Io non ho dubbi che ella lo farà e non solo perché sono di maggioranza. Direi che se un dubbio, per assurda ipotesi, avessi potuto avere, l'estrema sensibilità dimostrata in questi giorni, la partecipazione alla solidarietà spontanea di tutta una popolazione, umili e poveri in testa, è la garanzia sicura che questo problema è ben presente, sarà prontamente impostato ed adeguatamente risolto.

Ripeto, onorevole ministro, ho fiducia che questo sarà fatto ed in questo senso è la misura della soddisfazione che le esprimo per la sua risposta.

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

SERVELLO. Non dirò nulla di nuovo constatando che l'opinione pubblica in Italia si è profondamente commossa alla notizia della catastrofe ferroviaria di Voghera, mentre da ogni parte si è levato il grido «basta!»: credo infatti che, oltre le lacrime, si debba dire finalmente anche questa parola.

Ho ascoltato i chiarimenti dati dall'onorevole ministro, le notizie circa le inchieste in corso e circa i provvedimenti che egli si propone di adottare per attenuare almeno uno stato di cose che è pregiudizievole non solo per le ferrovie dello Stato, ma anche per il turismo ed il prestigio italiano all'estero.

È anche a mia conoscenza che incidenti del genere potrebbero essere evitati con l'adozione di alcuni meccanismi perfezionati e, del resto, ciò non costituirebbe una novità per le nostre ferrovie, le quali, fin dal lontano 1932, avevano in funzione degli apparecchi vigilanti, detti in gergo ferroviario «uomo morto», per evitare i disastri dovuti alla mancanza della presenza del macchinista, qualunque ne fosse la causa. Apparecchi i quali funzionavano egregiamente e che furono aboliti o inutilizzati al termine dell'ultima guerra, restando in servizio solo sulle elettromotrici della linea Milano-Varese.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

In Francia viene adottato nella cabina di guida il « ripetitore acustico di segnali ». Si tratta di una leva posta tra i binari ed in collegamento meccanico con il semaforo: quando questo è a via libera, la leva è in una posizione, quando è a via impedita assume una diversa posizione ed entra in collegamento con la motrice (a vapore o elettrica) e fa scattare un congegno che, a sua volta, fa azionare una suoneria. Questa non cessa di suonare fin quando il treno non si sia fermato. Mi meraviglia molto che la direzione generale delle ferrovie, alla quale sono state più volte da tecnici segnalate queste possibilità di addivenire al perfezionamento e quindi alla eliminazione dei rischi a mezzo di segnalazioni di questo genere, non abbia mai provveduto ed abbia sempre (ho lettere in proposito) disatteso qualunque collaborazione esterna di tecnici avveduti in questa materia anche perché avevano fatto lunghe pratiche e lunghi studi di perfezionamento all'estero.

Ad ogni modo, credo vi sia qualche cosa d'altro da dire circa la nefasta frequenza di incidenti mortali nella nostra rete ferroviaria, incidenti che provocano un giusto cordoglio al quale noi per primi ci associamo, con la consapevolezza, però, di avere, come rappresentanti del popolo in questa Camera, il dovere di fare qualche cosa di più perché fatti del genere non abbiano a rinnovarsi.

Nell'ottobre del 1961, onorevole ministro, parlando a proposito del bilancio del Ministero dei trasporti, ebbi ad accennare anche ai continui incidenti che si verificavano nell'esercizio del traffico delle ferrovie dello Stato e che giustamente impressionavano ed impressionano il pubblico.

Negli ultimi due anni, le sciagure ferroviarie registrano un bilancio impressionante: 189 morti e 567 feriti. Ricordo che, quando citai queste cifre, il ministro di allora mi interruppe affermando che la percentuale di sinistri nella nostra rete ferroviaria era relativamente bassa. Ecco allora un breve cenno dei principali sinistri che hanno suscitato non solo cordoglio, ma giustificata indignazione in tutti gli italiani: 5 gennaio 1960: Monza, 15 morti e 124 feriti; 11 marzo 1960: Cortina d'Ampezzo, 2 morti e 30 feriti; 11 luglio 1960: Treviso, 3 morti e 50 feriti (militari); 1° febbraio 1961: Cassano d'Adda, 14 morti e 25 feriti; 30 marzo 1961: Riva Trigoso, 5 morti e 73 feriti; 23 dicembre 1961: Catanzaro, 71 morti e 27 feriti; 5 gennaio 1962: Treviglio, 4 morti e 48 feriti; 8 marzo 1962: Castel Bolognese, 13 morti e 130 feriti; 31 maggio 1962: Voghera, 64 morti e 58 feriti.

Questo doloroso elenco riguarda solo gli incidenti di gravi proporzioni e trascura gli innumerevoli casi minori, in cui non si hanno vittime da deplorare e cioè non elenca i numerosi convogli che si spezzano in corsa, lasciando la coda per la strada, i locomotori che si guastano provocando ritardi di ore ed ore, i binari che saltano via, ecc. Tutto ciò è piuttosto in contrasto con l'imponente numero di miliardi che vengono erogati ogni anno, come risulta dai bilanci, per il rammodernamento delle linee e del materiale rotabile e per l'entrata in servizio di convogli sempre più rapidi e confortevoli; e dimostra che questi miliardi — ai quali si debbono aggiungere gli 800 del piano ferroviario, fatto votare durante il passato governo « dei convergenti », saliti poi a 1.200 e più nella frenesia dei « piani sociali », presentati con il solito andamento convulso e la solita impreparazione dal Governo attuale — sono effettivamente male spesi.

La cosa è naturale, dato l'andazzo generale dello Stato italiano, il quale in verità non si può dire oggi un vero Stato, ma la proiezione nel campo politico ed amministrativo di quel groviglio di correnti che si lacerano all'interno della democrazia cristiana.

Poiché tutto si commette e poiché l'andamento dell'azienda ferroviaria dipende soprattutto dal sentimento del dovere, dalla disciplina e dalla perizia del suo personale, così è evidente che le aziende di Stato riproducano nel loro interno la faziosità ed il disordine del presente regime partitocratico e che tutto il pubblico italiano debba soffrire le amare ma fatali conseguenze di questo stato di cose.

Nel mio discorso sopra ricordato io riportai le seguenti dichiarazioni fatte a quell'epoca dall'ingegnere Di Raimondo, che fu capo dell'azienda ferroviaria dal 1944 al luglio 1956: « Il personale costituisce uno dei fattori più importanti per la sicurezza dell'esercizio. La sua preparazione tecnico-professionale, la sua disciplina, il suo attaccamento al dovere, il senso delle responsabilità che lo devono animare, possono indubbiamente eliminare le cause degli incidenti. Ma il personale non è mai tranquillo. Aspira ad un trattamento economico di servizio attivo e di pensione sempre più elevato. Le agitazioni e le astensioni dal lavoro sono all'ordine del giorno. Le organizzazioni sindacali (se ne contano una dozzina) sono in continua attività. Le commissioni interne sono diffusissime ed intervengono in ogni questione. I funzionari sono continuamente distolti dai loro compiti tecnici di istituto e non trovano

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

probabilmente il tempo necessario per controllare, prevenire ed accertare lo stato di conservazione delle infrastrutture e del materiale rotabile. Il nuovo stato giuridico del personale ha sconvolto l'ordinato svolgimento delle carriere, ha burocratizzato pesantemente l'amministrazione e non ha accontentato nessuno, o quanto meno ha accontentato ben pochi. Il personale direttivo ed esecutivo va tranquillizzato e posto in condizioni di operare con morale elevato ».

Io credo che questa breve ed efficace sintesi della situazione morale del personale ferroviario, risponda alla realtà delle cose. I sedicenti piani ferroviari varati dal Ministero e che, più che veri piani sono, come al solito, elenchi di centinaia di miliardi da spendere, evidentemente non bastano per ridare alle ferrovie italiane la sicurezza e la puntualità di un tempo. Se il personale non funziona, nulla può funzionare, nemmeno il materiale più perfetto e moderno.

Naturalmente, non è mia intenzione rivolgere a tutto il personale ferroviario una nota di critica o un sommario atto d'accusa. Gran parte di esso, anzi, svolge il suo servizio con perizia e abnegazione; ma una parte di esso finisce col turbare e compromettere il buon funzionamento di tutto l'apparato delle ferrovie dello Stato. Né ciò si può attribuire alla scarsità del personale. Dagli stessi bilanci rileviamo che il personale occupato dall'amministrazione ferroviaria dall'esercizio 1956-57 ad oggi è cresciuto da 192.900 a circa 205.000 unità e che la spesa relativa è cresciuta da 207 miliardi a più di 280 miliardi. L'onere complessivo per il personale, che rappresentava nell'esercizio 1956-57 il 61,8 della spesa, nell'esercizio scorso era passato al 66,2 per cento e nell'esercizio odierno sarà certamente ancora aumentato. In conseguenza di questa enorme aliquota del bilancio dedicata al personale, l'azienda da molti anni ha dovuto ridurre al minimo, al di sotto dell'indispensabile, le spese per il rinnovamento del materiale; e questo è anche causa di continui incidenti e di disastri.

Ma si può sperare che con l'attuale andamento della cosa politica si possa imporre l'ordine e la disciplina, l'accuratezza e il sentimento del dovere a tutto il personale ferroviario? Evidentemente no.

Io non voglio fare la storia delle nostre ferrovie, ma sta di fatto che tutti gli indici e tutte le statistiche convergono nel denunciare la ridotta produttività di questo personale. Dove una volta era sufficiente un uomo, oggi ne occorrono due o tre e il lavoro

rende ugualmente di meno (anche questa era rilevato nella relazione Di Raimondo). La ragione è psicologica e trova la sua spiegazione nell'attuale clima politico. Questa situazione non può essere sanata neanche dal fanatismo pianificatore dell'onorevole La Malfa.

Neppure la moltiplicazione dei miliardi spesi ogni anno per nuove costruzioni e per nuove macchine riuscirebbe a guarire le nostre ferrovie.

Vi sono ancora taluni faziosi che cercano di fare dell'ironia sul ritornello del fascismo che faceva marciare in orario i treni. Oggi è sperabile che tutti siano convinti che il rispetto degli orari non è questione di forma bensì di sostanza, e che i treni allora partivano ed arrivavano senza incidenti perché tutta l'organizzazione dei trasporti funzionava regolarmente, perché insomma il personale ferroviario che negli anni dell'immediato dopoguerra, allora come oggi, era stato guastato dalla demagogia dei governanti, presentava un nuovo aspetto dopo aver subito una accuratissima ma indispensabile selezione.

In quegli anni del primo dopoguerra, il personale ferroviario era stato fortemente inflazionato, proprio come sta accadendo adesso, soprattutto per assecondare l'ondata della demagogia e per mettere a posto gli elettori e i loro figli. Nel 1921 vi erano infatti 241 mila agenti ferroviari in servizio: l'onorevole Mattarella può dunque congratularsi con se stesso perché non siamo arrivati ancora a tanto. Nel 1923 questi agenti vennero ridotti a 176 mila. Dopo di ciò la disciplina tornò e il servizio divenne esemplare.

Non è fuori luogo ricordare qui che con la restaurazione democratica i ferrovieri che erano stati allontanati — con le competenze spettanti — sono stati considerati tutti « vittime politiche » ed a tutti venne ricostruita la carriera. Si erano attuate discriminazioni politiche accertabili? Si doveva e poteva riparare; ma si è andati oltre il segno, spesso per demagogia e spirito di parte. Stando così le cose, è facile capire il perché di quanto avviene nelle ferrovie. Non c'è da meravigliarsi perché i treni non solo non arrivino più in orario, ma vadano addirittura fuori dei binari, si incendino sotto le gallerie, si scontrino e così via.

La responsabilità della situazione ferroviaria, di cui spero nessuno vorrà negare la gravità, non è solo da attribuire al fatto di non aver ammodernato e curato gli impianti fissi e il materiale mobile. Adesso, in questo ultimo caso di Voghera, l'amministrazione non ha potuto più, come al solito, ripararsi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

dietro lo scudo della presunta fatalità e il Governo non può cavarsela con il solito intervento delle autorità che con volto di circostanza « rendono omaggio » alle vittime.

Vi è un'azione penale in corso, e speriamo che essa una volta tanto non si dilunghi per anni ed anni fino a raggiungere i limiti della prescrizione che estingue l'azione penale stessa. E così pure speriamo che il giudizio a forza di attenuanti non si concluda coi soliti tre mesi con la condizionale e il rimprovero semplice del presidente.

Come è di prammatica in Italia, il pubblico piange con i parenti delle vittime; l'emozione dura quei due o tre giorni necessari per attirare l'attenzione su un altro fattaccio di cronaca. In questa circostanza, il « pasticciaccio » di Santiago, ai campionati mondiali di calcio, è servito allo scopo. Intanto è certo che i danni morali e materiali alle vittime, oltre ai danni riportati dal materiale dello Stato, dovranno essere risarciti dallo Stato stesso. Ma, all'atto pratico, chi è lo Stato? Non è certo il Governo e non sono i funzionari gerarchicamente responsabili che viceversa nel nostro beato paese sono per definizione irresponsabili. (*Interruzione del deputato Degli Esposti*).

Chi paga tutto è il contribuente. Egli paga i danni materiali e morali e in sostanza paga e ripaga le conseguenze della pessima amministrazione di cui è vittima, ma anche, come elettore, corresponsabile. Questo dovrebbe servire almeno in questo caso, così chiaro ed evidente, non solo a guidare la scelta del cittadino nel certame elettorale, ma anche a mostrare i danni e i pericoli inerenti ad ogni estensione dello statalismo nell'economia del nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole De Grada, cofirmatario dell'interrogazione Longo, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DE GRADA. Onorevoli colleghi, una sciagura come quella di Voghera, l'immagine di decine di persone che si recavano per qualche giorno di riposo a Genova e in riviera e che hanno incontrato così tragica sorte, il fatto stesso che degli innocenti siano stati colti nel sonno, che bare di bambini siano sfilate accanto a quelle degli adulti, tutto questo ci impone prima di tutto il buon gusto di non toccare con termini polemici fuori luogo argomenti che l'opinione pubblica vuole che stiano al di sopra di un certo livello.

Pur non ritenendomi del tutto soddisfatto delle dichiarazioni del ministro, voglio tuttavia far presente che noi viviamo in un clima per cui di queste cose si può parlare

a distanza di pochi giorni nel Parlamento della Repubblica, clima che certamente non esisteva quando i treni arrivavano in orario.

GATTO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. I disastri si verificavano anche allora.

DE GRADA. Di fronte a questa tragedia, abbiamo constatato anzitutto una cosa. L'opinione pubblica non si è soltanto abbandonata a quel senso di fatalità che prende in occasione di queste disgrazie. La stessa stampa di ogni colore ha insistito sulle ragioni che hanno portato a questa nuova sciagura. Sono stati posti in modo perentorio interrogativi che si andavano ripetendo da tempo. E se è vero che questa volta le circostanze tecniche della sciagura (queste parole hanno uno strano significato parlando di morti!) non sono quelle che portano a una dichiarata responsabilità della struttura delle ferrovie dello Stato, tuttavia l'opinione pubblica vuole che sia risolto una volta per tutte il problema della sicurezza dei viaggiatori, soprattutto di quei viaggiatori che, come le vittime di quest'ultimo disastro, sovraffollano carrozze antiquate che non dovrebbero più esistere in uno Stato moderno come il nostro. Si consideri che le 64 persone morte a Voghera riempivano la metà di una carrozza dove dovevano stare sedute soltanto 38 persone.

Se si pensa poi che il disastro di Voghera è avvenuto pochi giorni dopo che i lavoratori avevano bloccato le linee Arezzo-Firenze e Torino-Savona per chiedere un miglioramento del servizio, si giunge alla conclusione che la tragedia ha messo in evidenza la grave situazione esistente, non tanto sulle linee di grande comunicazione (come quella Milano-Roma, dotata di treni rapidi, per la quale qualche cosa è stato fatto), quanto sulle percorrenze, per così dire, sussidiarie, anche se situate sulle linee di grande comunicazione, che rappresentano il substrato della nostra rete ferroviaria.

È assurdo e ridicolo che vi siano linee e convogli in condizioni così arretrate in un paese moderno come il nostro, in cui si viaggia su automobili sempre più grandi e lussuose e in cui va diffondendosi, come abbiamo visto anche recentemente alla fiera di Milano, persino la motonautica.

La cause che hanno determinato la sciagura di Voghera sono diverse, ad esempio, da quelle che hanno causato la tragedia della Fiumarella, indubbiamente imputabile alle carenze di una ditta privata che aveva mantenuto la linea ferroviaria in condizioni tal

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

da rendere pressoché inevitabile quanto è accaduto. A Voghera le condizioni tecniche erano ben diverse. Tuttavia vorrei sapere se risponda a verità quanto mi è stato riferito, e cioè che da ben cinque anni era allo studio l'automazione del servizio, in considerazione dell'intenso traffico che si registra in quell'importante nodo ferroviario, uno dei maggiori d'Italia, con una media di convogli giornalieri in transito che, a quanto mi risulta, ascende a circa 200, e non a 110, come è stato detto. L'adozione del nuovo sistema avrebbe consentito di bloccare automaticamente i treni anche nel caso in cui i conducenti non avessero eventualmente scorto il segnale rosso.

Se questa notizia risponde a verità, ancora una volta la responsabilità della tragedia potrebbe essere fatta risalire a deficienze di carattere strutturale, e non alla responsabilità degli uomini.

A proposito del materiale umano che, anche a detta di colleghi democristiani, rappresenta l'elemento di fondo della questione, non sarà inutile sottolineare che, come hanno giustamente ricordato alcuni giornali, il ferroviere percepisce un salario di 49 mila lire all'inizio e di 80 mila lire alla fine della carriera.

Ora, se si pensa alla concorrenza che l'industria privata esercita nei confronti della manodopera specializzata e alla delicatezza dei compiti affidati ai ferrovieri, le condizioni salariali della categoria appaiono tali da giustificare le sue rivendicazioni e, conseguentemente, le agitazioni sindacali di questo periodo.

A riprova della situazione di disagio in cui versa il personale basterà ricordare che il turno di notte, del quale è inutile sottolineare la pesantezza, viene retribuito con un compenso straordinario di appena duecento lire in più.

La situazione retributiva dei ferrovieri è quindi veramente assurda, in uno Stato come il nostro, che vorrebbe essere moderno. Bisogna dare quindi maggiori soddisfazioni e assoluta tranquillità alla componente più delicata del nostro apparato ferroviario, all'uomo che ne è il responsabile vero, l'uomo che esercita una professione per cui sbagliare è terribilmente, atrocemente grave. Quando sbaglia un funzionario od un impiegato, il suo errore, si sa, ha ripercussioni, che, però, non hanno mai carattere tragico; quando sbaglia il ferroviere, come in questo caso, le ripercussioni e le conseguenze sono quelle che abbiamo constatato.

Queste domande, questo stato d'animo era in tutti quelli che hanno assistito alle esequie delle salme di Voghera. In queste condizioni, il problema della modernizzazione della struttura ferroviaria, e del materiale in uso sulle linee, nonché dei riparti di spesa che il nostro paese deve riservare a questo settore, acquista carattere e valore nuovi.

Bisogna farla finita con questa catena di incidenti; bisogna assicurare assolutamente la tranquillità a chi viaggia in treno; bisogna dare quindi la garanzia che il nostro paese in questo settore delicatissimo è un paese moderno, all'unisono con la civiltà contemporanea.

Questo, noi lo sentiamo, è la richiesta dell'opinione pubblica. Essa chiede anche che sia risolto il problema umano delle condizioni in cui vivono i ferrovieri italiani i quali si sono sentiti particolarmente colpiti da questa nuova sciagura. Purtroppo, infatti, essi, anche moralmente, a volte pagano per quelle che sono responsabilità non loro, responsabilità generali che vanno assunte da tutte le strutture del nostro paese.

Ecco perché credo che non si debba isolare la sciagura di Voghera. Come ho già detto, essa è avvenuta all'indomani degli episodi dell'interruzione delle linee Arezzo-Firenze e Torino-Savona, dopo altri incidenti in cui le responsabilità tecniche sono state più o meno chiaramente individuate; occorre ricordare che questo anno si è aperto con la tragedia di Fiumarella. È necessario quindi che questo problema diventi non uno dei tanti, ma un problema di immediata soluzione.

Credo che per prima cosa si debba dare soddisfazione alle legittime richieste dei ferrovieri, presupposto primo per la creazione di quel clima di sicurezza che è necessario in un servizio pubblico tanto popolare.

Onorevole ministro, prendo atto delle sue dichiarazioni circa il corso dell'inchiesta. Credo, tuttavia, che il vero problema non sia di accertare questa o quella responsabilità nel fatto pur gravissimo di Voghera, ma la responsabilità veramente collettiva di un servizio che oggi non è all'altezza delle esigenze in un paese moderno come l'Italia. Perciò io penso che dobbiamo prendere spunto da questa grave sciagura per risolvere definitivamente, per quello che può significare questa parola, il problema del servizio e della struttura delle ferrovie italiane.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

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

DE PASCALIS. Il nostro primo sentimento e il nostro primo pensiero di fronte all'immane sciagura di Voghera che, per le sue dimensioni, e lo spaventoso costo in vite umane, ha tramutato in angoscia l'allarme legittimo sollevato nell'opinione pubblica da altri precedenti incidenti ferroviari, si devono rivolgere innanzitutto alle vittime e alle loro famiglie.

Sull'accelerato n. 1391 viaggiavano famiglie intere, donne, bambini, giovani spose: le donne e i figli del popolo lombardo. Alcuni andavano al mare, altri tornavano a casa. Tutti sono stati ghermiti improvvisamente dalla morte nella notte, e chi si è salvato dal tragico vagone ha lasciato brandelli di carne fra le lamiere di quell'assurda bara.

A tutti costoro si rivolgano il nostro cordoglio e il nostro dolore. Oggi essi trovano il cordoglio del Parlamento, così come ieri hanno trovato quello del Presidente della Repubblica e del Presidente del Consiglio; così come hanno trovato il cordoglio e la commossa solidarietà da parte di Voghera, da parte di tutta la mia provincia e di tutta la Lombardia.

Ho ancora davanti agli occhi l'immagine di quelle 62 bare allineate nel duomo di Voghera, sommerse in una commossa folla di popolo, mentre fuori il silenzio di una città intera, l'angoscia di una popolazione ammutolita erano rotti dal rintocco funebre delle campane. Ho ancora vivo nel mio ricordo lo spirito di abnegazione con cui medici, soldati, ferrovieri, vigili del fuoco, militi della Croce rossa e della Croce verde, uomini della strada, sono accorsi a strappare al tragico vagone le sue vittime martoriate. Giunga oggi ad essi il nostro ringraziamento: in quest'epoca della tecnica, che sembra spingere l'uomo a chiudersi in sé stesso, nel suo egoismo e in una fredda, amara alienazione, il loro comportamento ci riconcilia con la solidarietà umana.

Epperò accanto a sciagure come quella di Voghera non si può piangere soltanto. Dopo lo sgomento, dopo l'orrore, sorge immediata una domanda: perché tutto questo è accaduto? E ogni risposta che tenda a incolpare la fatalità o tenda a limitarsi all'episodico non convince. E così, onorevole ministro, devo dirle che non ci ha convinto il freddo, burocratico comunicato con cui il suo Ministero ha commentato il tragico episodio di Voghera. Bisogna, invece andare al centro della questione, bisogna ricercare le

ragioni che sono alla base di un fatto inoppugnabile, il fatto che le ferrovie italiane vanno assumendo presso l'opinione pubblica italiana il nome di «ferrovie della morte».

È inutile ora qui fare il lungo elenco degli incidenti ferroviari, accaduti negli ultimi anni. Basterà dire che per tutti questi incidenti non si può avere una causa particolare, né si può ricercare una responsabilità localizzabile ed individuabile. Quando ogni mese, ogni settimana, addirittura ogni giorno qualche cosa succede sulle linee ferroviarie italiane, bisogna ricercare e fissare una componente generale per un fenomeno che assume tanta ampiezza. Del resto, per lo stesso disastro di Voghera non può darsi colpa soltanto ed esclusivamente ai due ferrovieri del treno merci investitore — il macchinista Pignoni e l'aiuto Fabbri — che sono oggi a disposizione della magistratura e sui quali grava l'imputazione di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo, lesioni colpose plurime. Sarebbe bastato, per esempio, che sul treno vi fosse quel dispositivo usato anche altrove (in Svizzera, per esempio), che blocca automaticamente il treno davanti a un disco rosso, per evitare la sciagura: si tratta appunto di un dispositivo che la tecnica mette a disposizione delle ferrovie per garantirci dal sempre possibile errore dell'uomo e della sua sempre possibile improvvisa incapacità di compiere bene e a tempo le operazioni necessarie previste dal lavoro affidatogli.

La causa generale, dunque, è l'arretratezza grave in cui versano le ferrovie italiane, arretratezza che abbiamo tante volte denunciato in questa Camera nel corso di dibattiti sul bilancio del Ministero dei trasporti. Vorro ricordare, tra i tanti nostri interventi il discorso che pronunciò l'onorevole Riccardo Lombardi sul bilancio 1956-57 quando presentò un censimento realistico dello stato delle attrezzature fisse e mobili delle nostre ferrovie, accompagnandolo con una analisi delle cause, delle responsabilità, delle condizioni preoccupanti in cui si trovavano — eravamo nel 1956 — gli impianti ferroviari; e ri-corderò infine la relazione di minoranza presentata dal mio gruppo sul bilancio di previsione 1959-60, quando inquadrammo il problema d'insieme dei trasporti terrestri in una politica di sviluppo equilibrato.

In realtà, il settore dei trasporti di masse in Italia è arretrato. In questa Italia che giustamente consideriamo civile, abbiamo belle autostrade, ma abbiamo delle ferrovie arretrate con personale insufficiente che spesso viene sfruttato fino al logorio fisico e psichico.

In passato abbiamo speso male le risorse del paese, che non erano e non sono illimitate, e per oltre un decennio abbiamo permesso una politica tesa a favorire i trasporti individuali su quelli di massa, il trasporto privato su quello pubblico, l'impresa privata monopolistica legata all'automobilismo sull'iniziativa dello Stato e degli enti locali. Oggi soltanto abbiamo un piano per le ferrovie, il piano per il loro ammodernamento; siamo però in attesa del piano per la sistemazione finanziaria del bilancio e del piano per la riforma strutturale dell'azienda. Il piano d'ammodernamento è stato approvato nel marzo 1962 nel nuovo clima politico inaugurato dal Governo di centro-sinistra: abbiamo così, dopo decenni di lotte e di denunce, un piano che, per l'entità delle somme messe a disposizione delle ferrovie e per l'impostazione, può tranquillizzare l'opinione pubblica.

Purtroppo, il disastro di Voghera ci dice che anche questo piano è venuto troppo in ritardo e che quindi bisogna riguadagnare il tempo perduto. Per questo, di fronte alla nuova grave sciagura non ci possiamo accontentare delle espressioni di cordoglio, né delle conclusioni delle inchieste e neppure del proposito di perseguire le colpe individuali. Vogliamo giustizia piena: e per fare giustizia bisogna correre rapidamente e organicamente ai ripari, adoperare una terapia massiccia, quella che i medici chiamano una terapia d'urto.

La ricostruzione delle ferrovie italiane, nel quadro di una politica dei trasporti terrestri che ha finito col metterla in crisi, è avvenuta con criteri sommari. L'urgenza di provvedere al riallacciamento delle linee ha fatto trascurare la parallela necessità di un piano organico di rinnovamento totale. Oggi gli elementi costitutivi del compito che sta di fronte al Governo e al Parlamento e che per anni è stato trascurato, sono questi: impianti vecchi e logori, inadeguatezza delle sedi in relazione alla aumentata velocità e alla frequenza dei convogli, scarso materiale rotabile, deperimento degli impianti di segnalazione di sicurezza.

Da Voghera noi possiamo dunque ricavare, onorevoli colleghi, l'indicazione di un duplice impegno: l'impegno dei dirigenti, dei tecnici, dei dipendenti delle ferrovie alla massima attenzione, al massimo scrupolo nello svolgimento di un lavoro a cui sono affidate le vite dei passeggeri; ma anche, e soprattutto, l'impegno del Governo di accelerare con precedenza assoluta l'opera di

rinnovamento e di effettiva ricostruzione ferroviaria, senza compromessi, senza riserve, senza palliativi.

L'onorevole ministro ci ha comunicato, sulla base del documento redatto dal consiglio di amministrazione delle ferrovie che ora il Governo dovrà fare suo con l'approvazione dei relativi provvedimenti, per quali lavori e con quali criteri di priorità saranno impiegati gli 800 miliardi stanziati per la prima fase del piano di ammodernamento delle nostre ferrovie. Si sta così per passare dal finanziamento all'esecuzione. Questa è finalmente la prima buona notizia che ci viene in riferimento al problema delle ferrovie italiane.

Pare a me però che in questo documento non si sia tenuto conto sufficientemente della urgenza particolare di nuovi mezzi di sicurezza e di un miglioramento delle condizioni di lavoro del personale.

Per questi due aspetti del problema oggi ci devono essere garantiti criteri di assoluta priorità. Il primo e più importante elemento della sicurezza del traffico è rappresentato dalle condizioni di lavoro e di trattamento del personale. Certamente non si deve transigere sul piano della disciplina e delle responsabilità, ma si deve anche guardare al lavoro troppo pesante, poco retribuito, svolto in un clima e in uno stato di continua tensione. È indispensabile garantire ai dipendenti delle ferrovie condizioni di vita che eliminino l'eccesso di affaticamento, incompatibile con la responsabilità ad essi affidata della vita dei viaggiatori.

A parte, dunque, l'inadeguatezza degli impianti, del materiale e degli strumenti, sono da risolvere le questioni delle retribuzioni, degli orari di lavoro, delle qualifiche del personale, dell'allargamento degli organici, se è vero, come è vero, che ancor oggi ottanta ferrovieri sono chiamati a fare il lavoro che spetterebbe a cento.

Sono indubbiamente problemi complessi, che esigono una visione unitaria e vogliono ed impongono una soluzione rapida e integrale. Ma è questa la lezione che ci viene da Voghera, onorevole ministro; è questa l'unica garanzia perché i morti di Voghera non siano morti invano e trovino una commemorazione non di parole, ma di opere e di concrete realizzazioni. Il Governo oggi è in grado di risolvere tutti questi problemi; se vorrà risolverli, se avrà cioè la volontà politica di risolverli, troverà appoggi qui e nel paese, troverà l'adesione del mio gruppo, che ha favorito un nuovo corso politico proprio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

perché le cose cambiassero in meglio, presto e subito.

Onorevole ministro, ella era con noi a Voghera e credo che con noi abbia assunto, di fronte alle tante, alle troppe bare racchiuse in quella chiesa, l'impegno di dar mano per risolvere i problemi della sicurezza del traffico ferroviario in Italia. Questo impegno l'abbiamo assunto tutti insieme, mentre in noi il pianto e il cordoglio si mescolavano anche alla rabbia di non aver fatto in tempo tutto quello che era possibile fare perché quei morti non vi fossero e perché su quelle bare non si raccogliesse, con il silenzio e con il cordoglio di una città, il pianto di una nazione intera.

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

ROMUALDI. Mi associo alle dichiarazioni che su questa dolorosa circostanza sono state testè fatte a nome del mio gruppo dall'onorevole Servello. Desidero soltanto far notare che proprio pochi giorni fa, in occasione della discussione di un'altra interrogazione relativa ad un altro dei tanti disastri che hanno caratterizzato in questi ultimi anni la vita delle nostre ferrovie, mi auguravo — come mi auguro in questo doloroso momento — che il piano di ammodernamento sia portato a termine con il massimo senso di responsabilità e con la massima osservanza della moderna tecnica dei servizi ferroviari.

Lo stesso onorevole Presidente dell'Assemblea, prima di dare la parola all'onorevole ministro, ha oggi messo in evidenza che indubbiamente vi sono delle responsabilità, che noi abbiamo il dovere di chiarire; che certamente, nelle nostre ferrovie vi è materiale vetusto; che vi sono infinite carenze di materiale e di uomini, che sono state mille volte denunciate in occasione di altri dolorosi episodi, ed anche in occasione della discussione dei bilanci.

Credo si possa rilevare che, purtroppo, l'impegno anche tecnico (perché, a questo punto, penso che il problema sia più tecnico che politico) non è stato seriamente affrontato, come un moderno servizio ferroviario esige.

Non diciamo che non vi siano difficoltà economiche formidabili, che richiedono prudenza e opportune scelte nell'affrontare un problema così complesso come l'ammodernamento totale delle nostre ferrovie. Però troppo spesso si dimentica che non è più tempo di spese superflue, non è più tempo di conservare piccole linee che oggi non sono più com-

patibili, assolutamente arretrate rispetto alle possibilità attuali di servizi più moderni e agevoli, e che costituiscono una palla di piombo al piede per lo sviluppo delle nostre ferrovie e rappresentano uno sperpero enorme di denaro, denaro che logicamente non può essere messo a disposizione del miglioramento della rete essenziale delle ferrovie italiane.

Questo soltanto vorrei dire. Non intendo affatto richiamarmi al tempo in cui le ferrovie erano più attrezzate, più in linea col progresso tecnico di allora. Non vi è dubbio però che talune cose fra le tante che sono state rilevate in questi giorni dai giornali, dai tecnici, dai parlamentari potevano essere avvertite prima dai responsabili, dai dirigenti effettivi della nostra amministrazione ferroviaria: così il ripetitore automatico, così le altre misure di sicurezza e controllo che rendono più certo il lavoro dell'uomo e che dovevano essere quindi già state prese nella dovuta considerazione.

Voglio anche associarmi, per quanto possa sembrare un po' singolare, alla protesta che si è levata da parte di tutti i gruppi relativamente al personale delle ferrovie, che, a quanto sembra, in questo caso ha una parte decisiva di responsabilità, ma che non può essere investito della responsabilità generale. Il personale deve essere messo nelle condizioni fisiche e morali per lavorare meglio. E ciò può essere fatto soltanto creando all'interno dell'azienda ferroviaria un clima di responsabilità quale manca da molti anni, per ragioni politiche e economiche. Bisogna restituire la pace e la serenità a questo personale che ha così gravi responsabilità nei confronti di un servizio fondamentale per tutti i cittadini italiani. Bisogna affrontare il problema economico, rendendosi conto che uomini carichi di responsabilità come questi devono essere retribuiti bene. Occorre poi affrontare anche il delicato problema di retribuire secondo la delicatezza delle mansioni svolte e secondo la capacità. A volte, per una malintesa smania di socialità o, meglio, di demagogia si ritiene che tutto il personale abbia i medesimi diritti. La realtà è che quando abbiamo bisogno di personale specializzato, se lo vogliamo buono, dobbiamo pagarlo di più, distinguendo con la migliore retribuzione le particolari capacità. Eviteremo così di livellarci, anziché verso l'alto, verso il basso, che è quanto di peggio possa avvenire nel campo della tecnica.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interrogazioni urgenti.

Passiamo ora allo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Cominciamo con quelle dirette al ministro della pubblica istruzione. La prima è dell'onorevole Reale Giuseppe, « per conoscere quali iniziative siano state prese a favore delle famiglie degli studenti caduti nel disastro della Fiumarella e cosa pensi farà la scuola per continuare il ricordo delle giovani vittime » (4514).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

MAGRÌ, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Ministero della pubblica istruzione si preoccupò, nello stesso giorno della sciagura, di impartire l'ordine al provveditore agli studi di Catanzaro di intervenire in favore delle famiglie degli studenti deceduti o feriti nel disastro della Fiumarella.

Alle famiglie delle vittime e dei feriti fu concesso un sussidio straordinario di lire 200 mila, per un totale di lire 9 milioni, per sopperire alle più urgenti, tristi necessità conseguenti alla sciagura. Successivamente, il comitato presieduto dal prefetto, del quale ha fatto parte anche il provveditore agli studi, dispose che tutti gli studenti costretti a viaggiare sulla linea Cosenza-Catanzaro fossero raccolti, alla ripresa delle lezioni, nei due convitti statali (nazionale e agrario) e in due istituti religiosi (« casa del sacerdote » e asilo santa Maria Goretti). Il provvedimento ebbe attuazione pratica l'8 gennaio e, a tutt'oggi, risultano ricoverati nei predetti istituti 115 alunni. Agli alunni ricoverati presso il convitto nazionale, in numero di 16, il Ministero ha concesso anche un sussidio di lire 50 mila ciascuno per spese accessorie. Sei alunni hanno preferito ricevere un contributo mensile di lire 15 mila in sostituzione del ricovero in convitto.

Allo scopo di custodire il ricordo delle vittime è stata effettuata una sottoscrizione: la somma raccolta - lire 7.054.371 - sarà utilizzata per l'istituzione di borse di studio. Negli atri degli istituti interessati verrà posta, appena possibile, una lapide con i nomi degli studenti deceduti.

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

REALE GIUSEPPE. Nel prendere atto della risposta, esprimo il riconoscimento per ciò che è stato fatto dagli organismi periferici, in particolare dal provveditore agli studi dottor Liuzzi, e dallo stesso Mini-

stero, mentre desidero rappresentare all'attenzione del Governo la particolare situazione degli studenti calabresi di fronte all'obbligo della frequenza scolastica, giacché non è chi non veda come l'episodio al quale mi sono riferito si inserisce in una visione più ampia delle condizioni della scuola in Calabria.

Non intendo qui trattare questo tema: ne ho già parlato in sede di discussione sul bilancio della pubblica istruzione; ritengo però doveroso sottolineare in questo momento l'aspetto che più da vicino interessa il mondo degli studenti, di questi giovani che, nulla possedendo e tutto sperando, affidano il loro domani alla frequenza scolastica. Mi riferisco al disagio cui la maggior parte di essi va incontro ogni mattina, non solo perché spesso vivono lontani dai centri di studio, ma soprattutto perché i mezzi di trasporto sono insufficienti e lenti. L'episodio a cui ci si richiama nella interrogazione, e che ben trova posto nell'atmosfera creatasi qui, in aula, con la rievocazione del disastro di Voghera, denuncia anch'esso una carenza, questa volta su ferrovie secondarie, che non può continuare oltre, dopo le indicazioni che sono venute da parte di tutti i gruppi politici. Ma, al di là delle soluzioni tecniche, al di là del disastro, al quale nell'interrogazione si fa riferimento, questo andare e venire degli studenti che devono alzarsi presto la mattina per prendere un lentissimo treno, e tornano a casa dopo ore ed ore di scuola, digiuni, pone il problema di una maggiore capillarità della scuola, problema sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Ho visitato gli studenti accolti nel convitto nazionale di Catanzaro e nell'istituto agrario, sono stato nei paesi più colpiti da questo disastro: Decollatura e Soveria Mannelli. Nelle famiglie, da tutte le persone responsabili ho sentito affermare l'esigenza di una presenza più concreta della scuola, sempre più allargantesi nel tempo. Si sostiene che sarebbe opportuno, anzi, più che opportuno, necessario, pensare all'istituzione di una scuola di secondo grado: si chiede un istituto tecnico a Decollatura ed un istituto industriale a Soveria Mannelli. Siamo ormai nella pre-Sila, lontani, quindi, dal centro di Catanzaro, e parrebbe sommamente necessario poter evitare questo disagio agli studenti, con la istituzione, che mi auguro sollecita, magari dal prossimo anno scolastico, delle due sezioni di scuola indicate.

L'iniziativa delle borse di studio è lodevole, come pure il voler porre una lapide che ri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

cordi gli studenti caduti è opera meritoria. Ma più meritoria ancora, creda, onorevole sottosegretario, più degna di questa giovinezza che cresce, è l'opera realizzatrice della scuola fra quella gioventù.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cavazzini, sempre al ministro della pubblica istruzione, « per sapere se sia disposto ad aderire alla richiesta del comune di Guardia Veneta (Rovigo) per l'istituzione di una scuola media di secondo grado, tramite il provveditore agli studi di Rovigo » (4441).

Poiché l'onorevole Cavazzini non è presente, alla sua interrogazione sarà data risposta scritta.

Passiamo all'interrogazione dell'onorevole Alessandrini, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere i provvedimenti che l'« Anas » intende adottare per eliminare i gravi pericoli ai quali sono esposti i cittadini di Sesto Calende, causa l'intenso traffico sulla strada statale n. 33. In un tratto di 400 metri di questa strada si sono lamentati ben 11 incidenti mortali e un grande numero di incidenti minori, in un anno. L'interrogante desidera inoltre sapere quale esito abbiano avuto le proposte, fra le quali principalmente quella di costruire un sottopassaggio, formulate all'« Anas » sia dall'amministrazione comunale di Sesto Calende sia dall'amministrazione provinciale di Varese. Tali proposte rappresentano il minimo indispensabile alla salvaguardia ed all'incolumità pubblica e alla sicurezza e regolarità del traffico » (4426).

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

CECCHERINI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Per ridurre la pericolosità sulla strada statale del Sempione, in corrispondenza dell'abitato di Sesto Calende, ed agevolare il traffico urbano che ivi si svolge e che ha raggiunto punte di 48 mila passaggi giornalieri, l'« Anas » ritiene che si debba realizzare il previsto sottopassaggio alla statale in corrispondenza delle case costituenti la frazione Mulini, così come l'« Anas » ebbe a suo tempo a suggerire alle autorità locali.

La spesa occorrente per la costruzione di tale opera, poiché interessa il traffico urbano, non può essere assunta dall'« Anas », che, per altro, si è già dichiarata disposta ad esaminare la concessione di un contributo nella spesa, dato che tale sottopassaggio tornerebbe anche a vantaggio della fluidità della viabilità di transito.

La soluzione proposta dall'amministrazione provinciale di Varese per una regola-

mentazione del traffico con opere in superficie (aiuole) non è ritenuta opportuna.

Nel frattempo è stata proposta al comune l'adozione di provvedimenti di competenza, come divieti di sosta, installazioni di lampeggiatori e simili.

L'« Anas » ritiene ancora che la costruzione di un marciapiede pedonale nel lato di destra presso il chilometro 55 per una estensione di 60 metri sia da progettarsi. Per tale miglioria risulta che il comune ha intrapreso trattative con il proprietario delle costruzioni che impediscono la realizzazione del marciapiede. Ove tali trattative abbiano buon fine, l'« Anas » potrà provvedere ad una migliore sistemazione del piano viabile.

Infine è da ritenere utile la costruzione di un sottopasso alla statale della provinciale per Angera onde evitare che i veicoli provenienti da Milano attraversino la statale. Risulta che tale progetto è allo studio presso l'amministrazione comunale di Sesto Calende. Detti miglioramenti sono però di competenza delle autorità locali.

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

ALESSANDRINI. Sono grato all'onorevole sottosegretario per la esauriente risposta data all'interrogazione che ho avuto l'onore di presentare allo scopo di richiamare l'attenzione del Governo sui pericoli ai quali sono di continuo esposti gli abitanti di Sesto Calende nell'attraversare la strada statale n. 33, meglio conosciuta come la strada del Sempione. Lo stesso onorevole sottosegretario ha accennato all'intensità del traffico che si svolge su tale strada, traffico che ha fatto registrare punte di 48 mila veicoli, nelle 24 ore. In conseguenza dell'incessante movimento di macchine nei due sensi, i cittadini non possono avventurarsi sul piano stradale senza correre il rischio di essere travolti. Gli 11 morti che ho richiamato nella mia interrogazione ed i numerosissimi feriti che si sono avuti nel corso di un anno su un tratto di appena 400 metri di detta strada costituiscono un'irrefutabile testimonianza della pericolosità della stessa.

Dallo scorso novembre, ossia successivamente alla presentazione della mia interrogazione, sempre sul medesimo tratto di strada, si sono avuti ancora: il 21 dicembre un ferito, il 21 gennaio un ferito grave, il 22 febbraio un altro ferito grave, il 26 febbraio un morto, il 19 aprile ancora un ferito grave, il 26 aprile un altro ferito grave e, infine, appena qualche giorno or sono, il 30 maggio, un

ferito gravissimo che giace in fin di vita, in una corsia del vicino ospedale.

Da quanto detto risulta evidente che non si può tollerare il perdurare di una tale situazione. Il paese giustamente si commuove quando, in conseguenza di incidenti tragici come quello di Voghera, testé ricordato in quest'aula, vi sono numerose vittime. Uguale commiserazione meritano anche le vittime innocenti della strada: non è ammissibile che si rimanga inerti quando le vittime, altrettanto numerose, sono disseminate nel corso dell'anno in conseguenza di incidenti stradali che potrebbero essere evitati con adeguate opere pubbliche.

L'onorevole sottosegretario ha accennato ad un parere dell'« Anas », e cioè che i due sottopassaggi, specialmente quello scaricante il traffico dalla strada del Sempione sulla provinciale per Angera — manufatto che riveste particolare interesse per l'« Anas » in ragione dello scorrimento del traffico rivelatosi necessario, a garanzia della pubblica incolumità, nel tratto della strada in corrispondenza della frazione Mulini, ove più spesso si verificano gli incidenti — debbano essere realizzati. Ma il comune di Sesto Calende non ha i mezzi per provvedere alle spese ingenti che opere del genere comportano, e senza adeguati aiuti da parte dello Stato, a mezzo dell'« Anas » o direttamente dal Ministero dei lavori pubblici, i manufatti tanto urgenti non potranno essere realizzati, e il sangue umano continuerà a bagnare la strada del Sempione anche là dove questo potrebbe essere evitato.

Rinnovando il mio ringraziamento all'onorevole sottosegretario per la risposta e in modo particolare per la promessa nella stessa contenuta di un intervento dell'« Anas » nel finanziamento della spesa per la costruzione dei sottopassaggi, raccomando vivamente che il contributo previsto sia concesso in misura tale da consentire la rapida realizzazione delle opere necessarie per risparmiare alla zona nuove vittime.

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

De Grada e Liberatore, ai ministri dei lavori pubblici e della difesa, « per sapere in base a quale concorso — reso obbligatorio dalla legge n. 387 per l'arte nei pubblici edifici — sia stata affidata allo scultore Assen Peikov, per la somma di settanta milioni di lire (veramente remunerativa, calcolandosi ad un decimo di tale somma la spesa complessiva di messa in opera), la esecuzione della statua rappresentante Leonardo

da Vinci, situata all'ingresso dell'aeroporto di Fiumicino » (4515);

De Grada e Caprara, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere — dopo le dichiarazioni in aula del deputato Togni, in occasione del dibattito su Fiumicino, che confermano: a) che la statua raffigurante Leonardo da Vinci, sita all'ingresso dell'aeroporto di Fiumicino, è stata commissionata allo scultore Peikov senza concorso, in violazione della legge circa l'arte nei pubblici edifici; b) che la esagerata somma di lire 70 milioni, pagata per questa commissione, è stata implicitamente ammessa — a chi risalga precisamente la responsabilità per tale violazione della legge e tale sperpero del pubblico danaro » (4548).

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

CECCHERINI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Nel piazzale, lato interno, dell'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino è stata collocata una statua di bronzo, dell'altezza di metri 9, con relativo piedistallo, raffigurante Leonardo Da Vinci, al quale l'aeroporto è intestato.

Tale opera, pur onorando il nome di Leonardo Da Vinci, afferisce essenzialmente alla funzionalità del vasto ed importante complesso aeroportuale, poiché assolve alle funzioni di spartitraffico viario e punto di riferimento aereo. Quindi la statua stessa non è stata considerata opera di abbellimento ai sensi delle leggi 29 luglio 1949, n. 717, e 3 marzo 1960, n. 237, in quanto sono state ritenute preponderanti le sopra specificate funzioni.

Pertanto, data la necessità di realizzare l'opera con la massima urgenza, il Ministero dei lavori pubblici ne conferì l'incarico allo scultore professor Assen Peikov, che sottoscrisse apposito atto di sottomissione in data 20 maggio 1959.

La relativa perizia, dell'importo complessivo di lire 47 milioni 700 mila, di cui lire 45 milioni per l'esecuzione della statua e lire 2 milioni 700 mila riservate all'amministrazione per opere murarie e piedistallo, nonché il suindicato atto di sottomissione, furono regolarmente approvati con decreto registrato alla Corte dei conti.

Dagli atti di liquidazione finale la spesa complessiva per la statua e per il piedistallo è risultata di lire 47.544.855, notevolmente inferiore, quindi, a quella indicata dagli interroganti.

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

DE GRADA. Non sapevo di avere interrogato e disturbato due ministri per una torre di controllo piuttosto che per una statua: perché, dalla risposta del sottosegretario, sembra che si tratti non d'una statua, ma d'una torre di controllo semaforica per gli aerei; per cui — dice l'onorevole Ceccherini — non vi è stata applicazione della legge del 2 per cento, che è quella che soprattutto moveva me nella prima interrogazione, perché quella legge è continuamente evasa anche in casi così importanti come quello di Fiumicino. Ma, dice il sottosegretario, si tratta di un'opera che fa da spartitraffico e da segnalazione aerea.

Ammetterò, onorevole sottosegretario, che, prima di tutto per lo scultore che ha fatto la statua, non è molto lusinghiero sentirsi dire che la sua opera ha questo significato piuttosto che quello di opera artistica, come probabilmente egli pensava.

Ma, a parte questo, mi permetta di sottolineare la questione (secondo me, di fondo) di costume che vi è dietro a questa faccenda: direi, l'ultima pennellata, il piccolo particolare su questo bozzettone di Fiumicino. Questa statua, del costo di 47 o 70 milioni che siano, è stata commissionata su un bozzetto di un metro, fatto da Peikov, senza che sia stato indetto alcun concorso. Ossia, ciò è avvenuto direttamente per ordinazione del Ministero dei lavori pubblici; il quale Ministero, su una spesa come quella per l'aeroporto di Fiumicino, che è di 40 miliardi, avrebbe dovuto commissionare opere d'arte mobili o immobili, per una legge in corso dal 1947 e recentemente integrata, per il 2 per cento, cioè per circa 800 milioni. Ma non si è fatto niente di tutto questo, non vi è stata un'ordinazione di questo tipo, non vi è stato concorso nazionale. Si è ordinata invece questa statua, e la si è ordinata su questo bozzetto di un metro.

Il caso è abbastanza curioso e voglio raccontarlo. Lo scultore Peikov dà incarico ad un altro scultore, che si chiama Vivarelli, di fare la statua in grande: 9 metri. Il Vivarelli porta la statua fino alla fusione, sovrintendendo alla fusione e viene pagato con una modestissima cifra. Do queste notizie anche per porre in risalto una questione di costume. Si parla di una cifra di due milioni data dal Peikov al Vivarelli. Questi ha preparato tutta l'armatura; e la statua è uscita dalle officine di fusione di Pistoia. È avvenuto poi un fatto curioso. Non avendo il Peikov pagato quanto dovuto all'officina di fusione di Pistoia, contro di lui è stata intentata una causa,

che si celebrerà fra qualche tempo. Il Peikov dice che la fusione non è stata buona e che quindi la statua non è artisticamente funzionale e non risponde assolutamente alla sua concezione.

I colleghi sanno meglio di me che nei giorni del dibattito su Fiumicino vi furono in quest'aula anche scambi di battute a questo riguardo, che non furono del tutto soddisfacenti per colui che era responsabile dell'organismo che aveva commissionato la statua; il quale, come è stato pubblicamente detto in questa Camera e come egli stesso ha riconosciuto (del resto, non c'è niente di male), è un collezionista di opere di questo scultore bulgaro, che venne nel nostro paese con una borsa di studio della regina Giovanna di Bulgaria, che in altri tempi fece alcune teste di personaggi illustri (Mussolini e Ciano) e oggi continua effigiando le teste di alcuni ministri.

Si riscontrano in questa vicenda due violazioni di norme di legge. Innanzi tutto non è stato applicato il disposto della legge sul 2 per cento. In secondo luogo, ci si è basati sui gusti di un ministro e sui suoi rapporti di amicizia con lo scultore per ordinare una statua che oggi, secondo quanto afferma l'onorevole sottosegretario, non deve considerarsi una statua, ma uno spartitraffico o una torre di segnalazione aerea.

Non insisto oltre su questi particolari. Voglio però far presente che i rapporti fra l'esecutivo e l'organizzazione artistica italiana dipendono dalla benevolenza di questo o quel ministro collezionista delle opere di questo o quell'artista. Non si può continuare così! Io non faccio una questione di gusto. Se all'onorevole Togni piacciono le statue come quelle che faceva Peikov a Mussolini (ricordate i busti con quei mascelloni!), padronissimo di tenersele. A me interessa che venga applicata la legge e che lo Stato spenda il pubblico denaro sulla base del giudizio di una commissione di competenti che siano al di sopra di ogni sospetto.

Non è tanto l'entità della somma che mi preoccupa, anche se 47 milioni, tenuto conto che 5 milioni sono stati spesi per la fusione e 2 milioni pagati al Vivarelli, rappresentano una somma notevole. D'altra parte, lo scultore è stato anche generoso, perché ha dato al Vivarelli, oltre al compenso per la fusione, anche un orologio d'argento!

In ogni modo, se si trattasse di una grande opera d'arte, nessuno di noi protesterebbe. Ma così non è, ed anche per questo sottolineiamo nuovamente la necessità che rientri

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

nel costume governativo stabilire con precisione i rapporti tra l'amministrazione e gli artisti cui le opere vengono commissionate, in modo che tali rapporti avvengano nel pieno rispetto delle leggi.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero assicurare l'onorevole De Grada che quanto egli ha prospettato nell'ultima parte della sua replica sarà tenuto in particolare considerazione dall'attuale titolare del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Poiché i firmatari non sono presenti, alle seguenti interrogazioni sarà data risposta scritta:

Bottonelli, Borghese, Nanni, Armaroli, Degli Esposti, Iotti Leonilde e Colombi, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno, « per conoscere quali provvedimenti siano stati presi per individuare e tradurre davanti alla giustizia coloro che a Bologna hanno collocato ordigni esplosivi presso le sedi di due sezioni e della federazione provinciale del partito comunista italiano; per conoscere, inoltre, quello che è stato fatto e si intende fare per eliminare i centri italiani dell'organizzazione terroristica fascista, che agisce in dispregio di ogni principio democratico di convivenza, distruggendo con la dinamite anche i monumenti che eternano i valori ideali della Resistenza, sui quali si fonda la convivenza civile della Repubblica italiana » (4380);

Fiumanò, al Presidente del Consiglio dei ministri, « allo scopo di sapere: a) se sia a conoscenza che, a causa delle gravi e ben note difficoltà di ordine economico, tanta parte degli inquilini delle regioni meridionali non sono in condizione di far fronte al pagamento delle pigioni mensili per gli alloggi economici e popolari in uso; b) se, in particolare, sia a conoscenza che, per il suddetto motivo, più grave è la situazione nel settore gestito dall'U.N.R.R.A.-Casas, dove, come nella provincia di Reggio Calabria (vedi casi attuali di Palmi e del capoluogo), il suddetto ente ha iniziato procedure dolorosissime e impopolari di sfratto; c) quali tentativi ed efficaci interventi si riproponga di prendere: per sospendere, al presente, ed evitare, nel futuro, costose, inefficaci e odiose procedure giudiziarie, che possono provocare turbative all'ordine pubblico; per venire in aiuto, in vario modo, agli interessati nel tentativo di

porli in condizione di poter pagare i fitti » (4628).

Segue l'interrogazione degli onorevoli Cianca e Nannuzzi, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le reali condizioni nelle quali si trova il ponte Flaminio di recente costruzione e di altissimo costo, chiuso da molto tempo al traffico grave con danno della popolazione e pregiudizio dei collegamenti con le strade nazionali Cassia e Flaminia. Gli interroganti chiedono inoltre di sapere se sono state accertate le cause che hanno provocato il cedimento delle strutture del ponte e le relative responsabilità amministrative; e quali misure e provvedimenti si intendano adottare » (4564).

A richiesta dell'interrogante, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Lajolo, Venegoni, De Grada, Alberganti e Re Giuseppina, ai ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, « per conoscere, con urgenza, se il contegno ed i gravi provvedimenti adottati dalla direzione del complesso S.I.T.-Siemens, mentre è in corso una vertenza condotta unitariamente dai sindacati, corrisponda alle direttive più volte ribadite dai ministeri competenti atte a garantire la dignità dei lavoratori ed il pieno rispetto delle libertà sindacali. Gli interroganti desiderano in particolare conoscere: quali misure il Governo intenda prendere per impedire che siano violate le prerogative dei membri della commissione interna e per annullare il provvedimento, preso dall'azienda, di sospensione dal lavoro di un membro della commissione interna, tanto arbitrario da aver provocato la protesta di tutti i lavoratori; se può essere considerata tollerabile la sospensione di lavoratrici sotto speciosi motivi — come è accaduto nell'azienda — al solo fine di contrastare, con tali illegali mezzi, la lotta in corso; se in una azienda a partecipazione statale possa ancora essere consentita l'assunzione con contratto a termine, sicché questa, oltre ad essere una forma mai accettabile nei rapporti di lavoro, viene usata — come è avvenuto in questi giorni alla S.I.T.-Siemens — quale arma di ricatto e di rappresaglia contro i lavoratori » (4602);

Lajolo, Venegoni, De Grada, Alberganti e Re Giuseppina, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, « per conoscere come si intenda ripristinare la legalità, palesamente violata, nel corso di una

lotta sindacale unitaria, da parte della direzione della fabbrica Siemens, azienda I.R.I. che ha dimostrato di voler contrastare, appellandosi alle forze di polizia, le rivendicazioni dei lavoratori, compiuto atti di violenza e, nella giornata di ieri, dopo aver tentato addirittura la serrata, ha licenziato in tronco un membro della commissione interna, reo soltanto di essere tra i più amati, stimati, attivi difensori degli interessi di tutti i lavoratori; gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere se il comportamento della direzione di un'azienda I.R.I. e quello delle forze di polizia a Milano corrispondano alle dichiarazioni fatte dal Presidente del Consiglio all'atto della presentazione dell'attuale Governo di centro-sinistra » (4722);

Lombardi Riccardo, al ministro delle partecipazioni statali, « allo scopo di conoscere se il contegno assunto dalla Siemens verso le proprie maestranze è compatibile con le direttive cui deve ispirarsi una azienda a partecipazione statale » (4718).

L'onorevole sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di rispondere.

SALARI, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Rispondo su delega del Presidente del Consiglio dei ministri e del ministro delle partecipazioni statali.

A seguito di vari tentativi di composizione della vertenza interessante la Siemens di Milano, svoltisi in sede sindacale, le parti interessate sono state convocate presso il Ministero del lavoro in data 27 aprile ultimo scorso e dopo laboriose trattative è stato raggiunto un accordo del tenore seguente:

1º) Il premio istituito con l'accordo del 13 luglio 1960 per il biennio 1960-61 viene rinnovato per il biennio 1962-63 e fissato nella misura di lire 55 mila, ferme rimanendo le modalità di erogazione stabilite dal predetto accordo.

2º) La società, in relazione agli auspiciabili incrementi di attività produttiva, prenderà in esame le proposte che saranno avanzate dalle rappresentanze sindacali dei lavoratori in ordine ad una trasformazione o ad una diversa regolamentazione in forma organica, per gli anni successivi al 1963, del premio in parola. La società stessa si impegna anche a comunicare, prima del 31 dicembre 1963, nel corso di un apposito incontro con le organizzazioni sindacali, le proprie conclusioni al riguardo ed eventuali controproposte. In relazione a quanto precede, la società corrisponderà in via transattiva per il biennio 1962-63,

ai dipendenti in servizio al 31 gennaio 1962, la somma complessiva di lire 25 mila. Detta somma verrà corrisposta in unica soluzione entro il 15 maggio 1962. Ai dipendenti assunti in febbraio e marzo sarà corrisposta, allo stesso titolo, la somma di lire 15 mila e lire 10 mila rispettivamente.

3º) Sui vari aspetti aziendali del lavoro a cottimo sarà effettuato fra le parti un esame allo scopo di assicurare, nell'ambito delle vigenti norme in materia, una maggiore facilità di controllo da parte dei lavoratori interessati sulla regolarità di applicazione delle tariffe. Inoltre l'azienda fornirà ai lavoratori cottimisti copia delle bolle di cottimo.

4º) A decorrere dal primo maggio 1962 la riduzione dell'orario di lavoro per il personale operaio, stabilita dall'accordo 11 dicembre 1960, sarà attuata mediante l'effettiva riduzione della durata dell'orario settimanale con le modalità fissate dall'accordo 11 dicembre 1960, fermi rimanendo diritti e facoltà conferiti all'azienda dai patti di lavoro predetti. Con la stessa data, l'orario degli impiegati collegati alle lavorazioni di stabilimenti e degli equiparati sarà, in via di fatto, adeguato a quello degli operai.

5º) La società effettuerà a decorrere dal primo maggio 1962 la ritenuta delle quote sindacali previo rilascio di delega individuale da parte dei lavoratori, contenente la specificazione dell'importo da trattenere e della organizzazione sindacale a favore della quale la ritenuta dovrà essere operata.

Per quanto riguarda i fatti denunciati nell'interrogazione n. 4602, e, in particolare, la lamentata sospensione dal lavoro di un membro della commissione interna, si aggiunge quanto segue: risulta che effettivamente nei riguardi di tale Giuseppe Bonora, componente la commissione interna per la lista F. I. O. M.—C. G. I. L., è stato adottato il provvedimento disciplinare predetto, avendo egli, il giorno 19 febbraio 1962, durante uno sciopero, insultato gravemente un'operaia che non si era astenuta dal lavoro. La direzione della Siemens ha adottato il provvedimento della sospensione dal lavoro e dalla retribuzione per tre giorni sulla base di circostanziata denuncia dell'operaia offesa e sulla base di testimonianze di altre persone presenti al fatto, a norma degli articoli 36 e 37 — parte operaia — del contratto collettivo nazionale di lavoro di categoria.

In relazione, poi, ai lamentati casi di sospensione di lavoratrici risulta che, di fatto, un solo caso di sospensione (per due giorni) si è verificato, quello relativo a certa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

Carla Manfredini. Detta lavoratrice, in occasione dello sciopero del 22 febbraio scorso, si allontanava dal proprio reparto, assieme ad altre colleghe di lavoro, per recarsi in una sala di fabbricazione ove si trovavano alcuni collaudatori di aziende clienti della società Siemens. Ivi, nel tentativo di persuadere i presenti a partecipare allo sciopero, sia pure per solidarietà, picchiava ripetutamente i pugni sul vetro divisorio, rompendolo.

Per quanto concerne le assunzioni con contratto a termine, dalle indagini svolte è risultato che il problema esisteva realmente, pur non assumendo aspetti rilevanti. Tali assunzioni venivano effettuate per la durata di tre mesi, dopo di che la società procedeva normalmente alla regolare assunzione di una parte dei lavoratori, mentre la restante era dimessa. La questione, comunque, può ritenersi superata a seguito dell'emanazione della legge 18 aprile 1962, n. 230, sulla disciplina del contratto di lavoro a termine, legge che, come è noto, limita il ricorso a tale tipo di contratto ad alcuni casi espressamente previsti.

Circa i fatti di cui è cenno nell'interrogazione n. 4722, si fa presente che l'agitazione ha assunto, presso la Siemens, un aspetto particolarmente deciso, sfociando in manifestazioni di intolleranza tali da richiedere l'intervento delle forze di polizia per il ristabilimento dell'ordine. Nel corso delle agitazioni, che hanno assunto progressivamente forme sempre più violente e dannose, si sono verificati invasi degli uffici, blocco degli impiegati nei loro uffici per impedirne l'accesso alla mensa, rotture di vetri e distruzioni di materiale di mensa, danni al materiale in lavorazione, intimidazioni verso operai non partecipanti allo sciopero, con fischi, insulti, lancio di corpi contundenti, violenze nei confronti di impiegati ed operaie e dello stesso vicedirettore ingegnere Ettore D'Angelo.

Il giorno 27 marzo il membro della commissione interna signor Marino Camagni ha tenuto una riunione non autorizzata in un reparto dell'officina, usando parole gravemente ingiuriose nei riguardi di un dirigente della società e provocando quindi, a proprio carico, un provvedimento di sospensione dal lavoro per tre giorni; il 28 marzo, non appena ricevuta la notizia del provvedimento, ha tenuto un'altra riunione non autorizzata, nel corso della quale diffamava volgarmente e ripetutamente un dirigente, costringendo la direzione ad avviare la procedura prevista per il licenziamento dei membri delle commissioni interne.

Il 29 marzo, nella mattinata, gli operai in agitazione sono rimasti all'esterno dello stabilimento impedendone l'accesso a impiegati e dirigenti; in tale occasione si sono verificate nuove gravissime violenze con rottura, a seguito di una fitta sassaiola, di 158 vetrate dello stabilimento stesso e con un danno, stimato dall'azienda, di circa 5 milioni di lire. Alla richiesta, avanzata alle ore 12 da parte della commissione interna, di accedere ai locali della mensa, la direzione ha opposto un rifiuto, sia per la necessità di inventariare i danni e riassetare i locali, sia per mancanza di buona parte degli addetti alla mensa, ai quali era stato precluso l'accesso all'interno dello stabilimento, sia, infine, per l'impossibilità di riprendere le lavorazioni, stante l'assenza degli impiegati addetti ai reparti. Non può, pertanto, ravvisarsi in ciò un tentativo di serrata da parte dell'azienda. Il lavoro è stato ripreso regolarmente il mattino del giorno successivo, 30 marzo scorso.

Per i fatti di cui sopra, la società è stata costretta ad adottare provvedimenti di sospensione dal lavoro per motivi disciplinari nei confronti di taluni dipendenti, mentre nei confronti del citato signor Marino Camagni, membro della commissione interna, procedeva al licenziamento in tronco perché, in una nuova riunione non autorizzata nell'interno dello stabilimento, egli rivolgeva ingiurie nei confronti di un dirigente della società che, a sua volta, sporgeva querela all'autorità giudiziaria per il reato di diffamazione.

Il collegio di conciliazione ed arbitrato, cui è stato sottoposto il caso del licenziamento del Camagni, ha confermato il provvedimento adottato dalla società.

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

LAJOLO. Devo innanzi tutto protestare per l'uso invalso di rispondere alle interrogazioni con un ritardo tale per cui i fatti che formano oggetto delle medesime sono frequentemente già passati in prescrizione o determinate questioni sono già state risolte. Questo mi porta, fra l'altro, a chiedere chi può aver preparato la risposta che ci è stata letta dall'onorevole sottosegretario: deve trattarsi certamente di un dipendente dell'azienda, o di un funzionario della questura, che non sia stato presente ai fatti.

Desidero dire, alla luce dei colloqui che quotidianamente abbiamo avuto con i funzionari di polizia che presidiavano la fabbrica, tenendola in una specie di stato di assedio, che le cose non sono andate come si vogliono fare apparire nella risposta testé letta. La

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

realtà è che questa fabbrica appartenente allo Stato ha dato un pessimo esempio in fatto di rapporti con i propri dipendenti, su problemi molto vivi e riconosciuti tali da tutta la stampa cittadina. Si trattava di salari che, nella « città del miracolo », sono addirittura vergognosi, corrisposti a ragazze assunte soltanto con contratto a termine. Ci si trova di fronte a patenti violazioni di legge.

Sarebbe stato, ritengo, interessante avere questa risposta nel momento in cui la vicenda tenne in allarme l'intera città di Milano; sarebbe stato interessante che il compilatore della risposta fosse stato presente alla assemblea dei lavoratori della Siemens: si sarebbe reso conto della difficoltà, da parte di questi operai ed operaie, di convincersi del fatto che il paese sia retto da un Governo che voglia democraticamente risolvere le vertenze del mondo del lavoro; si sarebbe reso conto di come questi dipendenti non riuscissero ad avvertire la differenza tra aziende private e aziende a partecipazione statale, ed avrebbe sentito gli accenti commossi di queste giovani, che non sono certo spinte da una propaganda politica di parte.

Si è fatto cenno, nella risposta, a 158 vetrate andate in frantumi. Io non credo che in tutta la fabbrica esista un tal numero di vetrate. Sono stato sul luogo tutti i giorni della vertenza, compresa quella mattina in cui le vetrate sono state infrante, eppure nessun commissario di pubblica sicurezza (si badi bene che in quell'occasione i sindacati hanno svolto opera di persuasione affinché quegli atti non venissero effettuati) ha fatto riferimento a un così gran numero di vetrate infrante.

Per quanto riguarda gli schiaffi dati agli operai che picchiavano i pugni sul tavolo, vi è un solo fatto controllato dai commissari della questura: un dirigente della fabbrica ha picchiato una operaia. Questo è l'unico fatto avvenuto, e soltanto il grande senso di responsabilità dei lavoratori ha impedito che essi reagissero nel modo che sarebbe stato legittimo di fronte alla provocazione di quel dirigente. Questo è l'unico fatto grave accaduto nella fabbrica, che evidentemente non è stato segnalato e che ha provocato tutto quello che è avvenuto in seguito.

Comunque, contrariamente a quello che era prescritto, la commissione interna non è stata difesa e un membro della commissione stessa è stato licenziato. E poiché si è parlato di questa lotta come di una rivolta continuata dei lavoratori, voglio sottolineare

che alla Siemens la maggioranza delle forze sindacali era della C. I. S. L.; non mi pare che queste forze siano così rivoltose da essere indicate oggi alla Camera come provocatrici dei disordini che sono stati elencati dall'onorevole sottosegretario. Nella fabbrica tutti i lavoratori uniti, tutti i sindacati hanno svolto una lotta unitaria. Mi pare strano che si accusi una maestranza unita, come quella della Siemens in questi tempi, delle cose che sono state qui dette. Sono contento che sia presente anche l'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali, oltre a quello per il lavoro e la previdenza sociale. La realtà è che questa fabbrica statale è stata la prima a Milano, in un periodo particolarmente difficile della situazione politica, forse per dare l'impressione del nuovo corso che avrebbe rappresentato per gli operai e per i lavoratori il Governo di centro-sinistra, a proclamare la serrata. Evidentemente, di fronte alla risposta solidale, organizzata, disciplinata dei lavoratori, ha dovuto farla rientrare il giorno dopo. Ma questo è stato il segno di partenza della serie di serrate che si sono venute verificando a Milano negli ultimi tempi. Devo smentire recisamente la versione dei fatti che è stata fornita, perché non corrisponde in alcun modo alla verità, come dimostrano il livello dei salari, il numero delle donne assunte con contratto a termine in una fabbrica a partecipazione statale e le smentite che hanno pubblicato tutti i giornali di Milano in quel periodo. Ricordo che la lotta si è svolta proprio mentre era aperta la fiera di Milano. I dirigenti della fabbrica non soltanto hanno perso milioni e milioni per costringere i lavoratori a questa lunga lotta ed essere poi costretti a concedere quanto i lavoratori chiedevano, come ha detto oggi l'onorevole sottosegretario, ma hanno anche dato, di fronte ad una manifestazione internazionale, la dimostrazione che la « città del miracolo » era una città dove vi erano alcuni, parecchi, anche troppi miracolati per una città come Milano, ma dove la maggioranza dei lavoratori delle stesse industrie statali era trattata in modo indecoroso. Tutti gli stranieri che sono venuti a visitare la fiera, e quelli che si sono occupati di essa, a seguito di questi avvenimenti che si sono svolti alle sue porte hanno dovuto constatare che i salari che si pagavano alla Siemens erano di una entità che essi ritenevano non più applicata in Italia.

Dietro l'esempio della Siemens — e perciò noi abbiamo sollecitato una risposta urgente con due interrogazioni presentate a breve

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

distanza di tempo — altre situazioni si sono maturate ed hanno creato a Milano un nuovo clima. Il ministro e il sottosegretario di Stato per l'interno sono stati interessati in quei giorni anche al comportamento che le forze di polizia hanno tenuto a Milano, un comportamento diverso da quello che era stato tenuto qualche anno prima. Un nuovo questore e un nuovo prefetto hanno instaurato metodi di repressione che si avvicinavano a quelli usati a Ceccano. Evidentemente, dopo tutto quello che ha dichiarato l'onorevole sottosegretario sugli avvenimenti svoltisi nella fabbrica, vi sarebbe da fare l'elogio del questore perché non ha fatto entrare in azione i mitra, come è stato fatto a Ceccano. La realtà, però, è un'altra. La polizia, a Milano, ha usato dei metodi che non possono essere tollerati sotto alcun Governo, tanto meno sotto un Governo che nella sua presentazione al Parlamento aveva dichiarato che le controversie di lavoro sarebbero state regolate in modo diverso, e non con l'intervento delle forze di polizia. Da tempo si chiede il disarmo di tali forze, quando esse siano presenti nei conflitti del lavoro, dato che in questi anni esse hanno sempre dimostrato di intervenire a difesa del padrone, sia che si tratti del padrone di una fabbrica a partecipazione statale, sia che si tratti, come è avvenuto a Milano recentemente, del signor Borletti, vicepresidente della Confindustria, il quale ha decretato la serrata sull'esempio dato dalla Siemens, costringendo i lavoratori ad accamparsi nelle tendopoli erette dinanzi alla fabbrica, ricattando i rappresentanti delle commissioni interne e gli attivisti di tutti i sindacati e facendoli chiamare in questura.

Questo comportamento delle forze di polizia è stato denunciato direttamente al ministro dell'interno, in quei giorni, dai parlamentari del mio gruppo e del gruppo socialista. Alcune misure sono state adottate, ma questi metodi continuano ancora, con il risultato che l'esempio del signor Borletti è stato seguito da altri padroni, come dal signor Pirelli: così da trenta giorni sono in sciopero la « Saffa » e la « Clemens ». Tutto questo accade nella « città del miracolo »!

Il fatto che si dica che a Milano è stata condotta una politica sindacale organizzata dimostra che, contrariamente a quanto viene affermato nei discorsi alla televisione e nei comizi ufficiali, sono tutti i lavoratori che combattono, non soltanto quelli organizzati dai partiti di sinistra, e che le loro rivendicazioni economiche, salariali, di libertà, di giustizia e di dignità sono sacrosante.

Noi oggi vogliamo che il Parlamento sia informato di queste cose. Chiediamo che il Governo esamini attentamente la situazione che caratterizza la realtà di una città come Milano, che ovunque nel mondo viene definita come la « città del miracolo » e nella quale tuttavia sono ancora in vigore assurdi metodi polizieschi. Non è possibile continuare a tollerare pestaggi da parte della polizia non appena i lavoratori tentano di protestare dinanzi ai palazzi nei quali hanno sede i vari monopoli milanesi, quasi che questi fossero dei tabù, quasi che questi artefici della ricchezza nazionale non potessero essere disturbati.

Noi ci opponiamo a questi metodi, che il Governo approva; noi pensiamo che questi industriali, questi sfruttatori, certi (credo che il vocabolario debba essere usato per intero) ladri dell'economia nazionale, come è dimostrato dai profitti che da secoli essi realizzano sfruttando il lavoro degli operai milanesi, non possano dare a nessuno, tanto meno ai lavoratori milanesi, lezioni di politica o di democrazia. Gli operai di Milano hanno sufficiente senso di responsabilità: l'hanno dimostrato in tutti questi anni. Sanno battersi nelle lotte unitarie, organizzate, democratiche, come dimostra la battaglia oggi in corso nello stabilimento della Snia Viscosa a Varedo e in tutti gli altri luoghi dove questa società si è sviluppata. Il ministro dell'interno farebbe bene a constatare chi effettivamente fa il picchettaggio dinanzi alle fabbriche, quali sono i gruppi organizzati nella fabbrica e fuori di essa, e in favore di quali gruppi la polizia porta le sue difese.

Prima che queste questioni si aggravino in una città come Milano, che non ha alcuna intenzione di modificare la sua azione di lotta per conquistare, se non un tenore di vita che corrisponda al « miracolo », almeno quello normale, fissato anche nelle tabelle governative, il Governo deve esaminarle nel loro complesso, se non vuole trovarsi di fronte a situazioni ancora più gravi e angosciose.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Riccardo Lombardi non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Lecisci, al ministro dell'interno, « per conoscere se sia al corrente di quanto accade a Milano, ove, al fine di occupare dei locali compresi nel complesso monumentale della galleria Vittorio Emanuele di proprietà del comune, una industria dolciaria ha offerto a titolo di « buonuscita » cifre astronomiche, superiori al miliardo di lire, agli attuali

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

affittuari di alcuni negozi, che dovrebbero essere destinati ad una colossale mostra e vendita, con intenti pubblicitari, dei prodotti di fabbricazione della stessa ditta. Poiché la legge non consente il subaffitto di locali che siano di proprietà delle amministrazioni civiche, l'interrogante chiede se non si ritenga urgente ed opportuno un intervento delle autorità tutorie al fine di stabilire: 1°) sotto quale forma e veste la ditta dolciaria in questione subentrerebbe nella pratica occupazione dei locali; 2°) per quali ragioni, indipendentemente da un giudizio di merito sull'iniziativa, l'amministrazione civica milanese non abbia provveduto, nell'ambito dei suoi poteri di affittante, a stroncare l'illecito traffico delle « buonuscite », con una doverosa difesa dell'interesse pubblico » (4387).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. L'amministrazione comunale di Milano, con deliberazione in data 18 dicembre 1961, ha disposto la locazione ad una nota società dolciaria, per un periodo di sette anni e per il canone annuo di 40 milioni di lire, dei negozi di proprietà comunale siti nella galleria Vittorio Emanuele, precedentemente locati ad altra ditta per il canone annuo di lire 27 milioni 108 mila.

Detta deliberazione è stata approvata dalla competente giunta provinciale amministrativa, a seguito di parere favorevole sulla congruità del canone di locazione espresso dal locale ufficio tecnico erariale.

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

LECCISI. Mi pare che la risposta telefonica dell'onorevole sottosegretario abbia lasciato insoddisfatta la parte della mia interrogazione riguardante le cosiddette « buonuscite » che la società dolciaria in questione avrebbe pagato ai locatari dei negozi siti nel complesso monumentale della galleria Vittorio Emanuele di Milano. In verità non so come questi occupanti abbiano potuto rinunciare alle locazioni in corso con il comune, ad un fitto che mi sembra equo, e non so come abbia fatto il comune ad ammettere questi nuovi affittuari con un canone che l'onorevole sottosegretario ritiene soddisfacente e che invece, penso, potrebbe anche non esserlo, se si vogliono valutare le condizioni obiettive in cui si vengono a trovare questi locali, l'utile che ne può esser tratto e l'importanza dal punto di vista pubblici-

tario che essi possono assumere per quella società.

Della questione si è occupata diffusamente tutta la stampa milanese e anche quella nazionale, e si è osservato che da parte del noto complesso dolciario si marciava all'occupazione integrale dei portici settentrionali e di parte della galleria per trasformare il fulcro della vita cittadina in una esibizione pubblicitaria.

Ad un certo punto si è impossessata del caso l'opinione pubblica, alla quale è apparso illecito il traffico che si è svolto per questo affare, perché trattandosi di locali di proprietà del comune è chiaro che essi non potevano essere ceduti graziosamente, né a seguito di premi più o meno nascosti, dato che ciò è proibito dalla legge.

Ella, onorevole sottosegretario, non ha risposto su questo particolare interrogativo che la stampa milanese e nazionale, mai smentita da nessuno, ha sollevato. Capisco come il fatto che l'amministrazione civica di Milano sia in mano alla socialdemocrazia ed ai suoi alleati socialisti abbia potuto mettere in imbarazzo l'onorevole sottosegretario nel rispondere; ma quando si viene in Parlamento per rispondere ad una interrogazione non si devono portare dati così insufficienti, che non solo lasciano insoddisfatto chi l'interrogazione ha presentato, ma fanno pensare che si voglia stendere un velo sui problemi che vengono sollevati. A parte il fatto che le risposte ci giungono sempre con notevole ritardo, domando se lo stesso onorevole sottosegretario, per la sensibilità che egli dovrebbe avere nei confronti del Parlamento, possa considerare sufficiente una risposta del genere. Pertanto non soltanto mi dichiaro insoddisfatto, ma ritengo la risposta assolutamente carente degli elementi essenziali che nella mia interrogazione erano richiesti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Anna Grasso Nicolosi e De Pasquale, al ministro dell'interno, « per conoscere: 1°) se intenda promuovere un'immediata inchiesta sul comportamento dei carabinieri, ed in particolare dell'appuntato di servizio per lo sciopero dei dipendenti dell'I. M. A. di Villafranca, che si sono resi responsabili di metodi violenti e brutali nei confronti delle lavoratrici e che sono culminati nel grave ferimento della lavoratrice Giuseppina Scaltrito, dirigente sindacale, componente della commissione interna dell'azienda; 2°) se intenda immediatamente adottare i provvedimenti disciplinari che la gravità del caso richiede » (4424).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Il mattino del 21 novembre ultimo scorso, nel corso dello sciopero delle dipendenti dello stabilimento Industria manufatti abbigliamento di Villafranca Tirrena, circa cinquanta operaie aderenti all'agitazione si riunirono davanti allo stabilimento, tentando di impedire l'ingresso in fabbrica ad altre operaie che intendevano recarsi al lavoro.

I militari dell'arma, ivi in servizio, risultati vani i tentativi di indurre le dimostranti a desistere dal loro atteggiamento, intervennero perché le parti non venissero a contatto, costituendo un cordone che permise alle non scioperanti di entrare nello stabilimento.

In tale circostanza una giovane donna fu colta da svenimento.

Soccorso e trasportata a mezzo di autoambulanza all'ospedale Regina Margherita in Messina, la predetta — che nel luglio 1959 ebbe un incidente automobilistico con diverse lesioni e trauma cranico — venne giudicata affetta da « crisi convulsiva di natura funzionale in soggetto con allegato pregresso trauma cranico e *choc* nervoso » e giudicata guaribile in sei giorni. Alla stessa, ricoverata in osservazione, non vennero riscontrate escoriazioni o ematomi o contusioni al cuoio capelluto, né l'accertamento radiologico rilevò lesioni od altro interessanti la scatola cranica.

Il comportamento dei militari dell'arma risulta essere stato, anche nella predetta contingenza, regolare e corretto.

PRESIDENTE. L'onorevole De Pasquale, cofirmatario dell'interrogazione Grasso Nicolosi Anna, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DE PASQUALE. Rispondendo con ritardo a queste interrogazioni che si riferiscono alla libertà dei lavoratori e all'esercizio delle loro possibilità di lotta, il Governo tenta di impedire che una discussione parlamentare, sia pure breve, venga ad illuminare il comportamento della polizia e degli organi di potere in questa materia, e quindi intende fare in modo che la protesta che noi solleviamo in Parlamento perda di valore. Per altro, a causa della continuità delle violenze poliziesche nel nostro paese, il tentativo non riesce. Infatti l'episodio di Villafranca Tirrena, nel quale si è avuta l'aggressione da parte dei carabinieri ad un gruppo di donne che stavano davanti alla fabbrica e che non avevano alcun contatto con le altre che lavoravano,

richiama la situazione sindacale che esisteva, per esempio, a Ceccano.

In questo caso, onorevole sottosegretario, va sottolineato che la fabbrica ha lavorato per un anno e mezzo senza che le donne che prestavano all'interno di essa la loro opera ricevessero un soldo. Non appena la fabbrica si aprì, vennero istituiti i corsi di qualificazione e queste ragazze, entrate nei corsi di qualificazione attraverso una azione discriminatoria, sono rimaste per tutto questo tempo — come è stato ammesso dallo stesso ministro del lavoro rispondendo ad una mia precedente interrogazione — senza ricevere alcun compenso, mentre la ditta vendeva, in violazione della legge, i prodotti provenienti dai cosiddetti corsi di qualificazione.

Tutto questo determinò la volontà di modificare la situazione e si fece lo sciopero, anche per istituire la commissione interna, cioè per stabilire dentro la fabbrica un organismo di tutela per i rapporti con il padrone.

Le denunce delle violazioni di legge compiute dalla ditta non furono prese in considerazione. Solo quando donne, ragazze, giovani inesperte anche della lotta sindacale, si sono messe in agitazione, è venuto da Messina (non erano forze locali, onorevole sottosegretario) il solito corpo specializzato per l'aggressione ai lavoratori, che ha aggredito le donne. Non si tratta soltanto della donna colpita con il calcio del moschetto dal tenente dei carabinieri. Non si tratta soltanto di questo. Si tratta anche di altre donne che furono aggredite, colpite in misura minore. Non desidero riferirmi al referto dell'ospedale. I fatti sono questi e furono accertati dai dirigenti sindacali della C. G. I. L. e della C. I. S. L.

Cosicché, onorevole sottosegretario, la risposta che ella oggi dà, prima di tutto è una risposta falsa. Tante volte — mi scusi — noi preferiamo degradare le risposte che voi date al livello degli organi locali, degli organi di polizia, e veniamo meno ad un dovere logico, cioè a quello di investire voi della totale responsabilità della vostra risposta. (*Interruzione del deputato Pajetta Gian Carlo*).

In questo caso, ad esempio, ho chiesto al Governo se intendesse promuovere una immediata indagine; ho chiesto se intendesse punire i responsabili; non chiedevo la versione falsificata dei fatti. L'inchiesta è stata promossa? Evidentemente no. Per lo meno, l'onorevole sottosegretario non lo ha detto; né ha detto che il Governo riteneva che l'inchiesta non dovesse essere fatta.

Il problema del rapporto fra il Governo e il Parlamento per quanto riguarda queste

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

violazioni ed il comportamento delle forze di polizia è un problema che credo ormai, dopo i fatti di Ceccano, debba spostarsi anche sul punto dell'attenzione che voi dovete dare a questi fatti, che illuminano un ambiente e mettono in evidenza un clima di violenza e di tolleranza, nel caso più benevolo, da parte degli organi del Governo.

Oggi nel nostro paese, dopo i fatti di Ceccano, sorge la richiesta unanime di inibire alle forze di polizia l'uso delle armi nei conflitti del lavoro. (*Approvazioni all'estrema sinistra*). Dai fatti di Ceccano sono passati nove giorni. È noto che le condizioni dell'altro operaio ferito si sono, purtroppo, molto aggravate. Il Parlamento deve discutere questo argomento; è necessario che Parlamento e Governo esprimano la loro volontà politica per quanto riguarda non solo l'indagine, ma soprattutto il cambiamento di indirizzo che deve intervenire nei confronti delle forze del lavoro, nei confronti del movimento dei lavoratori.

I fatti di Villafranca Tirrena, per i quali il Governo risponde soltanto oggi, risalgono invece addirittura allo scorso novembre. Si trattava di ragazze dai 16 ai 21 anni, al primo contatto con i loro diritti di lavoro, alle loro primissime esperienze di lotta per la loro emancipazione; per cui è ancor più intollerabile che lo Stato il quale le discrimina, non le paga, non fa frequentare loro i corsi professionali, non le immette nella vita produttiva come la Costituzione gli imporrebbe di fare, si faccia poi conoscere aggredendole.

È per questo che debbo dichiararmi completamente insoddisfatto della sua risposta, onorevole sottosegretario.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni dell'onorevole Roffi, la prima, al ministro dell'interno, «per sapere se intenda intervenire presso il prefetto e il questore di Ferrara perché promuovano ogni più severa indagine e incriminino personalmente i responsabili dell'aggressione perpetrata con vigliacco stile fascista da parte di gruppi di studenti e sedicenti tali aderenti alla associazione fascista «La Giovane Italia» a danno di alcuni loro colleghi rei di non pensarla come loro, configurando il reato di aggressione, percosse e associazione a delinquere» (4450); la seconda, ai ministri dell'interno, della pubblica istruzione e degli affari esteri, «per sapere se intendano intervenire, per quanto nelle rispettive competenze, al fine di far modificare al prefetto di Ferrara l'atteggiamento da lui tenuto in sede di giunta provinciale amministrativa, che ha portato alla

non approvazione delle spese sostenute dal comune per una mostra dell'insigne pittore congolese Pierre Victor Poyo, che si trova in Italia quale inviato ufficiale del governo centrale del Congo, tenendo conto che tale atteggiamento ostile — del resto difforme da quello favorevole tenuto dal prefetto di Firenze per analoga mostra in quella città — non soltanto limita l'autonoma iniziativa dei comuni in uno dei campi di loro competenza, come la pubblica istruzione e le belle arti, ma suona come affronto, con ovvie implicazioni di natura razziale, verso un popolo che sta lottando tra immense difficoltà, contraddizioni e travagliate vicende per la propria indipendenza» (4597).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Da informazioni pervenute è risultato che la lite fra studenti verificatasi il 22 novembre ultimo scorso a Ferrara sembra aver avuto origine essenzialmente da motivi personali e non politici. La questura di Ferrara, comunque, riferì l'accaduto all'autorità giudiziaria, la quale non ravvisò nei fatti un delitto perseguibile d'ufficio.

Circa la seconda interrogazione (alla quale rispondo anche per conto dei ministri della pubblica istruzione e degli affari esteri) comunico che, con deliberazione 7 febbraio corrente anno, la giunta municipale di Ferrara stabiliva di assumere la spesa relativa all'organizzazione di una mostra d'arte figurativa del pittore congolese Pierre Victor Poyo nella galleria «Il Bulino», per un ricevimento in comune, per due conferenze, per la stampa di un piccolo catalogo e per l'ospitalità dell'artista. Nelle premesse della citata deliberazione si affermava che il Poyo era stato inviato dal suo governo per diffondere e far conoscere l'arte e la cultura africana.

La giunta provinciale amministrativa, dopo aver osservato in via preliminare che la deliberazione, pur riguardando una spesa di carattere facoltativo, era stata adottata dalla giunta municipale senza il richiamo all'articolo 140 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, relativo all'assunzione dei poteri del consiglio, ed era quindi viziata d'illegittimità, rilevò nel merito che non si ravvisavano elementi di pubblico interesse che potessero giustificare l'intervento della civica amministrazione.

Non risultava infatti da alcuna comunicazione degli organi competenti che il pittore Poyo fosse stato ufficialmente inviato dal governo congolese per scopi culturali né,

d'altra parte, il comune di Ferrara nel passato era mai intervenuto finanziariamente nelle iniziative private di altri artisti italiani e stranieri.

L'organo tutorio non è stato certo mosso, nell'adottare la succitata determinazione, da considerazioni di merito, né ha inteso porre comunque limitazioni alla libera esplicazione di attività culturali; ha soltanto ritenuto che la spesa dell'organizzazione della mostra non dovesse essere sopportata dalla collettività, non essendo stato in essa riscontrato il carattere di pubblico interesse.

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

ROFFI. Non è certo soltanto per brevità che ho pregato l'onorevole sottosegretario di rispondere congiuntamente alle mie due interrogazioni, ma perché i due casi sono strettamente collegati, in quanto proprio ad una discussione sul Congo sono dovuti i « motivi personali » che, secondo la questura di Ferrara, avrebbero determinato la lite fra studenti fascisti e studenti democratici. Questa non fu poi una lite, ma un'aggressione perpetrata contro tre studenti democratici (naturalmente aggrediti a uno a uno, che anche tre sarebbero stati troppi per il coraggio fascista!) da una decina di giovinastri di cui solo una parte erano studenti (e studenti naturalmente asini, bocciati e ribocciati, di cui uno si è addirittura ritirato dalla scuola quest'anno). Questa pretesa lite personale avvenne proprio parlando del Congo e delle questioni del Congo, così come il Congo è ancora di scena nella seconda interrogazione in cui si parla della mostra di un artista congolese che giustamente veniva onorato a Ferrara nel momento in cui si scatenava la canea nazionalista e fascista internazionale tipo O. A. S., dopo l'assassinio di Lumumba.

La prima delle aggressioni di cui si tratta è avvenuta dopo che uno di questi giovani democratici aveva avuto un diverbio con uno di questi studenti fascisti. Più precisamente, il diverbio è avvenuto perché lo studente democratico Baiamonte aveva difeso il Congo e il popolo congolese di fronte alle beffe vergognose compiute dal giovane Borgatti, uno degli organizzatori dell'associazione « La Giovane Italia », che viene ignorata bellamente e sfacciatamente dalla questura di Ferrara. Anzi, a tale proposito, sarebbe bene che fossero controllate le risposte che pervengono dai questori, perché non credo che l'onorevole Ariosto, se avesse condotto una sia pur minima indagine, sa-

rebbe venuto qui a ripetere le cose incredibili dette dal questore di Ferrara.

Gli aggressori, una decina, sono stati chiamati in questura e tutti individuati per appartenenti a « La Giovane Italia »; e probabilmente avranno avuto un elogio. Il padre del ragazzo aggredito (che non è stato il solo aggredito, ma è stato quello più gravemente picchiato), il dottor Baiamonte, egregio funzionario che fu alle mie dipendenze quando ero assessore alla pubblica istruzione nel comune di Ferrara, è andato dal preside, dal provveditore e in questura.

È noto a tutta la città che non si è trattato di una lite di carattere personale, ma di carattere politico, in cui un giovane studente democratico aveva preso le difese del popolo del Congo contro l'assassinio di Lumumba e tutto il resto. In seguito a questo diverbio, che era stato solo a due (e che naturalmente non aveva dato luogo a vie di fatto, perché i fascisti non si battono uno contro uno), il giorno dopo il giovane Baiamonte fu aggredito da una decina di studenti; e poi, il giorno dopo ancora, vi fu un'altra aggressione. Tutto cessò solo quando gli studenti democratici si decisero a muoversi anch'essi e a far sapere (perché bastò solo farlo sapere) che avrebbero risposto alla violenza con la violenza.

Però il provveditore e il preside non hanno preso alcun provvedimento; e il ministro della pubblica istruzione, che ho interrogato contemporaneamente a quello dell'interno, non mi ha ancora risposto. Nessuno è stato punito, e così costoro avrebbero tranquillamente potuto continuare nella loro opera, se a Ferrara non vi fosse un clima tale che ciò non consente e non consentirà mai.

Però è doloroso e grave che debbano essere gli stessi giovani, e quindi la popolazione, a dover reagire, mentre le autorità che hanno il compito di tutelare l'ordine e di impedire simili atti di delinquenza non intervengono.

La questione del pittore Poyo si collega a questa, perché Ferrara intendeva, poche settimane dopo i fatti di cui ho parlato dianzi, onorare un artista inviato dal governo congolese in Italia. Egli ha fatto una mostra anche a Firenze, il cui comune lo ha ospitato e si è addossato le stesse spese che sono occorse al comune di Ferrara per onorare, sia pure attraverso questa forma, il Congo in un suo artista, nel momento in cui il Congo era all'ordine del giorno dell'opinione pubblica mondiale. Il prefetto di Firenze bene

ha fatto ad autorizzare il comune a pagare quelle spese; mentre il prefetto di Ferrara non lo ha fatto, proprio in un momento politico in cui Ferrara testimoniava di non essere una città di razzisti, ma di antifascisti, nonostante gli episodi di piccola delinquenza prima accennati.

Per questa seconda interrogazione, prego pertanto il sottosegretario di volere — se possibile — intervenire, dato che il consiglio comunale ha ribadito la volontà del comune di pagare le spese per quella mostra ed ha inviato delle controdeduzioni, alle quali il prefetto non ha ancora risposto. Speriamo che questi voglia finalmente approvare la delibera del comune e consentire che vengano pagate le spese che sono servite per onorare un degno artista, e attraverso lui un povero travagliato paese che si batte per liberarsi delle antiche catene della schiavitù coloniale.

PRESIDENTE. Poiché i firmatari non sono presenti, alle seguenti interrogazioni sarà data risposta scritta:

Romualdi, al ministro dell'interno, « per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per rendere meno miserabile e avvilente l'esistenza delle cento famiglie di profughi tunisini, attualmente residenti a Marina di Ravenna dopo due anni di penoso peregrinare per vari centri di raccolta, senza che neppure i capi famiglia abbiano potuto fino a questo momento trovare un decoroso lavoro e un sicuro modo di sostentamento. L'interrogante si permette di ricordare che le ragioni per la quali questi nostri connazionali rimpatriarono sono le seguenti: conservare la nazionalità italiana, conservare la fede cattolica, trovare un lavoro che le autorità tunisine ormai negavano loro sul posto » (4455);

Romualdi e Anfuso, al ministro dell'interno, « per sapere in base a quali criteri il comune di Ravenna ha chiesto ai profughi dalla Tunisia, Africa, Venezia Giulia e Dalmazia, residenti a Marina di Ravenna, di iscriversi nelle liste dei poveri del comune e se detta iscrizione annulla la prerogativa di profugo » (4567);

Romualdi e Anfuso, al ministro dell'interno, « per sapere se intenda estendere anche ai profughi d'oltre mare residenti a Marina di Ravenna (circa 500 persone), dimessi dai campi nell'agosto 1961, il beneficio di lire 100.000 di sussidio straordinario *pro capite*, allo scopo di evitare la sperequazione tra le 50.000 lire percepite da questi e le 150.000 percepite da quelli dimessi dopo il novembre

1961 e lire 150.000 concesse nel 1959 ai profughi dimessi dal campo di Gargnano di Brescia » (4569).

Segue l'interrogazione degli onorevoli Mazzoni, Barbieri e Seroni, ai ministri dell'interno e degli affari esteri, « per conoscere i motivi per i quali dopo quattro mesi dalla presentazione della richiesta di estensione del passaporto per la Cecoslovacchia, richiesta presentata tramite la questura di Firenze dall'onorevole Dino Saccenti, non è stato possibile ancora conoscere l'esito. Gli interroganti chiedono altresì di conoscere come sia stato possibile un simile, ingiustificato, lungo silenzio e se non ritengano di dare all'interessato immediata risposta in merito » (4505).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARIOSTO, Sottosegretario di Stato per l'interno. Dovrebbe essere noto all'onorevole interrogante che in data 13 gennaio del corrente anno, cioè appena espletata l'istruttoria di rito, è stato rilasciato all'ex deputato onorevole Saccenti il passaporto per la Cecoslovacchia.

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

MAZZONI. Credo che l'ex deputato Saccenti non possa compiacersi di questa laconica risposta, onorevole sottosegretario, così come non mi dichiaro soddisfatto io stesso.

Ella dice che, non appena espletata l'istruttoria di rito, è stato concesso il passaporto all'onorevole Saccenti. La nostra interrogazione chiede però perché siano occorsi quattro mesi per completare un'istruttoria di rito nei riguardi di una persona così conosciuta come può essere un ex parlamentare della Repubblica italiana. D'altro canto, in questi quattro mesi durante i quali si è protratta l'istruttoria non siamo riusciti a sapere i motivi di un tale inspiegabile e ingiustificato ritardo. Io stesso ho parlato con il questore di Firenze, mi sono presentato al prefetto della città, sono intervenuto presso funzionari del Ministero degli affari esteri e del Ministero dell'interno. Il più delle volte mi si mandava da Erode a Pilato, pur di non dare una spiegazione del ritardo ingiustificabile con cui si procedeva nei riguardi di un intemerato cittadino della Repubblica. Spero che simili casi non debbano più verificarsi.

ARIOSTO, Sottosegretario di Stato per l'interno. Ella sa bene che non si verificano più.

MAZZONI. Infatti ho potuto notare, in alcuni casi, una maggiore celerità.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

Debbo poi lamentare il modo in cui si risponde alle interrogazioni. Sono stati necessari quattro mesi per avere la risposta su una questione già risolta. Comunque, la risposta è venuta; mentre per altre questioni urgenti, che hanno riflessi sulla vita politica e sindacale del paese, il Governo non si dichiara disposto a rispondere. Sarebbe stato molto più opportuno non rispondere oggi su questa questione ormai superata, e rispondere invece a due altre interrogazioni (quelle nn. 4801 e 4846, presentate nel mese di maggio) sull'organizzazione e sullo svolgimento delle elezioni per le mutue dei commercianti, testè avvenute. Se in certi casi le interrogazioni superate fossero fatte decadere, l'istituto dell'interrogazione potrebbe essere più efficiente, poiché potremmo occuparci, impegnando lo stesso tempo, di questioni più urgenti. L'ideale sarebbe di affrontare i problemi nel momento in cui colpiscono la coscienza dei parlamentari e dell'opinione pubblica.

PRESIDENTE. Se gli onorevoli interroganti si attenessero ad una maggiore stringatezza nella replica, rispettando i termini regolamentari, sarebbe certamente possibile lo svolgimento di un maggior numero di interrogazioni.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Schiano e Pasquale Franco, al ministro dell'interno, « per sapere se sia informato del grave episodio verificatosi in comune di Torre del Greco - contrada Cappuccini - la mattina del 3 gennaio 1962. Secondo notizie di stampa, in detta giornata, alle ore 7,30, tale Spagnolo telefonò al commissariato di pubblica sicurezza di Torre del Greco per sollecitare il pronto intervento degli agenti, essendovi in una automobile ferma davanti la villa Liquori una donna moribonda, che risultò aver ingerito barbiturici. Il commissariato inviò gli agenti sul posto un'ora e mezza dopo la chiamata; la suicida venne dagli agenti trasportata all'ospedale, ove, purtroppo, non potette essere praticata la disintossicazione per il tardivo intervento e, quindi, ai sanitari non restò che accertare il decesso. L'opinione pubblica, profondamente colpita dal doloroso episodio, si è domandata se un più sollecito intervento della polizia non fosse valso a salvare la vita della professoressa Nelly Di Geronimo, uccisasi perché contrastata nella realizzazione di una sua aspirazione » (4534).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. La segnalazione del rinvenimento a

bordo di un'auto in sosta di una donna apparentemente priva di sensi pervenne all'ufficio di pubblica sicurezza di Torre del Greco alle ore 8,15, e non alle 7,30, del 3 gennaio. Nel giro di un quarto d'ora la poveretta (poi identificata per l'insegnante di educazione fisica Petronilla Di Geronimo) fu soccorsa e trasportata a mezzo di autovettura all'ospedale ove, giunta alle ore 8,45 circa, venne ricoverata in stato comatoso.

Nonostante tutte le cure praticate, anche da specialisti chiamati da Napoli, la Di Geronimo, che aveva ingerito un fortissimo quantitativo di barbiturici e tranquillanti, decedette alle ore 3,10 del giorno successivo.

Da quanto sopra appare evidente che l'intervento degli organi di polizia fu tempestivo; e come tale fu anche riconosciuto dal fratello della stessa vittima, il quale volle esternare la propria gratitudine al commissariato di pubblica sicurezza di Torre del Greco.

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

SCHIANO. Non posso negare una maggiore sensibilità e una più profonda comprensione da parte di questo Governo per le istanze popolari e per i motivi di turbamento dell'opinione pubblica.

INGRAO. Anche a proposito dei fatti di Ceccano?

SCHIANO. Non posso tuttavia dichiararmi soddisfatto della risposta, e me ne dispiace, perché riporta motivi e scuse generiche; ma vorrei cogliere l'occasione per rivolgere al Governo un caldo invito ad approfondire di più, ad instaurare nuovi sistemi, un nuovo stile nelle risposte alle interrogazioni e alle interpellanze, soprattutto quando queste non sono espressione di critica aprioristica e non nascono da spiriti prevenuti. Troppo sovente accade che dobbiamo disturbare il ministro o il sottosegretario per sentirci dare la stessa risposta fornita sei mesi prima, sul posto, dal vicebrigadiere... Noi vorremmo invece che nello, spirito della Costituzione, le questioni venissero maggiormente approfondite e, che nelle risposte, il rappresentante del Governo desse prova di democratico senso di responsabilità e della sensibilità che certamente ha ogni uomo politico, specialmente di questo Governo di centro-sinistra, che si avvia al rinnovamento del costume sotto la spinta popolare.

Esprimiamo pertanto l'augurio di non dover più ascoltare, come avviene di frequente nelle sedute dedicate alle interrogazioni, risposte preparate dagli uffici periferici, su

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

schemi già pronti, e che avviliscono non solo chi interroga, ma anche chi risponde.

È possibile, insomma, far cambiare stile alla burocrazia, che purtroppo è rimasta quella che era: ostile, insensibile, spesso senza palpito umano? Noi vorremmo che questo Governo si impegnasse anche a questo riguardo.

Vi sono stati episodi dolorosi, riferiti da tutta la stampa con quei dati che ho riportato nella mia interrogazione, dati che non possono essere smentiti con generici riferimenti. Il caso particolare di questa povera ragazza, abbandonata dopo oltre dieci anni da quel tale dottor Coscia — che invero ha richiamato maggiormente l'attenzione a Napoli perché pochi giorni prima era stato nominato direttore generale della Cassa per il mezzogiorno — ha provocato molto turbamento nell'opinione pubblica napoletana, per il modo come la povera ragazza si è uccisa. Il tardivo arrivo della polizia sarà stato una coincidenza, ma il fatto ha commosso ancora di più.

Tutti nel napoletano sono convinti che se la polizia fosse giunta sul posto un'ora e mezzo prima (la stampa cittadina ha parlato di questo lasso di tempo, e non aveva alcun motivo per fornire un elemento non esatto), si sarebbe potuto disintossicare quella poveretta.

Infine vorrei chiudere ripetendo l'augurio che le risposte alle interrogazioni ed alle interpellanze da parte del rappresentante del Governo non si limitino alla semplice lettura del rapportino — mi scusi l'onorevole sottosegretario — di un ufficio di provincia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Minasi, al ministro dell'interno, « al fine di sapere se abbia fondatezza la segnalazione già fatta di gravi irregolarità amministrative della giunta comunale di Sant'Eufemia d'Aspromonte e se ritenga opportuno che dei funzionari di prefettura abbiano potuto acquistare dei lotti di terreno demaniale del comune di Sant'Eufemia; se ritenga disporre una inchiesta, al fine di accertare le gravi irregolarità amministrative della predetta giunta e di quel sindaco, come risulta all'interrogante, che, in parte, può documentarle, in specie per quanto riguarda le somme liquidate da quegli amministratori per viaggi e diarie; se ritenga di affidare la esecuzione dell'inchiesta ad elemento non influenzabile dall'ambiente prefettizio; e ciò proprio per rilevare come per il comportamento della prefettura quegli amministratori abbiano potuto disamministrare sino ad oggi » (4558).

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Dagli accertamenti ispettivi effettuati al comune di Sant'Eufemia d'Aspromonte non sono emerse irregolarità nel funzionamento di quell'amministrazione. Per quanto riguarda in particolare la vendita di aree fabbricabili, si fa presente, come già significato all'onorevole interrogante in risposta a precedente interrogazione n. 19613 sull'argomento, che le somme ricavate dalla alienazione di alcuni lotti di terreno in contrada Petrulli sono state destinate dall'amministrazione di detto comune all'esecuzione di opere pubbliche atte a favorire lo sviluppo turistico della zona.

Tra gli acquirenti dei suddetti lotti vi sono, in effetti, taluni dipendenti della prefettura e del comune i quali, però, hanno avuto parità di trattamento sottoscrivendo un contratto pubblico che prevede condizioni uguali per tutti.

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

MINASI. Onorevole sottosegretario, ho dovuto rinnovare il mio quesito inserendolo in un'interrogazione a risposta orale, dopo averlo posto una prima volta in un'interrogazione a risposta scritta, in quanto ho ritenuto che si sia caduti in un equivoco. Infatti nella risposta alla precedente interrogazione si è fatta una questione di capacità giuridica dei più alti funzionari della prefettura di Reggio Calabria. Viceversa, io avevo parlato di opportunità.

Ella nella sua risposta fa intendere che si tratta di personale subalterno della prefettura; tutt'altro: si tratta di alti funzionari.

Che il viceprefetto Di Furia — oggi prefetto di una provincia siciliana — abbia piena capacità giuridica e quindi possa procedere all'acquisto di un determinato terreno, anche comunale, nessuno lo pone in dubbio, tanto meno io; che l'attuale capo di gabinetto del prefetto abbia egualmente piena capacità giuridica, nessuno lo pone in dubbio, come nessuno dubita che piena capacità giuridica abbiano il dottor Bongiorno, e il dottor Simonetta, funzionari di prefettura. Il problema, come dicevo, è di opportunità morale e politica. Non si tratta di vedere se alcuni alti funzionari della prefettura possano acquistare aree fabbricabili; ma se sia opportuno che acquistino terreni della contrada Petrulli dal comune di Sant'Eufemia d'Aspromonte con il pretesto che vi si deve costruire un villaggio turistico.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

Nella precedente interrogazione dicevo che da questa zona di terreno sono stati estromessi dei contadini: nella risposta scritta mi si dice che non ci furono mai contadini in quelle terre. Si tratta di terreni passati in proprietà del viceprefetto Di Furia (oggi prefetto), dell'attuale capo di gabinetto, del dottor Bongiorno, del dottor Simonetta, nonché delle rispettive mogli, figlie o sorelle.

Ebbene, in alcuni appezzamenti i contadini restano ancora; con la differenza che ieri corrispondevano al comune una quota (l'ottavo) del prodotto come coloni, oggi corrispondono un canone locativo ai funzionari della prefettura. Ma queste informazioni sono fornite da chi? Non credo dal dottor Bongiorno!

Inoltre, non è stata costruita una sola casa né la costruiranno; esaminando attentamente il contratto stipulato tra l'amministrazione di Sant'Eufemia e questi alti funzionari ci si accorgerà che l'obbligo della costruzione, legato ad una condizione allo stato irrealizzabile, non scatterà.

Nell'interrogazione a risposta scritta formulavo alcune accuse nei riguardi di quell'amministrazione, « amica » di tanti autorevoli personaggi della prefettura. Mi si risponde: « tutte accuse infondate ». Sono fatti, invece che io posso documentare. Per esempio, onorevole sottosegretario, ha fatto il calcolo delle somme incassate per diarie e trasferte dai membri della giunta di quella città? Si badi bene che non si tratta di un'amministrazione democristiana. In quel comune la democrazia cristiana è in minoranza. Si tratta, in realtà, di una strana lista di indipendenti, transfughi di tutti i partiti, e di certi tipi di uomini che stabiliscono legami diversi da quelli politici, ma più condizionanti. Sarebbe interessantissimo conoscere i legami che quell'amministrazione e quel sindaco hanno con il dottor Bongiorno, e come il dottor Bongiorno difende l'operato di quel sindaco.

Del resto, osservi la differenza in fatto di sensibilità da parte di questi funzionari. Il più giovane di essi, cioè l'attuale capogabinetto del prefetto, ha sentito il bisogno di giustificarsi e la giustificazione acquista valore positivo allorché sfocia nella conclusione: « Rinuncerò subito! ». Ma gli altri che fanno? Perché quei contadini non devono essere più coloni e devono essere costretti a pagare un canone al funzionario di prefettura? E quel dottor Bongiorno non deve restare nei limiti della obiettività amministrativa anche quando si tratta del sindaco di Sant'Eufemia?

Riscontro — è una mia impressione — nella desolante povertà della risposta, l'intra-

prendenza e l'arroganza del dottor Bongiorno.

Voglio concludere affermando che la cosa per quanto sta in me non finirà qui, onorevole sottosegretario, anche perché qualcosa di nuovo germi nella speranza di tutti.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Anche per quanto mi riguarda, la cosa non finirà qui.

MINASI. Sono a sua disposizione, onorevole sottosegretario. Per quanto concerne le irregolarità di quell'amministrazione, ho con me una documentazione. Non elenco qui delle cifre: ma le offro, a parte, tutti i documenti in mio possesso.

L'attuale amministrazione sta per esaurire il suo mandato: a ottobre avremo le elezioni e pagherà, perché il giudizio negativo non viene espresso soltanto da me socialista, ma anche dai compagni comunisti e da democristiani che sono del nostro stesso parere. Vi sono strani legami che si sono determinati con questi amministratori. Sarebbe interessante conoscerli; sapere ad esempio come un insegnante elementare di Sant'Eufemia d'Aspromonte possa comprare a Reggio Calabria una casa per sei milioni. Metto a sua disposizione, onorevole sottosegretario, tutti i documenti.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. La ringrazio.

MINASI. Però sollevorò di nuovo la questione in quest'aula se non avrò la soddisfazione che la mia coscienza morale chiede ed esige.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pieraccini, al ministro delle partecipazioni statali, « per conoscere, data la situazione che si è creata alle Terme di Montecatini, dove le maestranze sono costrette allo sciopero da alcune settimane, se intenda rescindere il contratto di concessione alla società delle Terme e trasferire l'azienda all'ente autonomo di gestione » (4740).

Poiché l'onorevole Pieraccini non è presente, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

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

Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di una mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, delle interpellanze e della mozione pervenute alla Presidenza.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

TOGNONI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che hanno spinto le autorità di pubblica sicurezza di Roma e di Napoli ad intervenire per far sospendere la programmazione del film *All'armi siam fascisti*, che è soltanto la riproduzione fedele di pochi nefasti avvenimenti del regime fascista.

(4858)

« LIZZADRI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere come può essere possibile che le forze di polizia si dichiarino insufficienti per tutelare la proiezione del film *All'armi siam fascisti*, regolarmente autorizzato, quando esse dispongono di ingenti contingenti per difendere tragicamente gli esosi interessi dell'industriale di Ceccano.

(4859)

« BORGHESE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere perché le autorità di polizia abbiano autorizzato una manifestazione chiaramente provocatoria, promossa dal quotidiano romano *Paese Sera* al teatro Quattro Fontane, per la proiezione straordinaria del documentario *All'armi siam fascisti* al solo scopo di propaganda politica per studenti, o meglio per ben individuabili attivisti dei partiti di estrema sinistra, che hanno così potuto cogliere l'occasione per radunarsi in buon numero per inveire, offendere e minacciare di fronte alla sede della direzione nazionale del M.S.I., situata, come è noto, nello stesso palazzo in cui si trova il teatro; e ciò contrariamente alle norme che hanno sempre regolato le manifestazioni organizzative e politiche in periodo elettorale, e nonostante che, facendo proprio richiamo a tali norme, la direzione provinciale del M.S.I. avesse verbalmente e per iscritto richiamato l'attenzione della questura romana sul pericolo di incidenti anche gravi, che avrebbero potuto derivare dal perpetuarsi di azioni aggressive e provocatorie del M.S.I. e dei suoi iscritti, propagandisti e candidati, pacificamente impegnati nello svolgimento della campagna elettorale.

(4860)

« ROMUALDI, ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro degli affari esteri, per conoscere quali

passi il Governo italiano intenda compiere presso il governo portoghese in seguito all'arresto e all'espulsione dal Portogallo del giornalista italiano Giuseppe Boffa, inviato speciale dell'*Unità*, e del giornalista Riccardo Minuti, inviato speciale di *Paese Sera*, ai quali è stato così impedito di esercitare il loro diritto e il loro dovere professionale; e se non ritengano di dover condannare e respingere con misure particolarmente energiche un gesto che suona doppiamente provocatorio, in quanto questa offesa a due cittadini e giornalisti italiani è stata perpetrata da un governo fascista, che proprio in questi giorni si sta abbandonando a nuovi odiosi atti di persecuzione contro gli operai, gli intellettuali e le forze democratiche portoghesi che si battono per la libertà contro la dittatura.

(4861)

« ALICATA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — in considerazione che la Valle di Aosta fa sistematico riferimento al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 novembre 1946, n. 365, in contrasto con lo statuto speciale della stessa, non solo per numerosi atti amministrativi riguardanti il personale di tutta la scuola, ma anche per creare un nuovo ordinamento scolastico, che si fonderebbe giuridicamente sul predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 11 novembre 1946, n. 365, e si ispirerebbe ai suoi criteri generali — se, al fine di superare l'attuale situazione di incertezza e di evitare altre contraddizioni nell'ordinamento scolastico della Valle d'Aosta, non ritenga necessario promuovere opportune iniziative tendenti a riportare la situazione scolastica della predetta regione in un quadro di legalità costituzionale e di normalità.

(4862)

« RAMPA, BUZZI, PATRINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando sarà possibile includere il comune di Figline Vegliaturo (Cosenza) tra quelli ammessi a godere il contributo dello Stato per la costruzione delle fognature; e per conoscere — tenuto presente che il detto comune ha per la prima volta fatto richiesta nel 1952, senza mai ottenere risultato nonostante la situazione in cui si trova — quali provvedimenti verranno adottati.

(4863)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se intende portare a conoscenza del Par-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

lamento i risultati degli accertamenti disposti dal ministro del tesoro, dal ministro della difesa, dal ministro dei lavori pubblici e dal ministro delle poste e delle telecomunicazioni in merito alle questioni sorte dall'inchiesta parlamentare e la natura dei provvedimenti adottati a carico dei responsabili, secondo gli impegni assunti dallo stesso Presidente del Consiglio nel corso della sua replica nella discussione delle interpellanze riguardanti l'inchiesta parlamentare sull'aeroporto di Fiumicino.

(4864)

« NANNUZZI, NATOLI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se sia a conoscenza dei documenti pubblicati da alcuni giornali (*Paese, Paese Sera, l'Unità*) e dal periodico elettorale della federazione comunista pisana sull'intervento del prefetto di Pisa nella campagna elettorale politica del 1958;

per sapere come intende assicurare il Parlamento e l'opinione pubblica che simili interventi non abbiano a ripetersi nelle elezioni del 10 giugno 1962;

per sapere, infine, se non intende promuovere una inchiesta sull'operato di tutti i prefetti in occasione di competizioni elettorali politiche, amministrative e sindacali svoltesi dal 1958 ad oggi.

(4865) « PAJETTA GIAN CARLO, RAFFAELLI, D'ONOFRIO, MARICONDA, PUCCI ANSELMO, FRANCAVILLA, LIBERATORE, DIAZ LAURA, GUIDI, ROSSI PAOLO MARIO, VESTRI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere quali criteri abbia suggerito la direzione generale dello stesso ministero alla capitaneria di porto di Taranto nella decretazione a favore della Società rimorchiatori napoletani della concessione del servizio di rimorchio nello stesso porto piuttosto che a favore di società locali; e se rispondano a verità le voci di insistenti interferenze da parte della stessa direzione generale sulla scelta della società concessionaria.

« Ove tali voci risultino fondate, poiché la concessione del servizio di rimorchio rientra, a norma del Codice della navigazione, nella competenza esclusiva del comandante del compartimento marittimo, senza bisogno di preventiva approvazione o di autorizzazione o di nulla osta da parte del Ministero della

marina mercantile, l'interrogante chiede di conoscere altresì quali provvedimenti il ministro intenda prendere e sul merito della decretazione della concessione e nei riguardi di chi irrispettamente è intervenuto perché tale decretazione fosse adottata.

(4866)

« LEONE RAFFAELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per garantire l'ordine pubblico a Milano, gravemente compromesso dalle continue e ricorrenti intemperanze cui si abbandonano gruppi e cortei di scioperanti, i quali bloccano il traffico cittadino; ingiuriano e spesso percuotono ignari e pacifici passanti. In particolare, l'interrogante chiede di conoscere le ragioni che hanno indotto i responsabili del mantenimento dell'ordine nella città lombarda a non intervenire in occasione dei gravi incidenti verificatisi nella giornata di ieri, 4 giugno 1962, sul piazzale della stazione centrale, ove gruppi di dimostranti, che avevano raggiunto la città incolonnati da Sesto San Giovanni, hanno rimosso segnali stradali al fine di ingenerare gravi ostacoli al traffico; istituendo blocchi sulle vie adiacenti e costringendo gli automobilisti a lunghe e forzate soste: sotto gli occhi delle forze dell'ordine che assistevano passivamente allo svolgersi dei gravi fatti, i dimostranti passavano a vie di fatto nei confronti di una donna che chiedeva, a bordo della sua utilitaria, di transitare liberamente.

(4867)

« LECCISI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per venire incontro alle giuste rivendicazioni della benemerita categoria delle insegnanti delle scuole materne comunali, le quali, iscritte per obbligo di legge all'Istituto nazionale di assistenza Rosa Maltoni Mussolini (istituito con decreto-legge 16 giugno 1927, n. 1231, e abolito con la caduta del fascismo), perdettero tutta l'anzianità contributiva già maturata e non poterono rivendicarla, ai fini di conseguire il " premio di buonuscita ", allorquando, a distanza di ben nove anni, vennero iscritte a norma della legge 13 marzo 1950, n. 120, all'I.N.A.D.E.L.

(23722)

« ROMANO BRUNO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

a) se e quando sarà reso decorosamente abitabile il villaggio di case popolari per sinistrati testé costruito a Montalbano Jonico nel nuovo rione Europa; è da tener presente che assegnatarie di tali alloggi (complessivamente 86 appartamenti) sono alcune sventurate e indigenti famiglie di senza-tetto, che furono vittime a suo tempo della frana che ebbe luogo a circa un chilometro dal centro abitato;

b) quando i detti alloggi saranno concessi a riscatto, come fu promesso;

c) quando i detti alloggi saranno, finalmente, muniti di acqua: a tale proposito è da notare che gli assegnatari non sono assolutamente in grado di versare all'acquedotto pugliese la rilevante somma chiesta per gli allacciamenti, la cui spesa potrebbe essere opportunamente e doverosamente anticipata dalla Amministrazione, e conglobata con le future rate di riscatto.

(23723)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non sia ritenuto doveroso e urgente promuovere ogni opportuno provvedimento volto ad avocare allo stato il diritto-dovere di sostenere tutte indistintamente le spese necessarie al funzionamento della giustizia. Infatti sembra inammissibile, e incompatibile con l'eguaglianza dicastica di tutti i cittadini perentoriamente voluta dalla Costituzione, la sopravvivenza di anacronistiche (e inique) norme che devolvrebbero agli enti locali l'onere relativo agli edifici in cui la giustizia si amministra, con conseguente abdicazione dello Stato da una delle sue precipue funzioni, e pesante danno per gli enti locali più deficitari. In particolare, l'interrogante chiede di conoscere:

a) in base a quale disposizione di legge l'onere dei locali per l'amministrazione della giustizia sia devoluto ai comuni;

b) se e quando tale delicata materia, di estrema rilevanza sociale, sarà trasferita sotto la diretta competenza statale, sia per la necessaria omogeneità nel campo giudiziario, sia per il prestigio stesso delle istituzioni.

(23724)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere — con richiamo a precedente propria interrogazione

n. 4120 del 20 luglio 1961, rimasta senza risposta, ed alle notizie fornite nel frattempo al Ministero dalla nostra rappresentanza nel Perù — se siano a sua conoscenza le persecuzioni e le spoliazioni di cui è stato oggetto nel Perù il cittadino italiano signor Alberto Giamberardino, espulso da quello Stato in ispregio ad ogni norma di convivenza civile ed alle convenzioni dei diritti dell'uomo, pur dopo che le autorità giudiziarie peruviane lo avevano pienamente assolto da ogni ingiusto addebito; e per sapere quindi se non ritenga di intervenire presso il Governo peruviano a tutela dei diritti e dei beni del Giamberardino.

(23725)

« GEFTER WONDRIK ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga di dare disposizioni all'autorità tutoria di Pescara perché soprasseda alla approvazione della delibera adottata l'11 maggio 1962 dalla giunta del comune di Pescara relativa alla nomina del dottor Antonio Mancini, sindaco di Pescara, a membro del consiglio generale del consorzio dell'area industriale "Valle del Pescara" in rappresentanza del comune di Pescara.

« L'interrogante fa infatti presente:

1°) che una precedente delibera adottata il 19 gennaio 1962 dalla giunta del comune di Pescara, con la quale si delegava il sindaco dottor Antonio Mancini a firmare l'atto costitutivo di tale consorzio e il relativo statuto, non è stata ancora sottoposta alla ratifica del consiglio comunale;

2°) che in data 5 maggio 1962 il sindaco e la giunta di Pescara avevano già adottato deliberazione di dimissioni;

3°) che in data 17 maggio 1962 il comitato interministeriale, che deve approvare lo statuto per il consorzio dell'area industriale, ha comunicato agli enti promotori del consorzio, e quindi anche al comune di Pescara, che è necessario che venga assegnata a tali enti una rappresentanza maggiore a quella di un solo rappresentante per ente;

4°) che il dottor Antonio Mancini non è più sindaco di Pescara;

5°) che comunque la nomina di rappresentanti nel consiglio generale del consorzio deve seguire e non precedere l'approvazione dello statuto e dell'atto costitutivo del comitato interministeriale e il conseguente decreto del Presidente della Repubblica.

(23726)

« DELFINO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi per i quali la prefettura di Caserta non ha ritenuto dover demandare al Ministero dell'interno, ai sensi delle disposizioni vigenti, la soluzione della vertenza sorta tra il comune di Succivo (Caserta) e il comune di Frattamaggiore (Napoli), relativa alla pratica migratoria del cittadino di Succivo Pasterna Vincenzo, ivi residente.

(23727)

« TITOMANLIO VITTORIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza del fatto che il signor Giuseppe Bianco, titolare dell'istituto di vigilanza notturna e diurna di Pescara, non riesce a garantire, in quella città, il delicato compito di vigilanza al quale è chiamato per obbligo derivantegli dalla concessione governativa accordatagli;

per sapere, altresì, se sia informato dell'inaudito atteggiamento assunto dal detto signor Bianco verso i vigili notturni, suoi dipendenti, ai quali, non solo illecitamente nega il pagamento degli stipendi e dell'indennità di contingenza arretrati, la regolarizzazione della loro posizione assicurativa, il pagamento delle festività nazionali ed infrasettimanali non godute fin dal 1956; ma licenzia, senza alcun motivo plausibile, a solo scopo intimidatorio, due vigili per aver questi, come tutti gli altri lavoratori, rivendicato il rispetto delle leggi e dei contratti collettivi di lavoro esistenti;

per conoscere, infine, i provvedimenti che il Ministero intende adottare per la tutela dei diritti dei vigili notturni e per garantire un efficiente servizio di vigilanza notturna nella città di Pescara.

(23728)

« DI PAOLANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere:

a) se e quando i pochi stabilimenti carcerari (appena una quindicina su oltre 230) sprovvisti dei prescritti alloggi demaniali gratuiti per i funzionari preposti a tali istituti potranno, finalmente, consentire a tali funzionari l'esercizio del diritto-dovere di fruire del prefato alloggio;

b) quando, in particolare, sarà dotato del prefato alloggio il carcere giudiziario di Matera;

c) se, nell'attesa, non sia ritenuto iniquo continuare a compensare (sulla base di una tabella vigente nell'anteguerra, e non doverosamente adeguata all'attuale costo delle abitazioni) la mancanza dell'alloggio di ser-

vizio con l'indennità di lire 2.000 circa, mentre notoriamente è difficile reperire sul libero mercato edilizio un decoroso appartamento per un canone inferiore alle 30 mila lire mensili.

« Con l'occasione l'interrogante fa presente che:

1°) altre amministrazioni statali hanno adeguato da tempo le indennità di alloggio;

2°) gli stessi agenti di custodia, ossia i diretti dipendenti dei funzionari che oggi invocano giustizia, hanno ottenuto che le loro indennità fossero maggiorate da lire 500 a lire 15.000 mensili;

3°) per venire incontro alle legittime istanze degli aventi diritto, occorrerebbero stanziamenti obiettivamente irrisori.

(23729)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se le notizie amaramente commentate a pagina 8 del n. 22 de *Lo Specchio* e dal quotidiano *Napoli Notte* del 29 maggio 1962 a proposito dell'altissimo costo dei tributi (ossia delle spese per l'accertamento e la riscossione dei tributi) rispondano a verità.

« In particolare l'interrogante chiede di conoscere se:

a) sia vero che, proporzionalmente, il prelievo tributario costa, in Italia, il quintuplo di quanto costi negli Stati Uniti d'America;

b) se sia vero che il costo grafocratico dei tributi sulle imposte di consumo ascenda addirittura al 16 per cento, con sensibile, insostenibile danno specialmente per le popolazioni residenti nei comuni le cui finanze siano cronicamente in crisi;

c) se e quali provvedimenti saranno presi per comprimere l'esorbitante e antisociale incidenza di tali spese.

(23730)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se e quando saranno mantenuti i solenni impegni morali nei confronti della benemerita categoria della guardia di finanza, assunti nell'ormai remoto aprile 1959, allorché l'allora presidente della Commissione finanze e tesoro del Senato, senatore Trabucchi, ebbe ad auspicare doverosi miglioramenti di carriera. In particolare l'interrogante fa presente che, come si legge sul n. 9 del giornale di categoria *l'Aiutante Ufficiale*, la carriera dei militi della guardia di finanza continua ad essere, oltre che economicamente umiliante come ben

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

poche altre tra le carriere statali, amaramente lenta: mentre per i vari settori degli impiegati civili si può procedere a promozioni a ruolo aperto, molti finanziari non sono promossi appuntati se non dopo 20 o più anni di lodevole servizio, passando dal coefficiente di stipendio 128 al coefficiente di stipendio 131: e con tale grado vengono congedati all'età di 50 anni con pensioni di poco superiori alle 30 mila lire mensili.

« Infine l'interrogante chiede di conoscere:

a) se sia ritenuto socialmente giusto, o meno, remunerare i qualificatissimi militi della guardia di finanza con un coefficiente più basso di quello applicato per i manovali dipendenti dalla pubblica amministrazione, o per le operaie non specializzate;

b) se, anche per incoraggiare i giovani a tale carriera, nonché per la tutela del prestigio del benemerito corpo della guardia di finanza, non sia ritenuto giusto rivedere radicalmente la posizione economica e di carriera dei finanziari.

(23731)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se e come intenda intervenire per rendere giustizia agli operai dell'Istituto poligrafico dello Stato, distaccati alla Zecca da molti anni.

« I predetti operai, pur facendo gli stessi lavori di quelli dipendenti dalla Zecca e nelle medesime condizioni, non percepiscono l'indennità di aria malsana, l'indennità di cottimo, che pure fanno, le altre competenze per il disagiato servizio, ecc.

« Inoltre, essi sono stati esclusi dal premio pasquale corrisposto agli altri dipendenti.

« La loro posizione è veramente paradossale, se si consideri che sono stati esclusi da alcuni benefici che loro competevano quando lavoravano alla diretta dipendenza dell'Istituto poligrafico dello Stato, e, d'altra parte, non ricevono quelli degli altri operai della Zecca, pur facendo lo stesso lavoro.

(23732)

« CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della difesa, delle finanze e dell'interno, per conoscere se sia vero che i militari di carriera (compresi gli appartenenti ai corpi di polizia) per fruire all'estero delle licenze che loro competono debbano richiedere e ottenere:

a) il nulla-osta per il rilascio o il rinnovo del passaporto;

b) l'autorizzazione, per ogni singolo viaggio, a varcare la frontiera.

« Ove tale notizia, come si ha fondato motivo di temere, e nonostante sia incompatibile con il dettato costituzionale, corrisponda a verità, l'interrogante chiede di conoscere se l'attuale, mortificante, procedura non sia ritenuta incompatibile con la circolare n. 300/47373.21.81 del 28 marzo 1961 del Ministero dell'interno, che elimina l'obbligo del preventivo nulla-osta dell'amministrazione di appartenenza per i pubblici dipendenti che intendano recarsi all'estero per ivi godere le proprie ferie, e ciò in considerazione dei " criteri di massima liberalizzazione per l'espatrio dei cittadini, e rilevato altresì che l'obbligo della residenza per i dipendenti statali può essere sufficientemente tutelato nell'ambito disciplinare di ciascuna amministrazione ».

« In particolare, anche a salvaguardia della dignità dei pubblici dipendenti appartenenti alle forze armate, l'interrogante chiede se e quando le attuali limitazioni al loro espatrio provvisorio saranno doverosamente abrogate.

(23733)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti urgenti creda adottare per il consolidamento dell'abitato di San Fratello (Messina), minacciato da incombenti frane, per dare esecuzione alla legge 20 settembre 1955, n. 1096.

« Nell'abitato di San Fratello si trovano 8.500 abitanti, quasi senz'acqua, senza fognature e con le strade in pessime condizioni.

« Poiché la massa franosa è in movimento, un grave pericolo incombe su circa 250 famiglie, che sono costrette a vivere in abitazioni antigieniche e per di più pericolanti, mentre si è già dovuto eseguire lo sgombero di alcune abitazioni, per talune delle quali si è imposta la demolizione per la salvaguardia della pubblica incolumità.

« E della più grande urgenza la costruzione di almeno 150 alloggi per le famiglie povere e assicurare il consolidamento dell'abitato completando l'acquedotto con captazione di nuove sorgenti e la rete delle fognature.

(23734)

« BASILE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere gli intendimenti circa la richiesta avanzata da parte del comune di Gallarate affinché il raddoppio dell'autostrada Milano-laghi, in corrispondenza del tratto attraversante l'abitato

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

di Gallarate, venga realizzato con un viadotto in sostituzione dell'attuale terrapieno.

« A tale scopo l'amministrazione comunale ha predisposto uno studio completo, la cui attuazione eviterebbe, oltre che un grave deturpamento all'estetica della città di Gallarate, anche un ingente pregiudizio all'economia locale ed un irreparabile danno alle industrie del luogo.

(23735)

« GALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se e quali conseguenze di carattere politico saranno tratte dai risultati del censimento agricolo per la provincia di Potenza, da cui emerge che:

a) in quella depressa provincia, mentre i demagoghi postulano ancora emorragie di pubblico danaro per il cosiddetto incremento della piccola proprietà contadina, esistono ben 71.068 aziende, nella stragrande maggioranza piccole o piccolissime (talora si tratta di autentici fazzoletti fatti di terra), la cui produzione, oltre a non giovare alla comunità, è insufficiente perfino al fabbisogno dei nuclei che le lavorano;

b) ben 26.374 di tali aziende non hanno la minima dotazione di bestiame, né potrebbero averla data la loro esiguità territoriale e l'indigenza assoluta in cui versa la stragrande maggioranza dei lavoratori.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere come sia compatibile, di fronte a un così allarmante e miseriogeno frantumamento della proprietà terriera, auspicare, con ulteriore peso per i contribuenti, la formazione di altre piccole proprietà contadine, laddove sarebbe invece doveroso promuovere il riaccorpamento delle aziende — analogamente a quanto si è verificato nella amica repubblica federale tedesca — incoraggiando, e non scoraggiando, quel capitale di cui oggi la terra, soprattutto in Lucania, è più che mai sitibonda.

(23736)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se risponde al vero che vi è una deliberazione di massima del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato per il declassamento a rimessa del deposito locomotive di Bari; se non ritenga di ravvisarne il contrasto con una giusta politica dei trasporti in Puglia che suggerisce, per la esecuzione del piano di ammodernamento, la permanenza di un

deposito a Bari, che risponda alle seguenti esigenze:

1°) assicurare al deposito di Bari il lavoro di riparazione delle automotrici, avendo il deposito stesso tutte le attrezzature necessarie ed un personale specializzato, in grado di far fronte a tale attività;

2°) conservare nel deposito di Bari il lavoro di riordino dei locomotori Diesel che saranno destinati al deposito stesso in sostituzione delle locomotive a vapore, nonché il lavoro della manutenzione corrente.

« La decisione del consiglio di amministrazione, inoltre, appare in contrasto con la recente spesa di 700 milioni sostenuta dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato per la costruzione del nuovo deposito a Bari, e con quei criteri produttivistici che indicano la necessità di ripartire equamente il ciclo lavorativo nei tre depositi del compartimento di Bari, evitandosi disagio e spostamento di manodopera, e tenendosi conto della necessità della piena utilizzazione di tutte le attrezzature tecniche esistenti nei tre impianti.

« L'interrogante segnala, infine, il fatto che la decisione del consiglio di amministrazione appare in contrasto con l'indirizzo ormai affermato di giungere alla statizzazione delle ferrovie Calabro-Lucane e delle altre ferrovie in concessione (ferrovie sud-est e ferrotranviarie) che fanno capo alla stazione di Bari.

(23737)

« FRANCAVILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere i reali motivi che impediscono il sorgere di un centro di pastorizzazione del latte in località Vangadizza del comune di Legnago, in provincia di Verona, malgrado che la cooperativa dei produttori di latte locale abbia ripetutamente richiesto il permesso di costruzione dell'impianto. L'interrogante chiede inoltre di sapere quale fondamento giuridico abbiano le ragioni di chi si oppone, quando centri di pastorizzazione sono ormai posti a Iermide, Bondeno, Lendinara, Ostiglia, Schio, Thiene, Alte Vicentine, Cento, Copparo, Roverbella, per citare solo le località vicine al comune di Legnago.

(23738)

« ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se risponde al vero la notizia — che ha destato stupore, delusione e vivo malcontento nelle popolazioni interessate — secondo la quale sarebbe

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

stata o verrebbe respinta la richiesta della creazione dei nuclei industriali di Lanciano, Sulmona e Teramo.

(23739)

« PAOLUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se, nel corso della visita compiuta il 26 maggio 1962 alle carceri di Piacenza, si sia reso conto delle esigenze che hanno indotto le autorità locali a chiedere reiteratamente il trasferimento dell'istituto stesso al di fuori della cinta muraria della città.

« In caso affermativo, l'interrogante chiede di sapere se sia già stata posta allo studio la possibilità di un siffatto trasferimento, che consentirebbe di valorizzare una importante zona artistica della città.

(23740)

« FERIOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intendono adottare nei confronti dei giovani che prestano servizio in qualità di cottimisti presso gli ispettorati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dei quali alcuni raggiungono i tre anni di anzianità.

« Detti giovani, che percepiscono una retribuzione mensile che varia dalle 25 mila alle 30 mila lire, non hanno diritto a nessuna forma di previdenza né ad alcuna garanzia di continuità nell'impiego. Sebbene venga ad essi frequentemente promessa una sistemazione, questi giovani vivono nell'incertezza e nell'attesa di assicurazioni precise sul loro avvenire, soprattutto allo scopo di decidere se debbano, o meno, mettersi alla ricerca di un'altra occupazione di carattere più stabile.

(23741)

« DURAND DE LA PENNE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come e per quali cause si è verificato il tragico scoppio di una fabbrica di fuochi pirotecnici artificiali in contrada Demani del comune di Neviano (Lecce), in un gravissimo incidente nel quale, tra le macerie del fabbricato, sono stati ritrovati bruciacchiati, martoriati e dilaniati orrendamente dalle fiamme e dalla deflagrazione delle « bombe scoppiate » i corpi del trentacinquenne Vito Gaetano Cuppone (titolare della omonima ditta abilitata a tale attività) e la ventenne sua cognata Maria Antonietta Curto da Parabita, mentre altro operaio, tal Cosimo Martano di 32 anni, da

Nardò, è rimasto molto gravemente ustionato e mutilato;

per conoscere i risultati delle indagini subito iniziate ed i provvedimenti anche di carattere preventivo cautelativo, predisposti in merito.

(23742)

« GUADALUPI, BOGONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali disposizioni di merito intenda adottare perché il decreto ministeriale in corso n. 1540/3601 del 25 marzo 1961 e con il quale fu disposto che tutti gli agenti di custodia appartenenti al corpo usufruiscano del diritto al giorno di riposo settimanale, in rispetto all'articolo 36 della Costituzione, sia ovunque e per tutti gli aventi diritto osservato;

se non ritenga opportuno dare, in particolare, istruzioni attraverso la competente direzione generale degli istituti di prevenzione e di pena perché tali norme siano di fatto rispettate ed applicate presso le carceri giudiziarie e penali di Lecce.

(23743)

« GUADALUPI, BOGONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri delle finanze, dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere i veri motivi del grave ritardo con il quale gli organi competenti corrisponderanno nelle province ionico-salentine, come in tutte le altre zone di produzione tabacchicola, i sussidi stabiliti secondo legge per i coltivatori di tabacco, gravemente danneggiati dalla infestazione peronosporica tabacina nell'anno 1961;

per conoscere, inoltre, i motivi per i quali è stata fissata una modalità di concessione particolarmente burocratica e lunga; per conoscere ancora la misura dei sussidi medesimi e in quale epoca gli stessi saranno di fatto erogati.

« Vivissima e generale è la protesta e lo stato di esasperazione dei coltivatori di tabacco per tale inspiegabile ritardo, che appare di tutta evidenza essere del tutto ingiustificato ed in aperto contrasto con i recenti propositi dell'attuale politica governativa nel settore agricolo, mentre di fatto viene ad aggravare notevolmente la già difficile situazione di tale settore economico e dell'intero ambiente di lavoro.

« Gli interroganti ritengono che provvedimenti del genere possano essere prontamente e tempestivamente eseguiti e realizzati sol che non manchi da parte degli organi esecutivi un maggiore senso di tempestività nell'inter-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

vento e maggiore partecipazione alle esigenze di sviluppo economico e sociale delle regioni meridionali e pugliesi.

(23744) « GUADALUPI, BOGONI, AVOLIO, CATTANI, LENOCI, SCARONGELLA, DE LAURO MATERA ANNA, PRINCIPE, VALORI, CACCIATORE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri delle finanze, dell'interno, di grazia e giustizia e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere, in linea generale e particolare, quali provvedimenti sono stati adottati e mantenuti nei confronti di alcune ditte concessionarie di tabacco nella provincia salentina per gravissime infrazioni ed inadempienze commesse nei confronti della pubblica amministrazione finanziaria, del lavoro e previdenza sociale e degli istituti previdenziali ed assicurativi.

« A tale riguardo, si chiede di conoscere quale risulta essere allo stato la posizione nei confronti dei predetti enti e della pubblica amministrazione e quali responsabilità anche di ordine penale sono state fin qui accertate nei confronti delle seguenti ditte: signora Iole Petrachi, concessionaria nel comune di San Cesareo di Lecce, alla quale di recente è stata revocata la concessione per ettari 43 di coltivazione di tabacco; sempre alla stessa ditta Iole Petrachi, nel comune di Lecce città, per altra concessione anch'essa revocata; alla ditta S. Giovanni Ottavio, posta sotto il nome di Adele Piscopo sin dal 1960 nel comune di Alessano, denunciata all'autorità giudiziaria con la conseguente revoca della concessione; alla ditta Lenci, della frazione di Alessano (Montesardo) e, infine, alla ditta Giuseppe De Giovanni, nel comune di Cutrofiano, entrambe queste ultime ditte aventi denunce pendenti avanti l'autorità giudiziaria e conseguente revoca delle concessioni di coltivazione di tabacco.

« Premesso quanto sopra, si chiede di conoscere, in particolare dal ministro delle finanze, espressamente richiamandosi alla mozione presentata dal gruppo parlamentare socialista sulla materia (n. 129, *Resoconto sommario* della seduta antimeridiana della Camera del 17 ottobre 1961), se non ritenga opportuno porre allo studio le seguenti iniziative nel quadro della situazione della tabacchicoltura del Salento, settore che interessa da vicino circa 40.000 coltivatori diretti di tabacco e circa 55.000 lavoratrici della foglia del tabacco:

1°) che tutto l'ettaraggio già concesso alle ditte di cui innanzi e per le quali fu di-

sposta opportuna revoca di concessione, non sia nuovamente assegnato o alle stesse o ad altre ditte private, facilmente disposte ad evadere e violare le leggi dello Stato ma sia gestito direttamente dallo Stato attraverso apposite agenzie statali oppure attraverso le concessioni di manifesto, e ciò anche al fine di disporre provvedimenti migliorativi delle condizioni di vita e sociali delle lavoratrici della foglia del tabacco, benemerita categoria ancor oggi in gravi e pietose condizioni di supersfruttamento e di disagio;

2°) disporre una severa e responsabile inchiesta su tutti i concessionari, attraverso ispezioni *in loco* effettuate da apposita commissione di accertamento, della quale facciano parte alcuni rappresentanti delle organizzazioni sindacali interessate al processo economico ed alle esigenze sociali ed umane dell'intera tabacchicoltura salentina;

3°) quali provvidenze, incentivi ed interventi, concertati in sede di assegnazione dei fondi del "piano verde", da parte del Ministero dell'agricoltura e delle foreste si possono sin da ora predisporre al fine di stimolare di fatto la costituzione di una o più cooperative di tabacchicoltori, tecnici del settore tabacchicolo e lavoratrici della foglia del tabacco, a cui affidare per gestioni dirette, più economiche e più socialmente avanzate, le concessioni dei terreni destinati alla lavorazione tabacchicola.

« Per conoscere, da ultimo, se non si ritenga opportuno tradurre in effettivi e concreti interventi nel settore della tabacchicoltura i propositi programmatici esposti dallo stesso ministro delle finanze a Lecce ed a Brindisi, subito dopo la grave crisi economica e di lavoro determinata dalla infestazione tabacina.

(23745) « GUADALUPI, BOGONI, CATTANI, VALORI, LENOCI, SCARONGELLA, DE LAURO MATERA ANNA, PRINCIPE, CACCIATORE, AVOLIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e della riforma della pubblica amministrazione, per conoscere l'orientamento del Governo in merito alla richiesta da più tempo avanzata da parte dei dipendenti comunali per ottenere il cumulo del servizio militare con il servizio prestato nelle amministrazioni civili degli enti locali; e ciò non soltanto per un principio di equità e di giustizia, in virtù del quale non può ammettersi diversità di trattamento tra reduci dipendenti delle amministrazioni degli enti locali e reduci in servizio presso l'amministra-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

zione dello Stato, ma soprattutto con riferimento alle norme sulle pensioni civili e militari (articolo 29 del testo unico 21 febbraio 1895; articolo 237 del testo unico 3 marzo 1934, n. 383) contro le quali non può avere efficacia né essere richiamato, come purtroppo finora è avvenuto, il disposto del regio decreto-legge 3 marzo 1938, n. 680, di cui non a torto è stata contestata la costituzionalità.

(23746)

« MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se risponda a verità — come si ha fondato motivo di temere — il fatto che gli insegnanti di lingua straniera nei licei-ginnasi (i quali insegnano anche nella scuola media) non hanno, a tutt'oggi, goduto del conguaglio (e relativa liquidazione degli arretrati), loro spettante in funzione della legge n. 128 del 28 febbraio 1961, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 24 marzo 1961.

« In proposito l'interrogante fa presente che:

a) i prefati insegnanti da molti anni sono compensati con la tabella B, mentre, in funzione della prefata legge, debbono essere compensati (anche se non di ruolo) con la tabella A, a decorrere dall'anno scolastico 1947-48, epoca in cui venne erroneamente interpretata una disposizione ministeriale;

b) il dettato della prefata legge sembra non essere stato osservato nei confronti di molti aventi diritto (si cita, per tutti, il professor Faraco, da Acquafredda, Potenza);

c) appare pertanto doveroso e opportuno impartire sollecite disposizioni per il conferimento del suaccennato conguaglio e la liquidazione degli arretrati.

(23747)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali misure intende prendere in merito alla grave situazione della viabilità nella zona che va da Riomaggiore a Sestri Levante, la quale comprende i comuni di Vernazza, Levanto, Bonassola, Framura, Deiva Marina, Moneglia, Sestri Levante. Tali comuni dovevano essere collegati con la costruzione della strada panoramica La Spezia-Sestri Levante, che per il momento è arrivata soltanto a Riomaggiore;

per sapere se non ritiene opportuno affrontare con assoluta precedenza questa gra-

ve situazione, anche in relazione allo stanziamento di 100 miliardi di lire fatto dall'A.N.A.S. per collegamenti stradali;

per sollecitare il ministro a dare disposizioni urgenti al provveditore alle opere pubbliche per la Liguria, per la risoluzione dell'annoso problema della galleria del " Rospo ", il cui pericolo è stato per il momento eliminato dalla coraggiosa iniziativa privata delle popolazioni interessate, con l'appoggio delle amministrazioni locali e senza nessun aiuto da parte degli organismi competenti dello Stato.

(23748)

« BARONTINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno venire incontro alle necessità dell'esportazione del pomodoro e delle frutta rosse (ciliege, fragole, susine, pesche) concedendo, come nel passato, delle deroghe agli attuali divieti di circolazione degli automezzi nei giorni festivi. In effetti, la particolare deperibilità di tali prodotti e le relative esigenze di raccolta e di immediato trasporto rendono indispensabili tali deroghe, per non pregiudicare lo stato di conservazione della merce e le sue condizioni di arrivo sui mercati di consumo, anche ai fini di una adeguata valorizzazione del prodotto.

« Poiché l'esportazione di alcuni dei prodotti sopraccennati è già iniziata, la richiesta ha carattere di urgenza.

(23749)

« DE' COCCI, PREARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, per conoscere se non sia ritenuto doveroso e urgente provvedere alla improcrastinabile costruzione di alloggi per magistrati e per cancellieri nei centri giudiziari sedi di tribunali, tenendo presente che il problema di una abitazione decorosa e adatta al prestigio della propria carica è particolarmente sentito tra i magistrati e i cancellieri residenti in regioni che, al pari della Lucania, si trovano agli ultimi posti nel campo dell'incremento edilizio.

(23750)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se e quali provvedimenti saranno finalmente e doverosamente adottati per prevenire e reprimere le infrazioni, sempre più dilaganti, alle precise norme di legge che vietano il cosiddetto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

” sovraccarico ” agli operatori nel campo dell'autotrasporto. In proposito, l'interrogante fa presente che:

a) il sovraccarico, oltre a costituire elemento di illecita concorrenza, rappresenta un autentico pericolo pubblico, ed è non di rado fonte di incidenti: le macchine sovraccaricate, infatti, non rispondono ai comandi con la necessaria agevolezza e tempestività;

b) il sovraccarico incide notevolmente sul deterioramento dei fondi stradali;

c) subito dopo la promulgazione del Codice della strada (vedere soprattutto articoli 121 e 133), giuste e severe repressioni scoraggiarono, per breve tempo, coloro che per leggerezza o per bramosia di facile guadagno sovraccaricassero gli automezzi. Poi, inesplicabilmente, e con grave danno per gli autotrasportatori più ligi alle leggi, tale provvidenziale repressione fu allentata, in una con la vigilanza nei confronti della prefata insidiosissima infrazione.

(23751)

« SPADAZZI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali concreti provvedimenti intenda far prendere dalla Società esercizi telefonici con sede in Bari sulla protesta avanzata dal sindaco e dalla giunta municipale della città di Oria (Brindisi), a nome di circa il 50 per cento degli utenti telefonici di quel comune, sanzionati drasticamente con la sospensione del servizio telefonico per non aver tempestivamente versato il canone di abbonamento, elevata in data 26 maggio 1962; se non ritenga opportuno invitare la predetta S.E.T. a voler impartire direttive ai propri uffici dipendenti e periferici per una maggiore comprensione ed una più economica elasticità nell'applicazione delle disposizioni nei confronti degli utenti, anche al fine di soddisfare una esigenza generale di progresso e di civiltà.

(23752)

« GUADALUPI, BOGONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'interno, dell'industria e commercio e di grazia e giustizia, per conoscere quali iniziative sono state prese perché nella città di Brindisi tutte le ditte appaltatrici di lavori edili e diversi, di costruzione dello stabilimento petrolchimico della società Montecatini rispettino ed applichino nella sua lettera e nel suo spirito la Costituzione repubblicana e tutte le leggi sociali dello Stato, gravemente compromesse dall'atteggiamento provocatorio

e di sfida nei confronti delle classi lavoratrici e degli stessi pubblici poteri assunto recentemente in occasione dello sciopero di quelle categorie (22 maggio 1962) e di quello generale del 28 successivo, indetto da tutte le centrali sindacali, per manifestare l'indignata protesta e ribadire le giuste rivendicazioni settoriali e di sviluppo economico, democraticamente avanzate.

« In particolare, chiedono di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare con la opportuna e necessaria tempestività e fermezza nei confronti delle aziende della società tubi Bonna e della società S.I.D.E.L.M. che gestisce la Cooperativa lavoro di Brindisi, la cui iniziativa di disporre la serrata, a solo titolo di ritorsione illegittima ed anticostituzionale allo sciopero proclamato dalle maestranze e da tutte le organizzazioni sindacali, suona aperta sfida alle competenti autorità.

(23753) « GUADALUPI, BOGONI, LENOCI, SCARONGELLA, DE LAURO MATERA ANNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere, in relazione alla lettera inviata all'ufficio del lavoro portuale di Brindisi in data 5 aprile 1962, dall'oggetto: « Accordo Compagnia portuale-società Montecatini per discarica salgemma, di cui al verbale del 6 maggio 1961 del consiglio del lavoro portuale di Brindisi » e nel pieno rispetto delle norme di cui al Codice della navigazione e delle disposizioni di legge in materia di facchinaggio, quale intervento sia stato svolto perché il consiglio del lavoro portuale sia convocato per riesaminare « il merito di precedente decisione adottata nella riunione del 6 maggio 1961 », sulla base delle prospettate richieste della intera compagnia dei lavoratori portuali N. e S. Briamo di Brindisi e nel rispetto dell'ordinamento portuale.

(23754) « GUADALUPI, BOGONI, LENOCI, CONCAS, SCARONGELLA, DE LAURO MATERA ANNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e degli affari esteri, per conoscere se si siano posti il problema, e come intendano risolverlo, del riconoscimento, ai fini previdenziali, dei contributi assicurativi a suo tempo localmente versati dai lavoratori italiani in Tunisia, i quali, per non aver voluto rinunciare alla cittadinanza italiana, sono rimpatriati in seguito alla costituzione dello Stato tunisino

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

indipendente e si sono, per ciò, visti negare la validità dei versamenti fino allora effettuati.

« Avendo tali lavoratori, che per la maggior parte si trovano ancora sistemati in campi profughi, contribuito col loro lavoro a tener alto il nome italiano all'estero, avendo contribuito con le loro rimesse all'aumento del reddito nazionale, non è infatti ammissibile che lo Stato italiano non consideri indispensabile prendere le opportune iniziative, affinché non siano resi vani i sacrifici da essi compiuti per poter beneficiare di quelle misure previdenziali ed assistenziali che sono conquista del lavoro in ogni Stato civile. (23755) »

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere:

1°) se non ritenga necessario porre allo studio per un opportuno intervento, con i mezzi della Cassa o con quelli previsti dal Piano per la rinascita, il problema della sistemazione agraria del comprensorio dei comuni di Pula, Sarroz, Domus de Maria e Villa San Pietro;

2°) se non ritenga opportuno armonizzare l'utilizzo delle risorse idriche di tale comprensorio con i provvedimenti in atto in favore del consorzio di Capoterra, per modo che le esigenze di questo non si ritorcano a danno del primo, con riflessi negativi per le popolazioni delle due zone;

3°) se, malgrado l'approvazione da parte della Cassa dei precedenti programmi, non ritenga utile promuovere l'incontro dei rappresentanti dei due consorzi, onde armonizzarne, nel quadro degli interventi futuri, i programmi e i benefici. (23756) »

« ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri degli affari esteri e delle finanze, per sapere:

a) se erano a conoscenza dei fatti di depravazione, di cui ha dato notizia il giornalista Dino Frescobaldi, sul *Corriere della Sera* del giorno 1° giugno 1962, precisando che i migliori clienti di un costosissimo locale notturno di Vienna, qualificato il più audace di Europa in materia di spettacoli e di licenze immorali, fossero di gran lunga, secondo la opinione corrente, gli italiani;

b) quali provvedimenti intendano adottare per evitare che l'oltraggioso comportamento verso il popolo italiano, che deve ancora liberarsi da tanti bisogni di istruzione, casa, lavoro, ed assistenza, di indegni conna-

zionali del genere abbia a pregiudicare nel giudizio estero pubblico e privato l'obiettiva valutazione degli sforzi che l'Italia sta compiendo per risolvere i suoi duri problemi di giustizia sociale;

c) se non ritengano opportuno individuare i colpevoli del danno politico e morale subito dal popolo italiano e fare accertare la posizione fiscale e le disponibilità finanziarie di ciascuno di essi.

(23757)

« BRUSASCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, per conoscere i loro intendimenti circa la costruzione in Rimini di un palazzo per gli uffici statali, considerata la forte spesa che attualmente sostengono le singole amministrazioni per affitto locali, peraltro non sempre rispondenti alle esigenze di funzionalità degli uffici stessi.

« Ragioni di economia, oltre che di decoro, dovrebbero, a parere dell'interrogante, indurre ad attento esame del problema, per giungere al più presto alla auspicata soluzione. (23758) »

« BABBI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga di dover disporre un riesame completo della situazione dei prelievi fiscali a carico degli agricoltori calabresi, in considerazione del fatto che detta regione, com'è noto, rappresenta ancor oggi la zona più depressa di Italia, e dove più gravi si verificano le sperequazioni nel settore tributario.

« L'interrogante si permette far presente che nei rapporti tra prelievo fiscale e produzione vendibile il rapporto è in Calabria di oltre il 6 per cento, mentre la media nazionale non supera il 2,60 per cento.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se il ministro intenda o meno sospendere gli atti esecutivi a carico di quelle aziende che ricadono in zone (specie nel Nicastrese e nel Vibonese) nelle quali è in istruttoria la pratica per la concessione delle agevolazioni previste dalla legge 21 luglio 1960, n. 739. (23759) »

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze, dell'interno e del turismo e spettacolo, per conoscere in base a quali disposizioni di legge la guardia di finanza ha istituito un posto di blocco stabile in località Tresenda di Sondrio, ove si effettua il fermo di quasi tutti gli autoveicoli diretti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

verso Sondrio; per conoscere, altresì, in base a quali elementi si distinguono gli automezzi da fermare da quelli a cui è concessa via libera; se non ritengono che tale limitazione diretta contro la generalità dei cittadini contrasti con il diritto alla libertà di circolazione protetto dalla Costituzione e dalle leggi penali della Repubblica; infine se non ritengono controproducente, anche agli effetti turistici, la prassi instaurata, che non trova riscontro all'estero, ove il turismo viene ovunque agevolato, mentre il controllo doganale si effettua solo alla frontiera, salvo, come dovrebbe essere anche in Italia, l'azione di repressione individuale nei casi di fondato sospetto di reato.

(23760)

« ZAPPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se intende dare disposizioni intese a superare le incongruenze sul reclutamento che si verificano in base alla applicazione dell'articolo 91 del testo unico del 24 febbraio 1938, n. 329. In particolare, chiede se il ministro non ravvisi la necessità di spostare la data utile per la ammissione ai dieci titoli dell'articolo 85, il più vicino possibile a quello della chiamata alle armi, in modo, che, al momento della convocazione al distretto, i giovani che si trovano in eguali situazioni familiari abbiano uguale trattamento, anche se non si erano trovati nelle medesime condizioni di famiglia, l'anno precedente, alla data di chiusura della sessione di leva.

(23761)

« ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere i motivi dell'esclusione nei concorsi, incarichi e supplenze nelle scuole, delle valutazioni speciali conseguite per il servizio prestato in reparti combattenti nei « cicli di grande polizia coloniale ».

« Chiede altresì di sapere se non ritenga opportuno emanare disposizioni al fine del riconoscimento del servizio in parola.

(23762)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intende fornire notizie particolareggiate sullo stato di avanzamento dei lavori di ultimazione dell'opera Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canalbiano e soprattutto se intende dare assicurazioni sulle modalità di esecuzione di detti lavori al fine di garantire la navigabilità dell'asta del Tartaro-Canalbiano per i natanti

da 1350 tonnellate, del tipo cioè detto N.A.T.O., secondo quanto è stato auspicato nel convegno di Pavia per lo studio dei problemi idroviari della valle padana.

« L'interrogante sollecita il ministro ad una diretta sorveglianza sui tempi e sui modi di esecuzione dei lavori, perché risulta che gli escavi e i manufatti non vengono eseguiti in previsione del passaggio dei natanti da 1350 tonnellate, cosicché ad opera ultimata la navigabilizzazione del Tartaro-Canalbiano verrebbe a costare in adattamenti e distruzione di manufatti molto di più di quanto ammonterebbe la spesa derivante da una scelta intelligente attuale e tempestiva.

(23763)

« ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali motivi giustificano la sospensione dei lavori della variante alla strada statale n. 9 nel tratto da Sant'Arcangelo di Romagna-Savignano sul Rubicone.

« Poiché la sospensione dei lavori sorprende non poco di fronte alla grande importanza della strada citata, specie in considerazione dell'enorme traffico connesso all'afflusso turistico già in atto, l'interrogante chiede se il ministro non ritiene di rimuovere con tutta sollecitudine ogni ostacolo per condurre a compimento l'importante opera.

(23764)

« BABBI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali misure sono state adottate o s'intendono adottare onde ripristinare i benefici a favore dell'inoltro a mezzo aerei della corrispondenza da e per la Sardegna.

« La sola possibilità di inoltro per via normale causa, data la lentezza dei collegamenti marittimi, ritardi che non sono certamente giustificabili nell'epoca moderna.

(23765)

« ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se, in seguito all'allarmante, tragico ritmo dei disastri ferroviari, non sia ritenuto doveroso e urgente predisporre e attuare un piano di emergenza per rendere più sicure e più funzionali le ferrovie dello Stato. L'interrogante chiede inoltre di conoscere:

a) se e in quale misura siano già stati indennizzati i familiari delle vittime di sciagure ferroviarie verificatesi nei primi mesi dell'anno in corso:

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

b) in quale misura ed entro quanto tempo saranno indennizzati i familiari delle vittime della sciagura di Voghera;

c) se, comunque, non sia ritenuto doveroso disporre un termine massimo (non oltre tre mesi) e una entità minima non irrisoria (non meno di dieci milioni a testa) per l'indennizzo relativo ai decessi provocati da sciagure ferroviarie.

(23766)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere:

1°) quali iniziative sono previste per l'applicazione delle norme del programma per la rinascita della Sardegna, che prevedono l'impianto di industrie di base ad opera dello Stato;

2°) se, nel quadro di tali iniziative, è allo studio la possibilità di un impianto siderurgico per la produzione di acciai con procedimenti moderni e nei tipi richiesti dal mercato europeo e internazionale;

3°) quale produzione di carbone Sulcis è prevista per l'alimentazione della supercentrale di Carbonia; quale produzione di energia e quali collocamenti dell'energia stessa sono previsti a centrale ultimata;

4°) se, in sede di attuazione del programma, si intende porre allo studio una soluzione organica ed unitaria del problema del bacino del Sulcis (Carbonia-Iglesias-Santo Antioco);

5°) quali previsioni di preparazione professionale e collocamento dei lavoratori, nel quadro di tali soluzioni, sono previste dai ministeri competenti.

(23767)

« ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e il ministro dell'industria e commercio, per conoscere se, nell'approvare lo statuto del consorzio per l'area di sviluppo industriale della Valle del Pescara, non ritengano di porre come condizione la modifica di tale statuto relativamente alla composizione del consiglio generale del consorzio.

« L'interrogante fa presente che gli enti costituenti avevano formulato nello scorso mese di aprile 1962 uno statuto *sui generis* in netto contrasto con lo schema di statuto tipo, diramato dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, contenente, tra l'altro, norme

transitorie, che avevano il palese fine di preconstituire una oligarchia direttiva al vertice del consorzio.

« Il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno respingeva, infatti, tale statuto, richiedendo che ne venisse formulato uno nuovo, conforme allo statuto tipo emanato con circolare del dicembre 1959, n. 11312. Gli enti costituenti modificavano pertanto lo schema di statuto, ma in misura ritenuta ancora insufficiente dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, che in data 17 maggio 1962 avvertiva che « l'approvazione sarà comunque subordinata alla eliminazione di alcune incongruenze di carattere formale che rischiano di compromettere in qualche modo la funzionalità del costituendo consorzio: in particolare si rende necessario che agli enti promotori venga assegnata una più larga rappresentanza in seno al consiglio generale, di cui all'articolo 7 dello schema di statuto, in considerazione della particolare natura e delle peculiari funzioni ad esso attribuite. A tal fine la rappresentanza di detti enti non dovrebbe essere limitata ad un solo rappresentante, ma dovrebbe essere rapportata all'importanza territoriale dell'ente stesso, fin dalla fase iniziale ».

« L'interrogante rileva come gli enti costituenti non abbiano attuato tale preciso disposto, sempre per il fine di preconstituire un incontrollato gruppo di potere, agendo, oltretutto, attraverso rappresentanti non ratificati dai rispettivi consigli, come già reso noto in una interpellanza in attesa di essere svolta.

(23768)

« DELFINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere i motivi che ostano alla definizione della pratica di pensione dell'artigliere Rocchi Mario di Giuseppe e di Pepponi Anita - classe 1930 - in congedo illimitato in base alla circolare ministeriale del 10 agosto 1955, n. 40001/176/T.

(23769)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se esistono « superiori disposizioni », che vietano alle donne l'accesso al Venereo dei Vetti nella visita agli scavi di Pompei, se queste disposizioni derivano dal Ministero o dalla sovrintendenza alle antichità di Napoli e le ragioni di un siffatto divieto, per superare il quale le visitatrici devono qualificarsi al personale di vigilanza come insegnanti d'arte.

(23770)

« DE PASCALIS ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, sulla questione del parziale isolamento del monumentale complesso di Santa Chiara (o, meglio, di quello che di esso rimane) in Napoli, sulla procedura seguita e sui criteri adottati, sui lavori deliberati dall'amministrazione municipale straordinaria, i cui poteri sono peraltro limitati.

« L'interrogante, rilevando il disagio nel quale vengono a trovarsi le 57 famiglie ed i 22 commercianti per oltre 250 persone colpite, ricordato che anche la locale scuola professionale dovrebbe essere altrove trasferita, chiede che tutta la questione venga sottoposta a più maturo e ponderato esame dal consiglio comunale, che dovrà eleggersi il prossimo 10 giugno 1962, ed inquadrata nella nuova redazione del piano regolatore generale.

(23771)

« CAPRARA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare allo scopo di rendere agibile, per gli approdi delle navi di linea tra Piombino e l'isola d'Elba, il porto di Rio Marina, recentemente ampliato ad iniziativa delle opere marittime, mediante il prolungamento del molo di protezione.

« Attualmente, per dichiarazioni della navigazione toscana, sarebbe emersa l'impossibilità di attracco delle succitate navi, deludendo le legittime aspettative della popolazione dei comuni di Rio Marina e di Rio Elba e dimostrando quindi l'inutilità della spesa effettuata dallo Stato per la costruzione del molo suddetto, spesa che si ritiene ascenda a lire 105 milioni con diritto da parte dello Stato a parziale rivalsa a carico dei comuni interessati.

« Si fa rilevare che tale spesa non si riterebbe giustificata, se il nuovo porto dovesse rimanere esclusivamente adibito a ricovero natanti della Ferromin e di barche da diporto, per le quali le installazioni che esistevano precedentemente all'ampliamento si dimostravano sufficienti.

(23772)

« GENNAI TONIETTI ERISIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga di accogliere la richiesta di contributo avanzata dal comune di Impruneta (Firenze), sulla spesa di lire 80 milioni per la costruzione dell'acquedotto comunale, in base alla legge 26 ottobre 1960, n. 1201.

« Data l'assegnazione di nuovi fondi avvenuta con legge del 1962, n. 58, e tenendo conto delle condizioni di bilancio e delle caratteristiche turistiche del comune di Impruneta, l'interrogante chiede, altresì, di conoscere se non si intenda di dare al contributo suddetto carattere di priorità.

(23773)

« MAZZONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere se siano informati:

1°) che per il collaudo del caseggiato scolastico del comune di Pau in Sardegna, opera del complessivo costo di lire 11.000.000, è stato inviato un ingegnere da Roma, come se non vi fossero in Sardegna ingegneri qualificati e autorizzati ad opere di collaudo;

2°) che all'ingegnere collaudatore del predetto caseggiato scolastico è stata liquidata e già pagata una parcella di lire 470.000, mentre all'ingegnere progettista — un sardo che esercita in Sardegna — la parcella è di lire 300.000 e non è stata ancora pagata, con una differenza di trattamento che non può avere nessuna seria giustificazione;

3°) che casi simili sono la regola nella prassi per collaudi e progetti da parte del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa per il Mezzogiorno, con gravissimo danno morale e materiale per i professionisti che vivono e operano nell'isola, e con notevole aggravio di spesa per la pubblica amministrazione;

4°) che l'Unione regionale ingegneri e architetti di Sardegna ha più volte rilevato questo stato di cose ed espresso la protesta dei professionisti sardi, profondamente colpiti nella loro dignità professionale, sebbene né il Ministero dei lavori pubblici né la Cassa per il Mezzogiorno non abbiano mai preso in seria considerazione i rilievi, le proteste e le richieste degli ingegneri e architetti sardi.

« E se non ritengano che il trattamento nei riguardi dei professionisti sardi debba essere radicalmente mutato, e ad essi debbano essere prevalentemente affidate le progettazioni e i collaudi delle opere eseguite in Sardegna dall'amministrazione dello Stato e particolarmente dal Ministero dei lavori pubblici e dalla Cassa per il Mezzogiorno.

(23774)

« POLANO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere perché non sia stata prevista, nell'orario ferroviario in vigore dal 27 maggio 1962, la coincidenza per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

L'Aquila del direttissimo AT 336 (Napoli-Sulmona-Pescara), il quale, in arrivo a Sulmona alle ore 22,46, costringe i viaggiatori diretti a L'Aquila a sostare alla stazione di Sulmona fino alle ore 5,53 del giorno seguente, frustrando così la stessa utilità della invocata e concessa coincidenza del mattino per coloro che da L'Aquila vogliono e debbano raggiungere Napoli per la via più breve, qual è la Sulmona-Isernia.

(23775) « SAMMARTINO, DI GIANNANTONIO, FRACASSI, SORGI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se vi siano ragioni insuperabili perché, in sede di compilazione del nuovo orario ferroviario, il treno E 854, in partenza da Roma per Pescara alle ore 7,35, non sia stato messo in coincidenza, a Sulmona, per L'Aquila.

« Il treno stesso infatti arriva a Sulmona alle ore 11,52, ossia esattamente dieci minuti prima che da Sulmona parta per L'Aquila l'AT 420, impedendosi così ai viaggiatori provenienti da Roma di trovare a Sulmona la coincidenza per L'Aquila.

(23776) « SAMMARTINO, DI GIANNANTONIO, FRACASSI, SORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se sia informato che numerosi piccoli proprietari del comune di Villa Latina da circa otto anni attendono il pagamento dei terreni loro espropriati per la costruzione dell'acquedotto degli Aurunci; per sapere inoltre quali provvedimenti intenda prendere per una sollecita liquidazione degli interessati.

(23777) « COMPAGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere le ragioni per le quali non ha avuto seguito la pratica per la costruzione degli acquedotti delle frazioni di Isernia e di Forlì del Sannio, in provincia di Campobasso: in particolare, quali motivi giustificano la mancata esecuzione dei progetti per l'alimentazione idrica di Castelromano, frazione del comune di Isernia, e di Vandra, frazione del comune di Forlì del Sannio, la cui approvazione rimonta ai primi mesi del 1960; se non intenda, pertanto, disporre per l'appalto delle opere auspiccate.

(23778) « SAMMARTINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere — premesso che col voto del 23 novembre 1961 l'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici espresse parere favorevole al piano regolatore di Roma con determinate prescrizioni e suggerimenti e che il piano fu rinviato al comune per gli emendamenti conseguenti; che è in funzione una commissione ministeriale di controllo, nominata dal ministro dei lavori pubblici, per accertare che l'elaborato finale del piano si conformi all'anzidetto parere del Consiglio superiore; che è stata inoltre insediata dal commissario straordinario al comune una commissione qualificata come consultiva, composta con criteri politici unilaterali — se corrispondono a verità le notizie ampiamente circolanti secondo le quali:

1°) detta commissione consultiva interverrebbe nelle modifiche del piano al di fuori delle procedure legali, al di là del parere del Consiglio superiore e in disaccordo con gli organi tecnici del comune;

2°) si vorrebbe revocare il piano regolatore generale adottato dal consiglio comunale e approvato *sub conditione* dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

3°) una simile grave ed arbitraria decisione sarebbe assunta a brevissima scadenza, di sorpresa, mediante delibera del commissario straordinario di nomina governativa proprio negli ultimi giorni della sua carica, alla vigilia, o subito dopo la consultazione elettorale, in contrasto con la legge;

4°) si ricorrerebbe così ad una procedura illegale ed antidemocratica, togliendo alla cittadinanza la possibilità di regolare i problemi del futuro sviluppo urbanistico di Roma attraverso i rappresentanti che essa con consapevole voto si darà il 10 giugno, e cioè nel rispetto dell'autonomia comunale e nell'interesse globale della città.

(23779) « MALAGODI, BOZZI, CANTALUPO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere quali siano gli intendimenti della direzione generale monopoli di Stato per quanto riguarda il destino della manifattura tabacchi di Cagliari, la cui produzione di sigarette è stata notevolmente ridotta, ed un notevole contingente di mano d'opera femminile è stata spostata dalla lavorazione delle sigarette (ad alto livello di meccanizzazione) a quella dei sigari, che deve essere fatta a mano con grave disagio per quelle operaie che devono ora passare, dopo molti anni di lavoro nelle sigarette, ad

una lavorazione come quella del sigaro, per la quale non hanno più pratica; per conoscere, altresì, se la riduzione del personale da 700 e più unità degli anni scorsi alle 350 unità attuali non sia da attribuire ad un proposito di chiusura della manifattura a più o meno breve scadenza; e per conoscere infine se non ritenga, invece, di riesaminare la situazione della manifattura tabacchi di Cagliari nel senso non solo del suo mantenimento, ma anche del suo potenziamento, con opportuni ammodernamenti di attrezzature, in modo da renderla atta, anche con nuove assunzioni di personale, a provvedere alla produzione del necessario quantitativo di sigarette che corrisponda al consumo nell'isola, che al 30 giugno 1961 era di 1 milione e 15 mila chilogrammi.

(23780)

« POLANO ».

Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, al fine di conoscere se e come intenda spiegare o interpretare il moltiplicarsi di scioperi ed agitazioni sindacali nei settori più delicati e più vari della vita della Nazione, pur mentre dura l'esperimento di un governo dalle più larghe affermazioni di socialità.

(1116)

« DEGLI OCCHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno e dei trasporti, al fine di conoscere i criteri che hanno indotto il primo a disporre o a consentire o a subire i provvedimenti successivi alle tragiche e conturbanti vicende di Ceccano e al fine di conoscere le valutazioni di entrambi i ministri per misure da prendersi in relazione alle interruzioni delle linee ferroviarie con i danni e i pericoli che ne derivano.

(1117)

« DEGLI OCCHI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'interno, per conoscere, con riferimento al gravissimo episodio avvenuto a Ceccano, dove la polizia ha usato le armi da fuoco contro lavoratori intenti a far valere una loro rivendicazione sindacale, cagionando con la sparatoria la morte di un operaio e il ferimento di altri lavoratori:

1°) se intendono assumere un'iniziativa per vietare l'uso delle armi da parte delle forze di polizia nei conflitti di lavoro;

2°) se intendono, in attesa della discussione di un provvedimento legislativo nel sen-

so suddetto, impartire disposizioni amministrative energiche e categoriche, dirette ad impedire, nei conflitti di lavoro, l'uso delle armi da parte della polizia;

3°) se intendono, infine, operare per la abrogazione dell'articolo 16 del codice di procedura penale, ed in tale attesa assumere la prassi costante di autorizzare sempre l'inizio del processo penale contro gli ufficiali ed agenti di polizia, per fatti compiuti in servizio e relativi all'uso delle armi.

(1118) « NOVELLA, SANTI, FOA, LAMA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo per conoscere entro quali termini e con quali criteri e provvedimenti intende attuare le misure di politica agraria enunciate nelle dichiarazioni programmatiche e le altre rese necessarie dalla situazione delle campagne, e in particolare per sapere dal Governo stesso:

a) se intende attuare, e con quali criteri, l'annunciata riforma dei contratti agrari prima dell'estate, in modo tale che i contadini non proprietari di tutte le categorie possano beneficiare già quest'anno di una quota più alta del prodotto a remunerazione del loro lavoro e per impedire che la condizione obiettiva dei raccolti e la ben nota intransigenza padronale portino alla massima acutezza i conflitti contrattuali aperti;

b) se intende, entro l'estate, adeguare le pensioni contadine al livello delle pensioni I.N.P.S., estendere gli assegni familiari a tutte le categorie contadine, adeguare l'assistenza di malattia per salariati, braccianti e mezzadri ed estendere la tutela della maternità alle mezzadre;

c) se e quando intende attuare gli esoneri fiscali per i contadini promessi nelle stesse dichiarazioni programmatiche, e se intende attuare tali esoneri come avvio ad una profonda riforma fiscale ovvero come singoli provvedimenti empirici e demagogici;

d) se intende, entro lo stesso periodo estivo, predisporre il provvedimento per i mutui quarantennali per il passaggio delle terre in proprietà dei contadini e se intende attuare questo stesso provvedimento e quello sui contratti agrari in rapporto a un programma, ben definito nel tempo e negli obiettivi, di effettivo superamento della mezzadria, del piccolo affitto e dei contratti « abnormi », meridionali in specie, e di effettivo passaggio delle terre in proprietà dei contadini mediante lo esproprio degli attuali proprietari non coltivatori e la fissazione di prezzi equi delle terre al di fuori dell'arbitrio dei proprietari;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

e) se intende adottare misure adeguate di credito per avere una disponibilità crescente di beni capitali a disposizione dei contadini lavoratori, dei coltivatori diretti e delle loro attività associate per realizzare obiettivi avanzati di trasformazione e di sviluppo agricolo;

f) se intende, e con quali mezzi, intervenire nei problemi di mercato per colpire la intermediazione monopolistica commerciale e industriale e difendere contemporaneamente i contadini produttori e i consumatori;

g) se intende istituire, con quali provvedimenti, e se con l'attuazione o meno della delega di cui all'articolo 32 della legge n. 454, gli enti di sviluppo agricolo in tutte le regioni come strumenti democratici, diretti dai consigli regionali, per la trasformazione delle strutture fondiari ed agrarie e per la programmazione dello sviluppo economico e sociale dell'agricoltura e, in quanto tali, aventi poteri di esproprio delle terre da assegnare ai contadini, di intervento e di trasformazione dei consorzi di bonifica e degli enti agricoli, di direzione e di coordinamento del credito e degli investimenti pubblici in agricoltura e di quant'altro è reso necessario dalle esigenze di una elaborazione ed attuazione democratica dei programmi di sviluppo agricolo.

(1419) « COLOMBI ARTURO, INGRAO, ROMAGNOLI, CAPRARA, TOGNONI, MAGNO, LAJOLO, BECCASTRINI, COMPAGNONI, SPECIALE, SANTARELLI ENZO, CAPONI, BIANCO, BARDINI, GIORGI, FIUMANÒ, PIRASTU, Busetto ».

Mozione.

« La Camera,

constatato che nell'ultimo anno è maturata nella coscienza pubblica e si è espressa anche in impegni di governo la necessità di una svolta radicale nella politica agraria italiana, per uscire dalla fase di interventi frammentari e parziali (tali rimasti anche con la legge del "piano verde"); che hanno reso impossibile un rinnovamento delle strutture produttive e sociali nell'agricoltura e un conseguente sviluppo quantitativo e qualitativo della produzione e dei redditi dei lavoratori e dei contadini;

e che né le indicazioni della Conferenza agraria nazionale, né gli stessi impegni programmatici dell'attuale Governo hanno ancor trovato il minimo inizio di attuazione, mentre continua la vecchia politica agraria e per-

mane il vecchio assetto contrattuale e fondiario in sempre crescente contraddizione con le attese e i bisogni delle masse lavoratrici nelle campagne e con le esigenze della moderna tecnica agraria;

ritenuto che la situazione nelle campagne si va aggravando per l'esodo tumultuoso che, oltre alle immense sofferenze umane, crea gravi problemi di costi sociali supplementari nelle zone di immigrazione e la rottura delle unità produttive nelle zone di emigrazione, portando a completa degradazione intere zone specialmente nel Mezzogiorno e nella montagna, per il peso sempre più grave dei contratti parziali abnormi e degli esosi canoni del piccolo affitto, per la crescente contraddizione fra le rendite fondiari e di monopolio e i profitti capitalistici, da un lato, e i redditi contadini e i salari, dall'altro, per il peso sempre crescente che strutture speculative e monopolistiche di mercato esercitano sulla produzione contadina e sul lavoro nelle campagne — situazione che richiede misure urgenti e improrogabili di intervento;

considerato, infine, che l'imminente scadenza dei raccolti impone di fissare un termine per l'adozione delle misure di riforma e di intervento nell'agricoltura, anche in ragione della crescente tensione sociale nelle campagne, delle acute lotte in corso di tutte le categorie di lavoratori e produttori contadini per migliori salari, parità previdenziale, più moderni contratti, più alti e stabili redditi, contro le taglie di mercato da parte del monopolio e della speculazione intermedia-ria, e per il superamento dell'attuale assetto agrario e contrattuale;

e che, d'altra parte, è necessario rendere i costituendi enti di sviluppo coerenti con la nuova politica agraria,

invita il Governo

a proporre senza indugio le misure legislative atte a realizzare gli impegni presi e a soddisfare le esigenze dell'agricoltura e delle masse lavoratrici nelle campagne secondo le seguenti direttive:

1°) Provvedimenti che garantiscano un rapido e massiccio trasferimento in proprietà di terra ai lavoratori, ai coltivatori, ai mezzadri, da attuare con particolare urgenza nelle regioni della mezzadria, della colonia e del piccolo affitto, attraverso la concessione di mutui quarantennali a bassissimo tasso, con l'obbligo di vendita a prezzi controllati, l'imposizione di speciali obblighi di miglioramento ai proprietari non coltivatori ed effettiva espropriazione degli inadempienti alle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

imposizioni di miglioramento, di bonifica, di trasformazione.

2°) Fissazione per legge, entro la corrente sessione estiva, di norme inderogabili in materia di rapporti di lavoro e di contrattazione in agricoltura, per favorire un più rapido e generale accesso dei contadini alla proprietà della terra, assicurando agli stessi un immediato miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro.

Tali norme dovranno in particolare:

garantire ai coltivatori la stabilità sui fondi, l'equa remunerazione del lavoro e degli investimenti contadini;

riconoscere ai contadini insediati, oltre che la completa disponibilità dei prodotti di loro spettanza, libertà di iniziativa nelle trasformazioni e nei miglioramenti, attribuendo direttamente ai contadini i finanziamenti statali e la proprietà del valore delle migliorie;

dichiarare illegittime le clausole abnormi che rompono l'unità del rapporto e delle attività economico-produttive delle aziende (separazione tra suolo e soprassuolo, tra allevamenti e coltivazioni, tra produzione e attività di trasformazione);

sancire e rendere operante il diritto di prelazione da parte dei lavoratori (mezzadri, piccoli affittuari, coloni parziari, salariati, ecc.) nella vendita della terra;

abrogare le sorpassate norme della legislazione fascista in materia di contratti agrari.

Per rendere possibile l'applicazione dei provvedimenti richiesti è indispensabile l'immediata discussione ed approvazione di un provvedimento che eviti disdette provocate dai proprietari per ottenere la disponibilità dei terreni e che attribuisca anche ai coltivatori di terra non propria il diritto di iniziativa nelle trasformazioni e nei miglioramenti.

3°) Radicale modifica dei criteri di intervento pubblico in agricoltura, che dovranno essere indirizzati verso l'estensione ed il potenziamento della proprietà coltivatrice e delle sue forme associate, anziché favorire l'espansione della grande azienda capitalistica e del predominio monopolistico nelle campagne.

Gli stanziamenti pubblici per contributi e crediti dovranno essere opportunamente aumentati ed erogati, con controllo democratico, a piccoli proprietari, fittavoli, coloni, mezzadri, compartecipanti, cooperative e dovranno essere investiti in efficienti trasformazioni, ammodernamenti delle attrezzature e delle dotazioni di gestione, difesa dei prodotti delle aziende contadine a mezzo di impianti

di trasformazione collettiva ed ammassi volontari sottratti al monopolio e alla speculazione della Federconsorzi.

4°) Definizione dei provvedimenti per la concessione della pensione, degli assegni familiari e dell'assistenza farmaceutica a tutti i contadini.

Adozione delle misure più generali atte a realizzare la perequazione dei lavoratori agricoli ai lavoratori dell'industria nel campo della sicurezza sociale.

(144) « NOVELLA, SANTI, AVOLIO, CECATI, CURTI IVANO, FOA, GRIFONE, GOMEZ D'AYALA, LAMA, MAGNANI, MICELI, PUCCI ANSELMO ».

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

INGRAO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INGRAO. Desidero sollecitare, possibilmente per domani, lo svolgimento della interpellanza del mio gruppo sui fatti di Ceccano, ove la situazione è ancora ben lungi dall'essere normalizzata.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno ha chiesto stamane chi avrebbe presieduto oggi la seduta e ha così conferito con me prima di partire per Foggia, ove è andato a tenere un discorso elettorale. (*Commenti all'estrema sinistra*). Mi ha detto di ritenere che l'inchiesta amministrativa, che è stata sollecitata dal Governo, sarà conclusa tra quattro o cinque giorni, e che confida di potere rispondere il 14 o il 15 giugno.

INGRAO. Insisto sulla mia richiesta.

VECCHIETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VECCHIETTI. Mi associo alla richiesta dell'onorevole Ingrao, a mia volta sollecitando lo svolgimento di una mia interrogazione sui tragici fatti di Ceccano, dove la situazione permane incandescente.

LAMA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMA. Insieme con gli altri segretari della C. G. I. L. ho presentato un'altra interpellanza sulla situazione di Ceccano, che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

si fa sempre più grave e postula un intervento immediato del Governo.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Desidero fare osservare agli onorevoli colleghi che proprio per la serietà di un dibattito parlamentare occorre dare al Governo il tempo di documentarsi, ciò che il ministro dell'interno sta appunto facendo.

La seduta termina alle 20,20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 17:

1. — *Svolgimento della proposta di inchiesta parlamentare:*

FODERARO: Inchiesta parlamentare sulla situazione della ferrovia a scartamento ridotto calabro-lucana (3546).

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Sviluppo di campi di ricreazione per la gioventù e di impianti sportivi (2721);

e delle proposte di legge:

BARBIERI ed altri: Disciplina della costruzione dei campi sportivi (301);

CALAMO ed altri: Contributi statali per la costruzione di impianti sportivi da parte dei medi e piccoli comuni (2410);

SPADAZZI: Provvedimenti a favore della gioventù e delle attività sportive e ricreative (*Urgenza*) (2422);

— *Relatore*: Rampa.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (3358) — *Relatore*: Colasanto.

4. — *Discussione delle proposte di legge costituzionale:*

BELTRAME ed altri: Statuto speciale per la Regione Friuli-Venezia Giulia (*Urgenza*) (75);

MARANGONE ed altri: Statuto speciale per la Regione Friuli-Venezia Giulia (*Urgenza*) (83);

SCIOLIS e BOLOGNA: Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia (1353);

BIASUTTI ed altri: Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia (*Urgenza*) (1361).

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Piano per lo sviluppo della scuola nel decennio dal 1959 al 1969 (*Approvato dal Senato*) (*Urgenza*) (1868) — *Relatori*: Ermini, per la maggioranza; Codignola, di minoranza.

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (2565);

e della proposta di legge:

AIMI e BUZZI: Ricostituzione del comune di Vigatto in provincia di Parma (1647);

— *Relatori*: Russo Spena, per la maggioranza; Nanni e Schiavetti, di minoranza.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (*Modificato dal Senato*) (2025-B) — *Relatori*: Dante, per la maggioranza; Kuntze, di minoranza.

8. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

9. — *Discussione delle proposte di legge:*

REPOSSI ed altri: Modificazioni alle norme relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro nell'industria (879);

VENEGONI ed altri: Miglioramento delle prestazioni economiche dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (872);

— *Relatori*: Nucci, per la maggioranza; Venegoni e Bettoli, di minoranza.

10. — *Discussione dei disegni di legge:*

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (2971) — *Relatore*: Vicentini;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 GIUGNO 1962

Delega al Governo per il riordinamento del Ministero della difesa e degli stati maggiori, per la revisione delle leggi sul reclutamento e della circoscrizione dei tribunali militari territoriali (*Approvato dal Senato*) (3224) — *Relatore*: Buffone;

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore*: Bianchi Fortunato;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore*: Vicentini;

Sistemazione di debiti dello Stato (2066) — *Relatore*: Belotti;

Assetto della gestione dei cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (2749) — *Relatore*: Vicentini;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore*: Franzo;

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore*: Lucifredi.

11. — *Discussione delle proposte di legge.*

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore*: Bertè;

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1959, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore*: Patrini;

TROMBETA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sull'entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore*: Vicentini;

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore*: Buttè;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore*: Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore*: Bisantis.

12. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore*: Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI