

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE	PAG.	PAG.	
	PAG.		
BIAGINI: Crisi alle officine Breda di Pistoia (4-11823) (risponde PICCOLI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>) . . .	5827	COMPAGNA: Ventilata utilizzazione del porto di Livorno per la spedizione via mare delle autovetture dell'Alfa-sud (4-13319) (risponde PICCOLI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>)	5832
BIAMONTE: Rinnovazione dei consigli comunali di alcuni comuni del Salernitano (4-03823) (risponde RESTIVO, <i>Ministro dell'interno</i>)	5827	D'ALEMA: Società con partecipazione ferroviaria per la gestione dei servizi strada-rotaiia (3-02637, <i>già orale</i>) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5832
BIAMONTE: Aumento delle tariffe da parte della SITA-autotrasporti nel Salernitano (4-13541) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5828	DAMICO: Sopraelevazione dell'edificio della polizia ferroviaria a Torino (3-03065, <i>già orale</i>) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5833
BOFFARDI INES: Ricezione televisiva nei comuni di Levanto e delle Cinque Terre (La Spezia) (4-13357) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5829	DELLA BRIOTTA: Nomina e riconferma di taluni presidenti di EPT (4-13012) (risponde MATTEOTTI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>)	5833
BONEA: Utilizzazione di aerei dell'ENI da parte di funzionari dell'ente (4-12336) (risponde PICCOLI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>)	5829	FLAMIGNI: Consiglio di amministrazione della società Terme di Castrocaro (4-12569) (risponde PICCOLI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>)	5834
BUSETTO: Vertenza sindacale alla Sidercomit (4-12573) (risponde PICCOLI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>)	5829	FLAMIGNI: Assunzione di personale negli uffici finanziari dell'Emilia (4-13916) (risponde PRETI, <i>Ministro delle finanze</i>)	5834
CATTANEI: Linee <i>containers</i> delle ferrovie dello Stato sulla Livorno-Cagliari e sulla Livorno-Porto Torres (4-14074) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5830	FRACANZANI: Scalo a Napoli della VI flotta USA (4-13499) (risponde SALIZONI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	5835
CERAVOLO DOMENICO: Vertenza sindacale alla NOMEF di Trepuzzi (Lecce) (3-02983, <i>già orale</i>) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5831	FRACASSI: Finanziamenti della Cassa per il mezzogiorno in favore dei porti abruzzesi (4-13851) (risponde TAVIANI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	5836
CICERONE: Tariffe del servizio ferroautostradale Roma-Avezzano-L'Aquila (4-14061) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5832	GUARRA: Benefici giuridico-economici agli ex cottimisti delle conservatorie delle ipoteche (4-11403 e 13638) (risponde PRETI, <i>Ministro delle finanze</i>)	5836
		IANNIELLO: Riscattabilità di alloggi INCIS-militari (4-13112) (risponde TANNASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	5837

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

	PAG.		PAG.
LEPRE: Linea ferroviaria Carnia-Villa Santina (Udine) (3-03138, già orale) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5837	RUSSO FERDINANDO: Ufficio postale di Petralia Sottana (Palermo) (4-13523) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5843
LUCCHESI: Fermata di treni a Campiglia Marittima (Livorno) (4-13849) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5838	RUSSO FERDINANDO: Approvvigionamento idrico della fascia costiera Gela (Caltanissetta) Licata (Agrigento) (4-13952) (risponde TAVIANI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	5843
MAGGIONI: Piano di potenziamento e ammodernamento delle ferrovie dello Stato (4-13803) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5839	SANTI: Ristrutturazione stabilimento Montedison di La Spezia (4-13894) (risponde GAVA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5844
MARCHETTI: Aeroporto di Venegono (Varese) (4-13373) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	5839	SARGENTINI: Collegamenti postali da e per la Sardegna (4-12322) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5844
MARCHETTI: Concessione di una onorificenza all'emigrato in Germania, Emanuele Mascolo (4-13700) (risponde BEMPORAD, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	5839	SCUTARI: Svincolo direzionale con la strada statale n. 95 in località Brienza (Potenza) (4-13975) (risponde TAVIANI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	5846
MATTARELLA: Provvidenze agli artigiani del Trapanese danneggiati da alluvioni (4-13451) (risponde GAVA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5840	SERVADEI: Premi d'ingaggio ai calciatori e agli allenatori (4-09816) (risponde MATTEOTTI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>)	5846
MAZZOLA: Provvidenze agli artigiani del Trapanese danneggiati da alluvioni (4-13571) (risponde GAVA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5840	SERVADEI: Previdenza e assistenza dei calciatori professionisti (4-13154) (risponde MATTEOTTI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>)	5847
MENICACCI: Potenziamento aeroporti di Perugia - Sant' Egidio e di Foligno (4-14053) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5841	SKERK: Lapide in ricordo di partigiani sloveni a San Leonardo (Udine) (4-14087) (risponde RESTIVO, <i>Ministro dell'interno</i>)	5847
NICCOLAI GIUSEPPE: Trasmissione televisiva sul viaggio dell'Apollo 13 (4-11804) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5841	TEMPIA VALENTA: Esonero dal servizio militare all'alpino Sangalli Giuseppe (4-13267) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	5848
PAZZAGLIA: Tronchi ferroviari Laconi-Sorgono e Mandas-Arbatax (Nuoro) (4-13713) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5842	TERRAROLI: Licenziamento di un invalido di guerra dalla SIP di Brescia (4-12939) (risponde PICCOLI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>)	5848
PISICCHIO: Ricezione televisiva a Cagnano Varano (Foggia) (4-12079) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5842	TOCCO: Spostamento della stazione ferroviaria di Alghero (Sassari) (4-13676) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	5849
QUARANTA: Trasferimento dell'ufficio postale di Salerno, succursale n. 3 (4-12760) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5842	TUCCARI: Incidente mortale durante i lavori sull'elettrodotto fra Sicilia e Calabria (4-12775) (risponde GAVA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5849
RUSSO FERDINANDO: Ufficio postale di Palermo, succursale n. 4 (4-13092) (risponde Bosco, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5842		

BIAGINI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dei trasporti e aviazione civile.*

— Per sapere se siano a conoscenza della grave preoccupazione esistente fra le maestranze dello stabilimento Breda di Pistoia e della collettività pistoiese stante la continua e silenziosa diminuzione di personale causata dal normale allontanamento di addetti che raggiungono l'età pensionabile e per dimissioni conseguenti alla insicurezza del posto di lavoro senza, per altro, che si provveda alla sostituzione degli addetti che lasciano lo stabilimento, attraverso la assunzione di un congruo numero di apprendisti come ripetutamente richiesto, unitariamente, dai sindacati e dagli organi locali elettivi.

Per conoscere, infine, stante la situazione di carenza di commesse che sta divenendo ogni giorno più drammatica e che ha avuto come conseguenza una serie di scioperi e agitazioni delle maestranze, e per la situazione occupazionale, per altro diminuita, di centinaia di unità negli ultimi anni in contrasto con gli impegni presi in passato a livello di governo, quali idonee iniziative intendano assumere per assicurare alle Breda Pistoiesi commesse di lavoro tali che, intanto, tolgano dalla precaria situazione circa 150 lavoratori collocati « a disposizione » per mancanza di lavoro.

(4-11823)

RISPOSTA. — Fin dal momento in cui lo stabilimento ferroviario di Pistoia è stato inquadrato nell'EFIM, tutti gli sforzi di tale ente sono stati volti ad eliminare la situazione veramente difficile, derivante dalla carenza del carico di lavoro rispetto alle capacità produttive degli impianti.

Per superare la prima fase critica sono stati a suo tempo trasferiti dallo stabilimento di Sesto San Giovanni a quello di Pistoia alcuni importanti ordini e, inoltre, è stato assunto lavoro in settori diversi da quello ferroviario (lavorazioni meccaniche e di carpenteria varia) anche a condizioni economiche notevolmente svantaggiose.

Purtroppo le misure adottate non sono valse ad assicurare una adeguata occupazione alle maestranze, anche perché le assegnazioni di lavoro da parte delle ferrovie dello Stato si sono sempre mantenute su livelli insufficienti.

Come conseguenza di questa situazione fin dal secondo semestre 1969 alcune unità lavorative sono risultate inattive.

Il numero iniziale (circa 150) dei dipendenti senza lavoro è poi diminuito, ma la situazione è sempre rimasta delicata.

Nonostante ciò, si assicura che impegni relativi al mantenimento e potenziamento dell'attività dello stabilimento di Pistoia saranno rispettati.

Il progetto del nuovo stabilimento, infatti, è già stato completato in ogni dettaglio anche per quanto riguarda i necessari accordi con le autorità competenti locali e centrali per la costruzione delle infrastrutture esterne. Le opere di spianamento e adattamento del terreno hanno già avuto inizio e, inoltre, è stato predisposto quanto necessario per invitare le varie imprese interessate all'esecuzione delle opere e alle forniture di impianti e macchinari. Si prevede che i lavori per la costruzione del nuovo stabilimento potranno concludersi entro un anno e mezzo.

Intanto, in relazione all'esigenza di rinnovamento del personale, sarà concordata con le autorità competenti la promozione di corsi di formazione professionale per giovani da inserire successivamente nell'azienda.

È però necessario che le ferrovie dello Stato assicurino alla società, per il periodo di avviamento delle lavorazioni del nuovo stabilimento, un carico di lavoro proporzionato alla capacità produttiva degli impianti.

Del resto si può osservare che l'esigenza di garantire un adeguato periodo di lavoro è stata già riconosciuta in passato dalle ferrovie dello Stato, in occasione dell'avviamento di nuove unità produttive e si auspica che anche per Pistoia, e per un periodo di almeno quattro anni, venga osservato, in sede di assegnazione delle commesse ferroviarie, lo stesso principio.

Il Ministro delle partecipazioni statali:
PICCOLI.

BIAMONTE. — *Al Governo.* — Per conoscere se preveda dover convocare i comizi elettorali, per la prossima primavera, nei comuni di Maiori, Nocera Inferiore, Sarno e Pontecagnano (Salerno) attualmente retti da commissari prefettizi. (4-03823)

RISPOSTA. — Con richiamo alle assicurazioni a suo tempo fornite, in risposta a precedenti interrogazioni, si conferma che le elezioni per la rinnovazione dei consigli comunali di Maiori, Nocera Inferiore, Sarno e Pontecagnano hanno avuto luogo il 7 giugno 1970.

Il Ministro dell'interno: RESTIVO.

BIAMONTE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che la SITA-autolinee esercente trasporti pubblici in provincia di Salerno, a decorrere dal 21 settembre 1970, ha aumentato sensibilmente (circa del 30 per cento) il costo dei biglietti di trasporto sulle autolinee in concessione.

Se sia informato che tale aumento colpisce indiscriminatamente tutte le popolazioni più povere della provincia di Salerno, nonché, in particolare, i lavoratori pendolari che, a tariffa ordinaria ed elevata, sono costretti a raggiungerne, ogni giorno, il capoluogo salernitano o le zone limitrofe per ragioni di lavoro.

Se risulti che la SITA-autolinee si è sempre rifiutata, nonostante le richieste e le sollecitazioni di molti consigli comunali interessati, ad istituire il biglietto-operaio per gli operai e gli studenti costretti, per ovvi motivi, a servirsi quotidianamente dell'unico mezzo di trasporto in gestione alla detta società.

Se sia altresì a conoscenza del giustificato malumore esistente fra le popolazioni interessate per tale grave provvedimento assunto dalla SITA in un momento in cui si vuole impedire il rialzo dei prezzi in tutti i settori.

Se sia infine informato che il consiglio comunale di San Cipriano Picentino (Salerno) nella seduta del 22 settembre 1970 ha chiesto, all'unanimità, la revoca dell'impopolare e autoritario provvedimento deciso dalla SITA-autolinee.

Per sapere quali provvedimenti urgente saranno assunti nell'interesse delle popolazioni servite dalla SITA. (4-13541)

RISPOSTA. — La società SITA - sede regionale di Napoli - ha in effetti presentato in data 13 febbraio 1970, domanda per ottenere l'autorizzazione ad aumentare del 15 per cento (e non del 30 per cento) i prezzi dei biglietti praticati su tutte le autolinee ad essa in concessione in Campania. L'aumento richiesto doveva inquadrarsi, secondo l'impresa, nella situazione di generale deficitarietà delle autolinee, con il solo scopo, quindi, di alleviare le perdite aziendali d'esercizio e non certo per conseguire utili.

Quest'amministrazione pertanto, dopo aver attentamente esaminato il bilancio d'esercizio delle autolinee gestite dalla SITA in Campania, che denunciava, per l'anno 1968, un gravoso disavanzo, non ha potuto fare a meno di autorizzare l'applicazione degli invocati aumenti tariffari, che soli potevano consentire alla stessa impresa concessionaria di fronteggiare, almeno parzialmente, la delicata situa-

zione deficitaria venutasi a creare, con possibilità qualora non fossero intervenute misure promettere seriamente l'adeguatezza e l'efficienza delle linee con evidente danno delle popolazioni interessate.

D'altra parte, anche in altre zone del paese, che come il Salernitano, non si presentano economicamente floride, quest'amministrazione è purtroppo costretta a consentire, dopo l'espletamento di una rigorosa istruttoria delle singole richieste aziendali, che le imprese concessionarie, sia private, sia pubbliche, adottino nuovi prezzi sui propri servizi di trasporto, stante com'è noto l'impossibilità per il momento di qualsiasi intervento finanziario a carico dello Stato e la necessità nel pubblico interesse di mantenere possibilmente inalterata e in condizioni di validità funzionale la complessa rete degli autotrasporti stradali.

Né per altro la misura dell'aumento del 15 per cento autorizzata alla SITA si può ritenere eccessiva, o quanto meno sproporzionata in rapporto al quadro globale di tutti gli altri autoservizi, se si considerano le diverse componenti del conto prodotti e spese di esercizio di un'azienda di pubblico trasporto, tenuto conto della nota lievitazione dei costi di gestione per aumenti salariali e per migliorazioni intervenute nei costi del materiale e della costante flessione che si riscontra nel traffico assolto dai pubblici servizi per il considerevole crescente sviluppo della motorizzazione privata e per la preoccupante diminuzione demografica che si riscontra specialmente nel mezzogiorno d'Italia a causa dei movimenti migratori per esigenze di lavoro.

È per altro da segnalare per quanto attiene al problema specifico sollevato nell'interrogazione che la direzione compartimentale MCTC per la Campania, successivamente al motivato assenso di questo Ministero per l'aumento dei prezzi praticati dalla SITA, nel limite suindicato del 15 per cento, ha approvato singolarmente per tutte le autolinee di quell'azienda operanti in provincia di Salerno le tabelle dei prezzi facendo sì che le stesse fossero conformi alla rilasciata autorizzazione, e ciò per tutte le tratte automobilistiche interessate, compresa la Battipaglia-Salerno.

Contemporaneamente il citato ufficio ha anche approvato i prospetti degli abbonamenti di viaggio da adottare sulle autolinee in concessione alla società SITA in Campania, che prevedono, per la categoria degli operai e studenti, una riduzione del 40 per cento sulla tariffa ordinaria.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

Devesi infine sottolineare che un'eventuale revoca dell'autorizzazione ad applicare gli aumenti di che trattasi si risolverebbe unicamente a danno delle popolazioni interessate, in quanto la società SITA sarebbe inevitabilmente indotta ad attuare un ridimensionamento dei vari programmi d'esercizio delle autolinee in sua concessione nonché ad addivenire alla cessazione degli autoservizi maggiormente deficitari.

Il Ministro: VIGLIANESI.

BOFFARDI INES. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare nel comune di Levanto (La Spezia) ed in genere nei comuni delle Cinque Terre (Riomaggiore, Monterosso, Framura Bonassola) per rendere visibile il secondo canale della televisione.

L'interrogante chiede, in particolare, di conoscere quali siano i motivi tecnici che ostano, poiché solo un terzo della popolazione riesce ad intercettare.

Questa anomala situazione è fonte di notevoli disagi sia fra la popolazione locale, sia, soprattutto, per quella turistico-stagionale che rappresenta l'incentivazione economica per tutti i comuni litoranei della provincia di La Spezia. (4-13357)

RISPOSTA. — Le esigenze dei teleudenti di Levanto sono state considerate in sede di formulazione del programma di lavori per lo sviluppo delle reti televisive da realizzare nel quadriennio 1969-1972, programma in cui è stata appunto prevista l'installazione di un impianto ripetitore televisivo per migliorare la ricezione del secondo programma in quel comune.

Tuttavia, per ragioni di coordinamento della complessa materia, non si è in grado attualmente di prevedere quando tale impianto potrà essere realizzato.

Per le altre località delle Cinque Terre, nelle quali la ricezione televisiva del secondo programma è alquanto precaria a causa della complessa orografia della zona, la situazione è tenuta ben presente sia da questo Ministero sia dalla concessionaria RAI per i provvedimenti possibili da adottare in sede di programmazione degli ulteriori miglioramenti alla rete.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: BOSCO.

BONEA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle partecipazioni statali, delle finanze e del bilancio e programmazione economica.* — Per conoscere se rientri nella consuetudine dell'ENI consentire ai propri dirigenti, sia pure di elevato livello, di utilizzare per uso strettamente personale, aerei appartenenti a società del gruppo.

Alle ore 22,16 del 6 maggio 1970, atterrava infatti all'aeroporto di Brindisi proveniente da Milano il *turbojet* della società SNAM sigla *I-S-N-H*, dal quale discendeva un solo passeggero individuato nel vicepresidente dell'ENI che il mattino successivo partecipava con alcuni amici locali in una riserva leccese ad una partita di caccia alle tortore. L'apparecchio ripartiva per Roma con il suo passeggero alle ore 19,17 del giorno successivo.

L'interrogante desidera sapere inoltre, ammesso che sia consentito l'uso privato dell'aeromobile, se le spese relative ai circa 3 mila litri di carburante e al pilota, siano a carico della società ed infine se e quali determinazioni intendano assumere. (4-12336)

RISPOSTA. — L'aereo al quale si riferisce lo interrogante è utilizzato dai massimi responsabili dell'ENI per spostamenti che talvolta devono essere compiuti con assoluta rapidità, secondo le particolari necessità aziendali.

La utilizzazione di tale mezzo di trasporto permette, infatti, di realizzare un notevole risparmio di tempo, tale da consentire una maggiore attività e contemporaneamente di far fronte alle pressanti esigenze di lavoro.

Ciò premesso in via generale, si fa presente, a proposito del caso sollevato nell'interrogazione cui si risponde, che il 7 maggio 1970 l'aereo in questione è stato utilizzato dal vice presidente dell'ENI, che ha dovuto recarsi a Brindisi per incontri di lavoro.

Il Ministro delle partecipazioni statali: PICCOLI.

BUSETTO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere la loro opinione e valutazione:

1) sull'azione sindacale unitariamente intrapresa su scala nazionale dai dipendenti della Sidercomit appartenente al gruppo IRI, nel quadro della giusta lotta per il rinnovo del contratto di lavoro dei dipendenti del settore del commercio;

2) sulla persistenza di fatto presso la Sidercomit delle « zone salariali » dato che.

a parità di qualifica e di mansioni, esistono notevoli differenziazioni nei salari e negli stipendi a seconda della dislocazione delle sedi della società all'interno delle medesime, nonché sulle differenze che si riscontrano nell'orario di lavoro settimanale da sede a sede.

Per sapere se sia veramente accaduto che un servizio televisivo destinato ad illustrare le attività della Sidercomit già preparato e pronto per esser presentato nella rubrica dedicata ai problemi del lavoro, sarebbe stato improvvisamente ritirato in concomitanza con gli scioperi indetti dai lavoratori dipendenti.

Per conoscere, infine, quali interventi i ministri intendano effettuare presso la filiale di Padova della Sidercomit perché siano interamente rispettati lo spirito e la lettera della recente legge 30 maggio 1970, n. 300, che detta norme sulla tutela della libertà e dignità dei lavoratori, della libertà e dell'attività sindacale nei luoghi di lavoro, dato che non appena avvenuta recentemente l'elezione della commissione interna, la direzione aziendale è subito passata al metodo delle blandizie e delle minacce ed avrebbe anche utilizzato la cooperativa di facchinaggio che esegue lavori in appalto all'interno dell'azienda, in funzione di rottura dello sciopero dei dipendenti, invece di estendere l'occupazione direttamente nell'azienda in questione. (4-12573)

RISPOSTA. — L'azione sindacale alla quale ci si riferisce si è inserita nel quadro più vasto delle agitazioni effettuate sul piano nazionale per il rinnovo del contratto di lavoro nel settore del commercio. Pertanto essa si è conclusa dopo l'accordo, sottoscritto a Roma il 23 luglio 1970, tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori, l'associazione sindacale Intersind e la società siderurgica commerciale italiana Sidercomit, che recepisce il contratto collettivo nazionale di lavoro stipulato il 1° luglio 1970 per le aziende commerciali private. In tale accordo è stato, infatti, possibile definire, tra l'altro, anche la questione delle differenziazioni zonali, all'origine della vertenza sindacale presso la Sidercomit.

A proposito del terzo punto si fa presente che da parte della direzione della società non è stato effettuato alcun intervento per impedire la messa in onda del servizio televisivo richiamato dall'interrogante. La direzione, oltre tutto, non era a conoscenza del contenuto delle interviste registrate dagli organizzatori del servizio stesso, né dei criteri coi quali esso era stato effettuato.

Per ciò che concerne poi, il rispetto delle libertà sindacali da parte dell'azienda, si os-

serva che la concomitanza tra l'elezione della commissione interna e l'utilizzazione dei servizi di una cooperativa di facchinaggio è puramente casuale. Va tenuto presente infatti che l'azienda usa rivolgersi, in base a regolare contratto, a tale cooperativa per effettuare taluni lavori di movimento di materiali, secondo esigenze di volta in volta accertate e in quel caso, si è trattato di lavori di particolare urgenza, limitati nel tempo (tre giornate), con l'impiego complessivo di sei lavoratori.

Non può essere, pertanto, lamentata, alcuna violazione delle norme vigenti, né tanto meno della citata legge del 20 maggio 1970, n. 300, la quale all'articolo 28 vieta al datore di lavoro di porre in essere « comportamenti diretti ad impedire o limitare l'esercizio della libertà e dell'attività sindacale, nonché il diritto di sciopero ».

Il Ministro delle partecipazioni statali:
PICCOLI.

CATTANEI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se corrisponda a verità la notizia in base alla quale le ferrovie dello Stato intenderebbero, entro il 1971-1972, attrezzare una linea *containers* tra Livorno e Cagliari e successivamente tra Livorno e Porto Torres.

In caso affermativo si desidererebbe conoscere le ragioni di questo programma che richiede notevoli investimenti, quando sono ben note le difficoltà incontrate dalle stesse ferrovie dello Stato per far fronte alle necessità finanziarie più urgenti di adeguamento dei propri impianti.

Anche solo prendendo in esame il settore *containers* la ferrovia non è stata finora in grado di attrezzare adeguati *terminals* nei maggiori scali ferroviari (fatta eccezione per il limitato impianto di Milano) che le permettano di inserirsi nei traffici internazionali ed è oggi tra le ferrovie dei paesi appartenenti al MEC, quella che presenta le maggiori carenze nel settore.

In questa insufficienza di mezzi finanziari si richiede di sapere in base a quale principio si è deciso di attuare il programma sopra cenato, quando i collegamenti merce tra la Sardegna ed il continente sono ampiamente garantiti da mezzi sia pubblici sia privati (le ferrovie hanno già in linea quattro moderne unità per traghetto di vagoni ferroviari e la Tirrenia oltre ai trasporti tradizionali e le navi traghetto trasformate ha in costruzione

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

6 nuove unità per mezzi gommati, traghetto porta-*containers*, che si aggiungono alle navi private già in esercizio).

In questa situazione il massiccio investimento delle ferrovie per realizzare una linea a *containers* sembra controproducente, perché da una parte rischia di mettere in crisi interessanti iniziative già esistenti e dall'altra sottrae alla ferrovia disponibilità finanziarie indispensabili per investimenti urgenti e indilazionabili. (4-14074)

RISPOSTA. — Sono noti l'interesse ed il fermento di iniziative suscitate dalla nuova tecnica dei *containers*.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha attivato una prima serie di servizi specializzati per il trasporto di *containers* su relazioni internazionali ed interne, interessanti, in particolare, alcuni dei principali porti italiani.

Al pari di altre amministrazioni ferroviarie europee, le stesse ferrovie dello Stato stanno elaborando un organico programma di interventi nel settore della containerizzazione, comprendente la realizzazione di terminali in opportuni nodi della rete, per mettere a disposizione della collettività nazionale anche questo valido e moderno sistema di trasporto.

In relazione a tale indirizzo si sta esaminando l'opportunità di estendere la containerizzazione anche ai trasporti con la Sardegna mediante l'impiego di apposita nave su una rotta collegante Cagliari al continente.

Il servizio da svolgere con tale nave, come è risultato da uno studio appositamente condotto, potrebbe inserirsi efficacemente nel sistema di trasporti ferro-marittimi già svolto con la stessa Sardegna da navi-traghetto tradizionali, contribuendo a migliorarne i risultati economici complessivi. Infatti, accertato che circa il 60 per cento dell'attuale traffico merci interessante l'isola è « containerizzabile », una nave porta-*containers*, il cui costo è sensibilmente inferiore a quello di una nave-traghetto, può smaltire, con moderna tecnica pienamente rispondente alla sentita esigenza del trasporto « porta a porta », volumi di merci assai maggiori.

La realizzazione di tale iniziativa rientra nei programmi che potranno essere realizzati in rapporto a nuovi finanziamenti.

Il Ministro: VIGLIANESI.

CERAVOLO DOMENICO E PASSONI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza della

grave situazione determinatasi alla ditta NOMEF di Trepuzzi (Lecce) dove in seguito ad una vertenza aperta dagli operai sui problemi del rispetto dei contratti di lavoro e dell'adozione delle necessarie misure igieniche, la direzione ha deciso di concedere in subappalto, ad una industria che si trova fuori della provincia, le commesse delle ferrovie dello Stato di cui beneficiava. Tale grave decisione, con la conseguente minaccia di licenziamenti, ha provocato l'occupazione della fabbrica ad opera delle maestranze.

Gli interroganti chiedono di conoscere quali provvedimenti intenda adottare sollecitamente il ministro per richiamare la ditta al dovere di non usare le commesse pubbliche, contro i lavoratori e per ragioni speculative, manovrando cioè la loro utilizzazione in termini di ricatto sindacale. (3-02983, già orale)

RISPOSTA. — La ditta Ferrosud di Matera — creata, come è noto, su iniziativa dell'EFIM allo scopo di favorire il processo di industrializzazione di una zona particolarmente depressa del Mezzogiorno — ha segnalato che in un prossimo futuro si sarebbe trovata in serie difficoltà agli effetti della occupazione della propria mano d'opera in quanto andavano esaurendosi le commesse per la costruzione di carri ferroviari nel mentre le maestranze non erano ancora sufficientemente qualificate per intraprendere la lavorazione delle carrozze, veicoli per i quali necessita personale specializzato.

Pertanto la Ferrosud ad evitare, come si è detto, carenze di occupazione nei suoi reparti non utilizzabili per la costruzione delle carrozze, ha chiesto che fossero trasferiti al proprio stabilimento di Matera 150 dei 300 telai per carri pianali a carrelli affidati alla ditta NOMEF di Lecce, esibendo al riguardo gli accordi raggiunti con tale ultima ditta e dichiarandosi oltretutto disposta ad accettare prezzi e condizioni già convenuti con la NOMEF.

In definitiva quindi, considerato che il proposto trasferimento non comporta per le ferrovie dello Stato alcun onere aggiuntivo e che, anzi, consentirà un anticipo di circa un anno nelle disponibilità dei carri in questione; avuto presente che trattasi di passaggio di commesse fra ditte entrambe del Mezzogiorno e che esso permetterà di risolvere gli urgenti problemi di occupazione operaia che in atto riguardano una ditta a partecipazione statale; preso atto che in merito sussiste piena intesa fra le parti cointeressate, il consiglio di

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

amministrazione delle ferrovie dello Stato ha ritenuto di approvare il suddetto trasferimento.

Del resto le stesse maestranze della ditta NOMEF, a seguito dei chiarimenti sul problema forniti dai dirigenti della ditta alle organizzazioni sindacali nella riunione tenuta l'8 aprile 1970 presso l'ufficio del lavoro di Lecce, hanno cessato le agitazioni, riprendendo il lavoro.

Il Ministro: VIGLIANESI.

CICERONE E GUGLIELMINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere i motivi per i quali sulla linea L'Aquila-Avezzano-Roma e viceversa il primo tratto a mezzo pullman dell'Istituto nazionale trasporti e il secondo a mezzo ferrovie dello Stato non vengono praticate le tariffe speciali ridotte in vigore concesse a tutti gli utenti dei trasporti pubblici che ne hanno diritto; per conoscere se ritenga opportuno intervenire per cancellare l'ingiustizia che limita l'uso di tali mezzi a solo vantaggio dei trasporti privati e normalizzare la situazione. (4-14061)

RISPOSTA. — Il servizio ferro-autostradale Roma-Avezzano-L'Aquila venne istituito il 16 marzo 1970 per offrire al pubblico un'alternativa al collegamento puramente ferroviario tra i due centri, via Orte-Terni-Rieti.

Non avendo all'epoca elementi per valutare le ripercussioni che il servizio stesso avuto sulle relazioni di traffico interessate, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ritenne di limitare, in un primo momento, l'ammissione negli autobus sulla tratta autostradale L'Aquila-Avezzano (e viceversa) ai soli viaggiatori muniti di biglietto di prima e seconda classe a tariffa di corsa semplice od a tariffa 2 e 3 di andata e ritorno, validi per gli istradamenti Roma-Orte-Terni-Rieti-L'Aquila o viceversa e Avezzano-Sulmona-L'Aquila o viceversa.

Successivamente, acquisiti i necessari elementi, è stata riconosciuta l'opportunità di estendere l'ammissione a tutte le altre categorie di viaggiatori — esclusi quelli muniti di biglietti gratuiti e di abbonamento — interessati sia al percorso cumulato ferro-autostradale, sia al solo percorso autostradale. A favore di questi ultimi, con decreto ministeriale 13 ottobre 1970, n. 22235, è stato anche istituito un prezzo locale di lire 600 tra L'Aquila ed Avezzano o viceversa.

è stato anche istituito un prezzo locale di lire 600 tra L'Aquila ed Avezzano o viceversa.

Le norme relative alle innovazioni di cui sopra sono andate in vigore dal 1° novembre 1970 e alla stessa data l'autoservizio in argomento è stato notevolmente intensificato elevando da 2 a 5 il numero delle coppie di corse giornaliere.

Il Ministro: VIGLIANESI.

COMPAGNA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se corrisponda al vero quanto pubblicato da un'agenzia di stampa napoletana; e cioè che l'Alfa-Sud avrebbe raggiunto un accordo con il consorzio che gestisce il porto di Livorno, per cui sarebbe avviata a questo scalo dell'Italia centrale di tutta la produzione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, destinata all'esportazione via mare. In particolare, l'interrogante chiede di sapere se vi siano e quali siano i problemi da risolvere tempestivamente per far sì che il porto di Napoli possa servire le esigenze di uno stabilimento che sorge nel suo immediato retroterra. (4-13319)

RISPOSTA. — Le notizie di stampa riguardanti la possibile utilizzazione del porto di Livorno per la spedizione via mare delle autovetture dell'Alfa-Sud, non hanno fondamento.

La società, infatti, secondo le assicurazioni che già sono state date alle segreterie provinciali della CGIL, CISL e UIL, dovrebbe servirsi del porto di Napoli per le proprie specifiche esigenze.

Il Ministro: PICCOLI.

D'ALEMA, DAMICO E CERAVOLO SERGIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se ritenga di dover scoraggiare le proposte pressanti provenienti da grandi compagnie di trasporto e spedizione che mirano alla creazione di una società mista con partecipazione sia di minoranza sia di maggioranza delle Ferrovie dello Stato per l'assunzione di tutto il traffico combinato strada-rotaiia e perciò se intenda invece — in considerazione dello sviluppo che questo tipo di traffico va assumendo sia in Europa sia in Italia e sulla base della positiva esperienza già compiuta dall'INT con i treni *containers* Milano-Genova, Milano-Livorno (servizio questo caratterizzato dall'offerta di un prezzo forfettario unico sia del trasporto su strada

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

e rotaia sia dei servizi accessori) — indirizzare verso l'INT — che perciò va ristrutturato e dotato dei mezzi finanziari necessari — tutta la gestione di queste nuove tecniche del trasporto così da assicurare non solo una prevalente autonoma presenza pubblica e la prevalenza dell'interesse generale, ma una scelta decisa a favore del mezzo su rotaia per il trasporto delle merci perché è vantaggioso sia sotto l'aspetto tecnico, sia sotto l'aspetto economico. (3-02637, già orale)

RISPOSTA. — Si premette che il problema sollevato dagli interroganti non concerne i traffici con treni porta-*containers* per la cui organizzazione le Ferrovie dello Stato si avvalgono della collaborazione dell'INT.

L'iniziativa di dare vita anche in Italia, analogamente a quanto già attuato in altri paesi europei, ad una società con partecipazione ferroviaria per la gestione dei servizi combinati strada-rotaia, riguarda invece le nuove tecniche per il trasporto di veicoli stradali caricati su carri ferroviari speciali, per acquisire alla rotaia talune importanti correnti di traffico sulle lunghe distanze.

La eventuale creazione in Italia di un organismo *ad hoc* per la gestione di tali traffici è attualmente all'esame di questo Ministero che non mancherà di valutare tutti gli aspetti del problema in maniera che l'eventuale soluzione possa corrispondere all'interesse delle Ferrovie dello Stato proiettato nel quadro del tanto auspicato coordinamento strada-rotaia.

Il Ministro: VIGLIANESI.

DAMICO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se rispondano a verità le voci secondo cui sono stati effettuati lavori di sopraelevazione di un piano del fabbricato della polizia ferroviaria, sito a Torino in via Nizza, per il direttore compartmentale delle ferrovie dello Stato.

Se risulti alla amministrazione delle ferrovie dello Stato la spesa di circa 50 milioni destinati all'esecuzione della suddetta opera.

Se, infine, corrisponda al vero la notizia che detta ingente somma sia stata prelevata, per 42 milioni, dalle spese relative al piano decennale di opere per il rinnovamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, e per 8 milioni dalle spese per la costruzione di case per i lavoratori.

(3-03065, già orale)

RISPOSTA. — Va premesso che è necessità riconosciuta dell'azienda ferroviaria quella di dotare ogni sede di compartimento di un alloggio di servizio di caratteristiche atte allo svolgimento degli specifici compiti di rappresentanza demandati, in sede regionale, ai direttori compartmentali.

Tali alloggi sono stati di massima ricavati negli edifici sede degli ufficiali compartmentali od in altri fabbricati ricadenti nell'ambito degli impianti ferroviari.

Senonché, fra le poche sedi di compartimento ancora sprovviste di tali ambienti rientrava Torino, dove, per sopperire alle esigenze da lungo tempo prospettate, si è, dapprima ed in via eccezionale, considerata la possibilità e convenienza di acquistare un appartamento privato e successivamente, riscontrato che tale soluzione per costo ed aspetti funzionali non era accettabile, si è stabilito di ricavare l'appartamento in parola dalla sopraelevazione dell'esistente fabbricato Polfer in stazione di Torino Porta Nuova.

La spesa destinata allo scopo si aggira sui 50 milioni di lire, in conto del piano decennale delle Ferrovie dello Stato ed è però comprensiva delle ormai indispensabili opere di rifacimento della preesistente copertura dell'edificio, dei lavori di ampliamento e miglioria da attuare nei sottostanti locali della Polfer nonché della sistemazione dei prospetti dell'intero edificio in accoglimento delle precise richieste formulate in proposito dagli organi urbanistici del comune di Torino.

Il Ministro: VIGLIANESI.

DELLA BRIOTTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se ritengano corrette e rispondenti a criteri di buona amministrazione, cui, per dettato costituzionale, deve costantemente informarsi l'azione amministrativa, le nomine e le riconferme — non classificabili tra i provvedimenti di ordinaria amministrazione — di taluni presidenti dell'ente provinciale per il turismo e di aziende autonome di cura, soggiorno e turismo (come è avvenuto per l'azienda di cura di Lecco), disposta in periodo di crisi governativa, senza una adeguata valutazione delle effettive necessità di enti e delle esigenze turistiche locali. (4-13012)

RISPOSTA. — I provvedimenti di nomina di taluni presidenti di enti provinciali per il turismo o di aziende autonome di soggiorno,

compreso quello dell'azienda autonoma di cura di Lecco, sono stati adottati nell'intento di salvaguardare, di fronte a situazioni di inderogabile necessità, gli interessi del turismo locale, regolarizzando la posizione di enti, da tempo carenti degli organi ordinari, secondo criteri di corretta amministrazione.

D'altro canto, è da considerare che tali provvedimenti, per i quali l'istruttoria era stata già ultimata, presentano tutte le caratteristiche degli affari correnti sia perché non hanno rilevanza sul piano nazionale, sia perché rientrano nel quadro del normale rinnovo delle cariche alla scadenza stabilita. Con la loro adozione, quindi, si è inteso dare formale perfezionamento a scelte già definite. Ciò nel precipuo ed esclusivo intento di evitare, non solo situazioni di disagio agli ambienti turistici interessati, ma di assicurare anche che lo svolgimento della stagione turistica fosse seguito responsabilmente dagli organi ordinari degli enti turistici periferici.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: MATTEOTTI.

FLAMIGNI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che in risposta a precedente interrogazione concernente la composizione e la nomina del consiglio di amministrazione della società Terme di Castrocaro si precisava che « i membri dello stesso sono nominati dalla assemblea dei soci, tenendo conto in maniera preminente della necessità di assicurare la piena funzionalità dell'organo sociale e al di fuori di qualsiasi discriminazione di carattere politico » — in base a quali criteri è stato nominato il nuovo consiglio di amministrazione e le ragioni per le quali esso è risultato composto da membri appartenenti tutti ai partiti governativi del centro-sinistra; perché non è stato incluso un solo comunista, nonostante il richiamo presentato nella precedente interrogazione sulla esigenza di evitare discriminazioni di una parte politica che in Romagna rappresenta oltre il 42 per cento della popolazione; perché la rappresentanza della cittadinanza di Castrocaro (Forlì) è limitata ad un solo componente del consiglio comunale, mentre sono stati totalmente esclusi i rappresentanti delle categorie sociali e delle organizzazioni politiche e sindacali di Castrocaro; in base a quali criteri di « piena funzionalità dell'organo sociale » sono stati riconfermati i democristiani: Bettocchi, lavorante a Bari, dopo che le sue presenze alle riunioni dell'organo sociale, nel-

l'ultimo triennio, sono state pressoché nulle, e Bernabei, anche egli scarsamente presente per i suoi molteplici impegni di lavoro a Roma e altrove; se intenda ignorare gli accordi intervenuti presso il suo Ministero tra i partiti di governo che, prima dell'assemblea della società, hanno privato di ogni autonomia i lavori dell'assemblea stessa. (4-12569)

RISPOSTA. — La scelta dei membri del consiglio di amministrazione della società Terme di Castrocaro è stata effettuata dall'azionista in modo tale da garantire alla società stessa una gestione volta a promuovere la funzionalità e lo sviluppo.

In seno all'organo societario sono stati posti, infatti, uomini degni di ogni affidamento e capaci di attuare quei piani di incremento sociale che l'ente azionista e la società si sono proposti. In particolare la riconferma dei consiglieri Bettocchi e Bernabei è avvenuta in considerazione della capacità dimostrata negli anni precedenti, rispettivamente in settori sanitario e amministrativo.

Per quanto riguarda il primo settore sono stati svolti contatti utilissimi con direttori di cliniche ed ospedali e sono stati dati preziosi consigli in campo medico-ginecologico; nel secondo settore si è reso invece possibile il veloce disbrigo e l'esatto espletamento di tutte le pratiche amministrative.

La scarsità di presenze dei predetti consiglieri in seno al consiglio di amministrazione, ad avviso dello scrivente non appare circostanza degna di particolare rilievo, poiché quel che maggiormente conta nel caso di specie è l'apporto effettivo dato dai predetti consiglieri alla vita della società.

Per quanto riguarda infine la rappresentanza della cittadinanza di Castrocaro in seno alle Terme, si fa presente che essa è necessariamente limitata ad un solo componente del consiglio comunale, come è stabilito dall'articolo 5 — secondo comma — della legge 21 giugno 1960, n. 649, e dall'articolo 13, terzo comma, dello statuto della società Terme di Castrocaro.

Il Ministro: PICCOLI.

FLAMIGNI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza dello strano fenomeno che si verifica nelle assunzioni straordinarie di personale presso gli uffici finanziari di Forlì dove i nuovi dipendenti risultano tutti appartenenti al partito del ministro delle

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

finanze e assunti su segnalazione diretta della segreteria particolare del ministro stesso;

2) come, contrariamente a quanto stabilito dall'articolo 24 della legge 19 luglio 1962, n. 559, che stabilisce per le assunzioni di personale straordinario un periodo di servizio non superiore a 90 giorni e non ammette alcuna altra assunzione di carattere eccezionale in qualsivoglia altra forma e con qualsiasi altro tipo di retribuzione, possa verificarsi che aderenti al partito del ministro continuino a lavorare per periodi assai superiori a 90 giorni;

3) se anomalie del genere siano presenti anche presso gli uffici finanziari di Ravenna, Bologna e Ferrara;

4) se intenda disporre una inchiesta su tali fatti e sollecitare la Corte dei conti a un rigoroso controllo. (4-13916)

RISPOSTA. — L'amministrazione finanziaria, per effetto della legge 2 aprile 1968, n. 482, relativa alla disciplina generale dell'assunzione obbligatoria presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private, ed inoltre avvalendosi della facoltà di cui all'articolo 24 della legge 19 luglio 1962, n. 959, può procedere all'assunzione di personale per mansioni esecutive ed ausiliarie, prescindendo dalla normale procedura di espletamento del pubblico concorso.

Effettivamente il personale assunto in base all'articolo 24 su citato può essere tenuto in servizio per un periodo di tempo non superiore a 90 giorni e cessa di diritto dal particolare *status* al compimento di detto periodo.

Se è questa la dizione della richiamata disposizione, essa tuttavia non deve indurre a ritenere che l'amministrazione, persistendo i motivi obiettivi che determinarono le assunzioni della specie, non abbia alcuna possibilità di confermare in servizio il personale precedentemente assunto.

Una interpretazione di questo tipo, che pretendesse cioè di non consentire all'amministrazione di avvalersi della collaborazione di personale straordinario già proficuamente utilizzato nei diversi uffici e settori finanziari, e quindi professionalmente addestrato ad assolvere i compiti inerenti alla categorie impiegate di appartenenza, rischierebbe di restare fuori della logica e del comune buon senso, ponendosi, oltretutto, come soluzione sconsigliabile anche sotto il profilo sociale.

Sarebbe infatti grave errore precludere all'amministrazione l'esercizio di quella facoltà di conferma che invece la norma implicitamente ammette nel sussistere delle esigenze

di servizio, e che costituisce pur sempre apporto positivo e concreto alla soluzione del problema di inserimento duraturo dei giovani nel mondo del lavoro.

Con questo spirito ed in perfetta armonia con la normativa vigente, l'amministrazione ha costantemente seguito nel tempo l'indirizzo di confermare in servizio il personale straordinario assunto in precedenza.

Indipendentemente quindi dall'appartenenza di detto personale a partiti politici e su segnalazioni provenienti da varie parti, a far tempo dal 1° luglio 1969 sono state disposte assunzioni per complessive 1.465 unità, di cui soltanto 93 sono quelle destinate negli uffici dipendenti compresi nelle province di Bologna (43 unità), Ferrara (24 unità), Ravenna (16 unità) e Forlì (10 unità) per soddisfare le inderogabili esigenze dei servizi di istituto manifestatesi a seguito dell'incremento della attività produttiva della regione Emilia-Romagna.

Le predette unità, se rapportate all'entità delle assunzioni disposte, rappresentano una percentuale senza dubbio inferiore all'apporto recato dalle province in questione alle entrate dello Stato.

Il Ministro delle finanze: PRETI.

FRACANZANI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere per quali motivi la sesta flotta americana, che in tempo di pace non risulterebbe dipendere dalla NATO, possa fare base nel porto italiano di Napoli.

Per sapere in particolare come — sotto il profilo politico oltre che giuridico — possano effettuarsi manovre da parte di detta flotta americana appunto con partenza da Napoli, proprio in questi giorni e nell'attuale delicata situazione medio-orientale e quindi mediterranea, mentre giustamente il Governo italiano ha dichiarato — e positivamente ha condotto in tal senso una coerente azione verso gli altri paesi: in questo quadro si devono innestare anche i colloqui di Roma con Nixon — che tutti gli sforzi devono essere concentrati verso azioni e negoziati di pace, evitando qualsiasi motivo ed atteggiamento di frizione.

Per sapere infine se ritenga, alla luce di quanto sopra, di compiere gli opportuni passi affinché le citate manovre navali della sesta flotta americana siano evitate. (4-13499)

RISPOSTA. — Gli scali di unità della sesta flotta americana nel porto di Napoli hanno luogo, a prescindere dalla diretta dipendenza

o meno di tali unità dal comando delle forze alleate in Europa, sulla base di intese di carattere tecnico-militare intercorse tra l'Italia e gli Stati Uniti nello spirito dell'articolo 3 del trattato nord atlantico ed in conformità con la vigente prassi internazionale relativa alla cooperazione tra paesi amici ed alleati in materia. Va comunque rilevato che in linea generale gli scali suddetti hanno carattere occasionale, giacché, come è noto, la sesta flotta americana, a parte alcune singole unità, non ha basi permanenti in porti mediterranei.

Quanto alle progettate manovre — che, come è noto, non hanno avuto luogo, essendo state annullate in segno di lutto per la scomparsa del presidente Nasser — si osserva, innanzitutto, che esse avrebbero dovuto svolgersi al di fuori delle nostre acque territoriali. Per cui, a prescindere da una valutazione politica di fondo, esse neppure da un punto di vista strettamente giuridico avrebbero arrecato alcun pregiudizio alla sovranità italiana.

L'interrogante, nel riferirsi alla crisi medio-orientale, dà atto al Governo della coerenza dell'azione da esso svolta per favorire il compimento del conflitto arabo-israeliano. Si può in proposito assicurare che tale azione verrà da parte italiana proseguita con il massimo impegno, in stretto contatto con tutti gli altri paesi interessati, tra cui, naturalmente, gli Stati Uniti, presentatori, come è noto, del piano Rogers, sulla cui attuazione si appuntano a tutt'oggi le speranze di pace per il medio oriente.

Il Sottosegretario di Stato: SALIZZONI.

FRACASSI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere le ragioni per le quali, fatta eccezione per il porto di Vasto (Chieti), che ha beneficiato di un modesto finanziamento di lire 600 milioni, nessun altro intervento è stato disposto, dal 1968 ad oggi, in favore dei porti abruzzesi per l'esecuzione delle necessarie opere di sistemazione ed ammodernamento, mentre risulta che con i fondi stanziati per il prolungamento della vita della Cassa per il mezzogiorno fino al 1970, con le economie di precedenti lavori e con l'utilizzazione dei fondi destinati alla creazione di servizi per le aree e i nuclei di industrializzazione, è stato possibile, in questo ultimo triennio, disporre finanziamenti destinati alla esecuzione di lavori portuali per un complessivo importo di lire 40 miliardi.

Si chiede altresì di conoscere se siano imminenti ulteriori finanziamenti della Cassa in favore dei citati porti abruzzesi. (4-13851)

RISPOSTA. — Gli interventi della Cassa per il mezzogiorno nel settore portuale, sono stati diretti alla creazione di adeguate infrastrutture a servizio degli insediamenti industriali.

Tenuto conto delle disponibilità finanziarie assegnate — per altro limitate in rapporto all'elevato costo che le citate infrastrutture comportano — i programmi esecutivi hanno, ovviamente, avuto riguardo a valutazioni di esigenze e priorità indifferibili.

In tale univoco criterio è rientrato, per quanto riguarda la regione abruzzese, l'intervento per il porto di Vasto.

Quanto a ulteriori finanziamenti della Cassa a favore di altri porti abruzzesi, si fa presente che non sono stati ancora definiti i programmi delle opere che in prosieguo potranno essere realizzate nel settore dei porti.

Il Ministro: TAVIANI.

GUARRA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere il pensiero dell'amministrazione circa il disposto dell'articolo 5 della legge 23 ottobre 1969, n. 789, che reca benefici al personale ex cottimista delle conservatorie delle ipoteche in ordine all'anzianità di servizio; in particolare per sapere se detti benefici siano applicabili anche nei confronti del personale ex cottimista inquadrato ai sensi dell'articolo 21 della legge 19 luglio 1962, n. 959, in servizio nei diversi rami dell'amministrazione delle finanze, con il conseguente riconoscimento al personale stesso di tutto il periodo prestato con la qualifica di cottimista e dei relativi benefici economici e giuridici; nell'affermativa, se ritenga di dare le in esecuzione della succitata norma per la predisposizione dei relativi provvedimenti. (4-11403)

GUARRA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che ad analoga interrogazione non ancora è stata data risposta nonostante il notevole lasso di tempo trascorso dalla sua presentazione — quali provvedimenti intenda adottare in ordine alla sollecita applicazione del disposto di cui all'articolo 5 della legge 23 ottobre 1969, n. 789, che reca benefici economici e giuridici al personale ex cottimista assunto nei diversi rami dell'amministrazione finanziaria ai sensi dell'articolo 21 della legge 19 luglio 1962, n. 959. (4-13638)

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

RISPOSTA. — La norma di cui all'articolo 5 della legge 23 ottobre 1969, n. 789, è senza dubbio applicabile anche nei confronti del personale ex cottimista inquadrato ai sensi dell'articolo 21 della legge 19 luglio 1962, n. 959, per ciò che attiene al trattamento sia economico sia giuridico previsto dalla disposizione in esame.

Se è questo il pensiero dell'amministrazione al riguardo, va anche detto, però, che in sede esecutiva sono sorte fondate perplessità circa i limiti di applicazione della norma succitata, per le implicanze che una sua interpretazione estremamente estensiva potrebbe comportare, in riguardo — tra l'altro — a posizioni giuridiche legittimamente acquisite da personale ex copista o diurnista che ha poi conseguito la nomina in ruolo attraverso il superamento di normali concorsi.

Per queste ed altre ragioni ancora, di ordine sia giuridico sia pratico, l'amministrazione si è determinata a promuovere il parere del Consiglio di Stato, al quale informerà quindi la propria condotta, anche ai fini della uniforme applicazione della disposizione in questione.

Il Ministro: PRETI.

IANNIELLO. — *Ai Ministri della difesa, dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per conoscere se ritengano di estendere la stessa tolleranza prevista per gli impiegati civili delle amministrazioni dello Stato, ai militari o agli appartenenti ai corpi assimilati, assegnatari, in locazione, di alloggi INCIS, non costituenti alloggi di servizio, i quali sono o saranno colpiti da sfratto all'atto della collocazione a riposo.

Si tratta di eliminare una palese ingiustizia che mal ripaga delle rinuncie fatte da lavoratori che hanno speso una vita per la pubblica amministrazione e che si vedono poi discriminati rispetto agli altri dipendenti dello Stato, proprio al momento in cui, con la messa in quiescenza, si attendono una testimonianza di riconoscimento, almeno sul piano morale, per il servizio prestato. (4-13112)

RISPOSTA. — In vista di un riesame del problema della riscattabilità degli alloggi INCIS-militari, si è già disposta la sospensione degli sfratti nei confronti degli inquilini che, cessati dal servizio, non avrebbero più titolo a proseguire nella locazione.

Il Ministro della difesa: TANASSI.

LEPRE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere — premesso che la ferrovia Carnia Villa Santina (Udine) in concessione alla società veneta ha cessato, dopo aver precedentemente dirottato il trasporto viaggiatori su autocorriere, anche il servizio merci a far data dal novembre 1967, per la presunta inagibilità del ponte sul Fella, dimesso dall'ANAS, all'epoca baldamente resistente al passaggio di carri armati pesanti durante le frequenti manovre militari della zona; premesso che da tale data, la società concessionaria, ha abbandonato qualsiasi manutenzione della ferrovia, ormai quasi completamente disgregata, premesso che a seguito di numerosi incontri, cui ha partecipato anche l'interrogante, al Ministero dei trasporti ed all'ispettorato della motorizzazione, s'era prospettata l'opportunità di trasformare la vecchia ferrovia in raccordo per trasporto merci al servizio delle zone industriali di Amaro, Tolmezzo e Villa Santina e che il consorzio industriale delle predette zone ha al riguardo presentato rituale domanda; nella considerazione che il trasporto merci per ferrovia rappresenta una condizione avanzata da alcune industrie per il loro collocamento in questa zona depressa — se corrisponda al vero la notizia che, ciononostante, uno degli ultimi provvedimenti del cessato Governo, ha aggiornato in lire 138 milioni annui il contributo statale alla società veneta per le ferrovie cosiddette udinesi (Carnia-Villa Santina e Udine-Cividale): a che titolo e con quali prospettive tale onere sia stato assunto dallo Stato, per quanti anni arretrati e futuri e di quale esatto ammontare esso sia e in particolare se la erogazione dello stesso, sia stata almeno condizionata all'immediato ripristino del traffico merci sulla ferrovia Carnia-Villa Santina, confortati anche dalla riprovata salute e resistenza del ponte sul Fella, attuando se del caso il traffico sullo stesso a velocità ridotta, ed infine quali urgenti provvedimenti intenda prendere a seguito della presente interrogazione.

L'interrogante chiede di rendere edotta la opinione pubblica della fondatezza di dette notizie e di tanti aspetti per lo meno singolari della storia della ferrovia anche al fine di evitare ulteriore pregiudizio all'incremento della industrializzazione della zona carnica.

(3-03138, già orale)

RISPOSTA. — A causa dello stato del ponte sul fiume Fella, nel 1958 il servizio viaggiatori sulla linea ferroviaria Carnia-Villa San-

tina venne sospeso, mentre proseguiva il trasporto delle merci.

Sennonché, nel novembre 1967, a seguito di sopralluoghi effettuati ai ponti sul fiume Fella e sul torrente Vinadia, constatato che le opere suddette non davano affidamento di stabilità in caso di forte piena dei fiumi, venne sospeso, per ragioni di sicurezza, anche il servizio ferroviario merci.

Nel luglio 1969 la commissione interministeriale per l'ammodernamento dei pubblici servizi di trasporto in concessione espresse il parere che per la ferrovia Carnia-Villa Santina, il cui servizio viaggiatori veniva assolto sin dal 1958 con autoservizio sostitutivo, potesse considerarsi definitiva la sospensione dell'esercizio ferroviario.

La soppressione del servizio ferroviario sulla linea suddetta è del resto giustificata dalle seguenti considerazioni:

1) la notevole spesa per la riparazione e manutenzione del ponte sul fiume Fella, che non sarebbe stata economicamente giustificata data la scarsa importanza del traffico merci in atto nella ferrovia;

2) la sensibile economia dell'intervento finanziario dello Stato, circa 70-80 milioni nanziaro dello Stato, circa 70-80 milioni l'anno, per il solo ripianamento del disavanzo di esercizio;

3) l'adeguatezza del servizio automobilistico sostitutivo che ha assicurato ed assicura in modo soddisfacente il trasporto viaggiatori.

Per quanto riguarda l'importo della sovvenzione ordinaria annua accordata alla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, per l'esercizio delle ferrovie Udine-Cividale e Carnia-Villa Santina, si comunica che è stato provveduto, ai sensi dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237, a fissarlo, in relazione alle effettive mutate condizioni economiche dell'esercizio, nelle seguenti misure:

a) lire 136.350.000, per il periodo 8 ottobre 1964-3 dicembre 1968;

b) lire 138.500.000, per il successivo periodo 1° gennaio 1969-7 ottobre 1989, data di scadenza prorogata delle concessioni.

In ordine infine alla domanda avanzata dal consorzio per il nucleo di sviluppo industriale del medio Tagliamento, tendente ad ottenere la cessione gratuita e la sistemazione a spese dello Stato della ferrovia Carnia-Villa Santina, per adibirla a raccordo ferroviario, si comunica che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha espresso parere favorevole alla ces-

sione di detta ferrovia al consorzio ed all'esercizio del compendio in regime di raccordo.

Va comunque precisato che, ai sensi delle disposizioni vigenti in materia, deve essere provveduto:

1) a cura e spese del consorzio, per la sistemazione, potenziamento e manutenzione degli impianti di raccordo;

2) a cura e spese delle ditte interessate, per l'esercizio del raccordo stesso e relativi eventuali allacciamenti particolari con i singoli stabilimenti.

Il Ministro: VIGLIANESI.

LUCCHESI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se si possa sperare che la direzione generale delle ferrovie voglia riesaminare l'annoso problema di una fermata pomeridiana a Campiglia Marittima (Livorno) dei treni rapidi *R. 56* e *R. 51*.

Tale fermata — come più volte si è dimostrato — è estremamente utile non solo per l'*Hinterland* che gravita su tale stazione (Valle del Cornia e Piombino) ma soprattutto per l'isola d'Elba.

Oggi per fare un esempio, dovendo raggiungere da Roma l'isola d'Elba nel pomeriggio bisogna partire dalla capitale alle 12,43.

Se invece si potesse avere la fermata del rapido si potrebbe partire alle 16,40 e arrivare a Portoferraio alle 21.

Non è a dire che il rapido in questione abbia un collegamento internazionale perché termina a Torino.

Si nota che Grosseto l'ha spuntata con la fermata dell'espresso Parigi-Roma e viceversa alle ore 16,40.

L'Elba, che è ormai una stazione turistica notoriamente affermatasi in campo nazionale e internazionale, ha veramente necessità, oggi certamente più di ieri, di questa fermata.

(4-13849)

RISPOSTA. — I treni rapidi *R. 56* ed *R. 51* osservano lungo il loro percorso un assai limitato numero di fermate intermedie, tanto che nel tratto Roma-Livorno non sostano in alcuna stazione.

Ciò posto, l'eventuale accoglimento della proposta dell'interrogante, intesa ad ottenere la fermata degli anzidetti treni a Campiglia Marittima al fine di realizzare un nuovo collegamento con l'isola d'Elba, a breve termine comporterebbe l'inevitabile estensione di analogo beneficio ad altri centri di non minore importanza della riviera tirrenica, con

la conseguenza di diminuire la velocità commerciale dei due convogli con detrimento delle caratteristiche di celerità proprie della loro classifica e funzione.

Per quanto riguarda poi la concessione della fermata a Grosseto del direttissimo 8 *Rome-Express* si rende noto che tale provvedimento è stato attuato in considerazione dell'importanza che deriva a detta città dall'essere capoluogo di provincia e tenuto conto dello sviluppo assunto negli ultimi tempi dal traffico relativo.

Il Ministro: VIGLIANESI.

MAGGIONI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali iniziative intenda adottare per favorire la sollecita approvazione del piano poliennale di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, al fine di recuperare il ritardo tecnologico rispetto agli altri paesi europei e di assicurare, inoltre, agli utenti condizioni di percorrenza più confortevoli e maggiormente compatibili con la dinamica moderna; e ciò in considerazione della funzione primaria della rete ferroviaria nei confronti della viabilità autostradale, giudicata elemento sostitutivo ed integrante dei trasporti a rotaia. (4-13803)

RISPOSTA. — Lo schema di piano poliennale delle Ferrovie dello Stato è stato rimesso al prescritto esame del CIPE in data 19 dicembre 1969.

Correlativamente è stato costituito apposito gruppo di lavoro CIPE-FS per inquadrare il piano suddetto nel piano economico nazionale relativo al quinquennio 1971-75.

In pari epoca è stato trasmesso lo schema di disegno di legge per il finanziamento del piano alla preventiva adesione dei Ministeri per il tesoro, per il bilancio e la programmazione economica, per le finanze e del ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Si può assicurare che sarà cura di questa amministrazione sollecitare gli organi competenti al fine di accelerare l'iter di approvazione del provvedimento.

Il Ministro: VIGLIANESI.

MARCHETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

1) per quali ragioni e quando sia stato classificato « aeroporto militare » attrezzato

aperto al traffico civile il campo di Venegono Inferiore in provincia di Varese;

2) perché non sia stata seguita la procedura prescritta dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1849, che consentiva una pubblicità e le osservazioni dei privati, i quali subiscono gravi inconvenienti pregiudizievoli alla crescita dell'intera comunità locale senza neppure conoscere l'esistenza del vincolo;

3) se sia vero che la classificazione militare è avvenuta con documento segreto dello stato maggiore dell'aeronautica militare, con un peggioramento della procedura stabilita dalla legge fascista;

4) per quale ragione la prima regione aerea di Milano chiede l'installazione di cartelli con la scritta « zona militare » dando la più ampia pubblicità al documento (segreto) di classificazione;

5) se tale procedura è regolare in base a quale legge sia stato adottato. (4-13373)

RISPOSTA. — Premesso che l'aeroporto di Venegono è stato sempre aeroporto militare, si chiarisce che:

1) la disciplina della legge 20 dicembre 1932, n. 1849, sulle servitù militari, non si applica agli aeroporti, per i quali valgono le limitazioni previste dal codice della navigazione, che, per la loro individuazione, detta particolari norme procedurali;

2) la delimitazione della zona aeroportuale con cartelli portanti la scritta « Zona militare - divieto di caccia » è prescritta dall'articolo 28 del testo unico delle norme per la protezione della selvaggina e per l'esercizio della caccia, approvato con regio decreto 5 giugno 1939, n. 1016.

Il Ministro: TANASSI.

MARCHETTI. — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se abbiano adottato provvedimenti a favore del giovane pugliese Emanuele Mascio, emigrato a Bocholt (Vestfalia-Germania Federale); designato in un concorso tra cinquecentomila emigranti italiani in Germania il « lavoratore italiano dell'anno »; in particolare se ritengano opportuno concedere un sussidio per la sua attività sociale e perché possa passare — secondo un desiderio rivelato dai giornalisti — con i suoi familiari una vacanza nella terra natale; proporre la concessione di un'onorificenza al merito della Repubblica, mai più meritatamente attribuita per le benemerienze conseguite al servizio dei

connazionali e per l'alta considerazione ottenuta presso autorità e popolazioni straniere; inoltre se ritengano opportuno riconoscere e premiare — anche con un incontro annuale a livello nazionale — tutti quei lavoratori italiani all'estero che si rendono benemeriti verso i connazionali o le comunità ospitanti con atti o iniziative particolarmente segnalabili per civiltà, generosità, coraggio, forse finora ignorati dalle delegazioni diplomatiche ma noti, a volte, a tutto il popolo italiano oltre che a molte redazioni del mondo. (4-13700)

RISPOSTA. — Questo Ministero è perfettamente a conoscenza del comportamento e della meritoria opera svolta dal signor Emanuele Mascolo emigrato in Germania. Proprio a riconoscimento dei suoi meriti, gli è stato conferito nell'aprile 1970 il cavalierato (terza classe) dell'ordine della « Stella della solidarietà italiana ».

Il Mascolo, inoltre, essendo stato riconosciuto nel concorso, al quale l'interrogante si riferisce, il migliore emigrante dell'anno, ha ricevuto quale premio la consistente somma di 7 mila marchi tedeschi.

Le notizie suddette sono state rese pubbliche con un comunicato stampa emesso dalla nostra ambasciata in Bonn il 20 aprile 1970.

Pertanto non sembra esatta l'affermazione che atti o iniziative particolarmente segnalabili per civiltà, generosità e coraggio concernenti i nostri connazionali all'estero siano ignorate dalle nostre rappresentanze e invece conosciute dalla stampa, in quanto talvolta avviene proprio il contrario e cioè che la stampa apprende di tali iniziative dalle nostre rappresentanze all'estero.

Per altro ai connazionali che si siano distinti sia per atti di coraggio, sia per costante applicazione ai loro doveri, il Governo italiano ha nella maggior parte dei casi concesso riconoscimenti sotto forma di attestati di benemerita, conferimento di onorificenze, concessioni di medaglie nonché, quando possibile, aiuti finanziari.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: BEMPORAD.

MATTARELLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se, in considerazione del lungo periodo di tempo già trascorso, intenda predisporre degli idonei provvedimenti per accelerare la corresponsione dei contributi do-

vuti agli artigiani di Trapani per i danni alluvionali del 1968.

Essendo stato già il ritardo di sensibile pregiudizio economico agli interessati, molti dei quali hanno bisogno della somma loro dovuta, si impone la necessità di procedere con particolare urgenza alla definizione delle relative pratiche. (4-13451)

RISPOSTA. — Questo Ministero al fine di consentire agli artigiani ed ai commercianti delle zone alluvionate di Trapani di percepire il contributo di lire 500 mila, previsto dalle provvidenze straordinarie adottate a seguito delle avversità atmosferiche dell'ultimo quadrimestre 1968, ha provveduto in data 28 dicembre 1968 ad emettere, ai sensi dell'articolo 33 del decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1233, un primo ordine di accreditamento di lire 20 milioni in favore della locale prefettura.

Esauriti i fondi previsti dal citato decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1233, è stato effettuato un ulteriore accreditamento di lire 200 milioni in favore della stessa prefettura di Trapani non appena è divenuta operante la legge 16 maggio 1970, n. 335, con la quale è stato disposto un nuovo stanziamento di lire 1.400 milioni sui capitoli di bilancio di questo Ministero per far fronte a tali esigenze.

La prefettura di Trapani ha fatto presente che alla data del 5 ottobre 1970 erano già stati emessi 188 ordinativi di pagamento, su 269 istanze accolte e che i rimanenti ordinativi erano in corso di emissione.

Il Ministro: GAVA.

MAZZOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare per consentire agli artigiani delle zone alluvionate di Trapani di percepire il contributo di lire 500 mila previsto dalle provvidenze straordinarie adottate a seguito della alluvione del 1968, e strettamente necessario per la ripresa economica delle aziende danneggiate dall'alluvione stessa. (4-13571)

RISPOSTA. — Questo Ministero al fine di consentire agli artigiani ed ai commercianti delle zone alluvionate di Trapani di percepire il contributo di lire 500 mila, previsto dalle provvidenze straordinarie adottate a seguito delle avversità atmosferiche dell'ultimo quadrimestre 1968, ha provveduto in data 28 di-

cembre 1968 ad emettere, ai sensi dell'articolo 33 del decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1233, un primo ordine di accreditamento di lire 20 milioni in favore della locale prefettura.

Esauriti i fondi previsti dal citato decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1233, è stato effettuato un ulteriore accreditamento di lire 200 milioni in favore della stessa prefettura di Trapani non appena è divenuta operante la legge 16 maggio 1970, n. 335, con la quale è stato disposto un nuovo stanziamento di lire 1.400 milioni sui capitoli di bilancio di questo Ministero per far fronte a tali esigenze.

La prefettura di Trapani ha fatto presente che alla data del 5 ottobre 1970 erano già stati emessi 188 ordinativi di pagamento, su 269 istanze accolte e che i rimanenti ordinativi erano in corso di emissione.

Il Ministro: GAVA.

MENICACCI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere cosa ci sia di vero in ordine a presunte disposizioni e provvidenze in favore della ripresa dei lavori e del potenziamento degli impianti degli aeroporti di Perugia-Assisi (Sant'Egidio) e di Foligno-Spoleto-Terni, di cui fu più volte assicurata la riattivazione e soprattutto l'adeguamento alle sempre maggiori necessità turistiche ed economiche della regione umbra.

Per conoscere in ogni caso come si intenda risolvere la vicenda dei due aeroporti che ormai sta dilungandosi nel tempo oltre misura e, quindi, se si intenda o no aprire gli stessi al traffico aereo nazionale ed internazionale. (4-14053)

RISPOSTA. — Il potenziamento dell'aeroporto di Perugia Sant'Egidio potrà essere disposto soltanto nell'ambito dell'attuazione del piano regolatore per gli aeroporti concernenti il finanziamento degli interventi per l'ammmodernamento delle infrastrutture e dei servizi della rete aeroportuale italiana.

Il relativo disegno di legge è ancora allo esame del Parlamento.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Foligno, premesso che lo stesso è aperto al traffico turistico nazionale, si fa presente che il suo potenziamento potrà essere preso in considerazione quando entreranno in servizio aerei commerciali a decollo corto.

L'aeroporto stesso non è stato inserito tra quelli di cui al citato disegno di legge in

quanto il piano regolatore per gli aeroporti ha previsto per ciascuna regione soltanto aeroporti destinati a servizi di collegamento commerciale.

Il Ministro: VIGLIANESI.

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se ritenga che le ragioni che hanno determinato la programmazione della particolare trasmissione televisiva che ha seguito immediatamente il rientro degli astronauti, umanamente vittoriosi sull'insuccesso tecnico, siano state quelle della opportuna indispensabile esaltazione dell'impresa e non nella rozza critica alla medesima dalla quale, a parte qualche nobile intervento, sono stati sottolineati l'« inopportunità » e l'« alto costo » della spedizione lunare.

Per conoscere se, visto che le valutazioni vengono così superficialmente espresse e che i conti vengono enunciati in tale guisa, si ritenga di dover ammonire il moderatore del dibattito ed evidente ispiratore dell'indirizzo assunto Sergio Zavoli, ricordandogli che con la rinuncia alla sua potente automobile e sostituendola con una modesta utilitaria si potrebbe provvedere all'acquisto di un alloggio per una famiglia indigente, mentre con il suo stipendio potrebbero vivere almeno venti famiglie di disoccupati o almeno quaranta famiglie di pensionati. (4-11804)

RISPOSTA. — La trasmissione televisiva dedicata dalla RAI al drammatico viaggio dell'*Apollo 13* ha inteso soprattutto, come testimoniano l'immediatezza della programmazione e il fatto che essa sia stata diffusa in presa diretta, offrire un documento spontaneo delle reazioni della attuale società rispetto all'eccezionale avvenimento, alla luce dei vari riflessi che esso poneva dal punto di vista scientifico, tecnico, morale e psicologico.

La vastità dei temi affrontati e il carattere aperto della trasmissione hanno fatto sì che nel dibattito siano emersi sovente vivi contrasti di opinioni; rispetto ai quali l'intervento del moderatore si è estrinsecato principalmente nel cercare di dare uguale spazio e risalto alle varie tesi delle persone intervistate.

L'impostazione data alla trasmissione appare coerente ad una concezione democratica e imparziale della conduzione del servizio radiotelevisivo. L'espressione di spunti critici e di riserva da parte di alcuni partecipanti in contrasto alle posizioni assunte da altri nei

confronti della grande impresa americana è conseguenza naturale di essa.

È però importante che, come ebbero a riconoscere alla fine del dibattito gli stessi partecipanti, nell'insieme sia stato dato ampio rilievo a tutte le opinioni che vennero manifestate.

Il Ministro: BOSCO.

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se siano fondate le notizie diffuse presso i lavoratori delle ferrovie complementari della Sardegna secondo le quali dal 1° gennaio 1971 verrebbero chiusi i tronchi ferroviari Laconi-Sorgono e Mandas-Arbatax (Nuoro); se nel caso affermativo, ritenga dover sentire, prima di ogni definitiva decisione, tutte le confederazioni sindacali sulla opportunità della chiusura anzidetta e sulla sistemazione del personale. (4-13713)

RISPOSTA. — Non risultano rispondenti al vero le notizie circa l'eventuale sostituzione con autoservizi dei tronchi ferroviari Laconi-Sorgono e Mandas-Arbatax.

Si può assicurare infatti che nessuna decisione è stata presa in merito.

Il Ministro: VIGLIANESI.

PISICCHIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se i provvedimenti assicurati a seguito di precedente interrogazione agli utenti della TV di Cagnano Varano (Foggia) siano stati attuati.

Risulta ancora persistente la presenza di interferenze prodotte da impianti stranieri. Poiché detti disturbi si ripetono con maggiore frequenza nel periodo estivo, ed attesa l'imminenza di tale stagione, si sollecita l'adozione di tutti quegli accorgimenti che perlomeno limitino la presenza di segnali interferendo la ricezione televisiva per soddisfare la legittima richiesta degli utenti della TV di Cagnano Varano che ancora delusi hanno manifestato l'intenzione di non versare il canone di abbonamento. (4-12079)

RISPOSTA. — La RAI sta svolgendo ogni opportuna azione per superare le difficoltà di ordine tecnico che il problema presenta.

Il Ministro: BOSCO.

QUARANTA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere — premesso come risulta da una istanza trasmessa al ministro e pubblicata dalla stampa ad iniziativa degli abitanti di una vasta zona del centro antico della città di Salerno — se risulti fondata la notizia di una prevista soppressione della succursale 3 delle poste, sita in piazza Abate Conforti, o il suo trasferimento e se, in considerazione dei documentati motivi esposti, il ministro interrogato voglia soprassedere o revocare l'eventuale contestato provvedimento. (4-12760)

RISPOSTA. — L'ufficio postale di Salerno succursale 3 era da tempo divenuto inadatto allo svolgimento dei servizi ed insufficiente rispetto alle esigenze dell'utenza, per cui si era reso necessario provvedere ad una diversa sistemazione.

Dopo anni di inutili ricerche l'amministrazione riusciva finalmente a reperire un locale di nuova costruzione, spazioso, luminoso e bene aereato, situato in via Arce — angolo piazza Sedile di Portarotese — ad appena 200 metri dalla sede del vecchio locale.

Sulla idoneità del nuovo locale, come è consuetudine dell'amministrazione, veniva sentito il parere del comune di Salerno che, con apposita delibera manifestava la sua adesione al provvedimento, dopo di che si procedeva alla stipula del contratto di affitto del nuovo locale.

Le successive doglianze degli abitanti del centro antico, contrari al trasferimento dell'ufficio, nonché il ripensamento sulla decisione a suo tempo adottata dall'amministrazione comunale di Salerno, hanno indotto la amministrazione postelegrafonica a disporre ulteriori accertamenti che, tuttavia, hanno confermato l'opportunità del trasferimento dell'ufficio nella nuova sede più moderna e funzionale.

Allo stato delle cose la succursale 3 di Salerno espleta i servizi, fin dal 22 agosto 1970, nei nuovi locali di via Arce con piena soddisfazione della cittadinanza.

Il Ministro: BOSCO.

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di carenza in cui versano i locali dell'ufficio postale di Palermo, succursale 4, sito in piazza Indipendenza, sede della regione siciliana del comando militare territoriale, della legione

dei carabinieri, del distretto militare e di altri importanti uffici, nonché centro dei più significativi monumenti arabo-normanni della città, e luogo quindi di preminente interesse turistico.

L'interrogante desidera, pertanto, conoscere quali provvedimenti il ministro intenda adottare:

a) per l'ampliamento dei locali, del tutto inadeguati;

b) per l'igiene e la decenza del complesso, recentemente, invano, oggetto di disinfe-stazione da parte del locale ufficio sanitario postelegrafonico;

c) per il rinnovo dei mobili e della sportelleria. (4-13092)

RISPOSTA. — Il problema inerente una diversa e migliore sistemazione dell'ufficio postale di Palermo, succursale 4, è ben presente all'attenzione di questa amministrazione, tuttavia per la mancanza di idonei ambienti nella zona non è stato possibile finora pervenire ad una definitiva conclusione; si è pertanto ripiegato sulla determinazione di migliorare la funzionalità dell'attuale sede mediante opportuni lavori in corso di esecuzione.

Si assicura inoltre che, non appena tali lavori saranno stati completati, si disporrà per la fornitura degli arredi occorrenti per rendere l'ufficio stesso il più possibile idoneo allo espletamento dei servizi nell'interesse della utenza.

Il Ministro: Bosco.

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di inadeguatezza e di indecorosità, in cui si trova l'ufficio postale di Petralia Sottana (Palermo), importante centro turistico delle Madonie.

Tenuto presente che il comune ha messo a disposizione dell'amministrazione postale l'area per la costruzione del nuovo edificio, con la possibilità di alloggi per il personale, l'interrogante desidera conoscere se il ministro ritenga di dover sollecitare la progettazione e la realizzazione del nuovo complesso.

(4-13523)

RISPOSTA. — Premesso che l'attuale sede dell'ufficio postale di Petralia Sottana, restaurata a cura e spese di questa amministrazione, può ritenersi quasi idonea allo svolgimento dei servizi di istituto, si informa che, allo scopo di dare all'ufficio stesso una sistemazio-

ne più adeguata alle sempre crescenti esigenze dell'utenza, già da tempo questa amministrazione medesima ha avviato trattative con il comune interessato per la cessione di una area sulla quale costruire un apposito edificio postale.

Quando già l'amministrazione postale aveva predisposto il progetto esecutivo su una area messa a disposizione dal comune, vennero frapposti ostacoli di natura tecnica ed economica tali da impedire la realizzazione dell'opera per cui sono state impartite disposizioni agli organi periferici per un incontro concreto con i rappresentanti del comune anche per ottenere la cessione dell'area di sedime libera da qualsiasi vincolo che, comunque possa limitare la costruzione dell'edificio stesso.

Il Ministro: Bosco.

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se sia a conoscenza della grave crisi economica che travaglia i comuni di Niscemi, Bulera, Riesi, Mazzarino e di Gela, in provincia di Caltanissetta, di Licata e di Palma di Montechiaro in provincia di Agrigento, e del ritardo che si preannuncia per le nuove iniziative industriali nel nucleo di Gela a causa della carenza di acqua dolce.

Considerato che la Cassa per il mezzogiorno, accertata l'insufficienza delle risorse idriche convezionali, sia per l'uso potabile sia per quello agricolo e industriale, lungo la fascia litoranea Gela-Licata, ove esistono fra l'altro favorevoli condizioni climatiche e geopedologiche per uno sviluppo agricolo intensivo, ha deciso di realizzare un impianto pilota di dissalamento dell'acqua marina; l'interrogante chiede di conoscere:

a) se il progetto del dissalamento sia stato definito;

b) se sia stata scelta l'area ove dovrà costruirsi detto dissalatore e quali eventuali difficoltà sono sorte al riguardo;

c) i tempi previsti per la realizzazione dell'impianto;

d) se nella potenzialità iniziale e finale dell'impianto siano tenute presenti le necessità di acqua della zona e per gli usi potabili e industriali e per gli usi agricoli. (4-13952)

RISPOSTA. — Il progetto relativo alla realizzazione di un impianto di dissalazione di acqua marina per l'approvvigionamento idrico intersettoriale della fascia costiera Gela-Licata,

definito nelle sue linee di impostazione e di dimensionamento, trovasi in fase di messa a punto per quanto concerne il raggiungimento della situazione ottimale dal punto di vista tecnologico e gestionale.

La localizzazione dell'impianto stesso è prevista entro il perimetro del nucleo di industrializzazione di Gela e è allo studio il superamento dei problemi relativi a tale ubicazione; i tempi necessari per la realizzazione dell'impianto possono ipotizzarsi nell'ordine dei 30 mesi.

Circa la definizione della potenzialità iniziale e finale dell'impianto, sono state tenute presenti le necessità idriche della zona per i diversi settori di utilizzazione.

In particolare, per quanto afferisce agli usi potabili, la realizzazione del dissalatore permetterà di provvedere, in via diretta, all'integrazione dei comuni di Gela, Licata e Palma di Montechiaro e indirettamente, in ragione della conseguente maggiore disponibilità di risorse convenzionali, all'integrazione degli comuni cui l'onorevole interrogante fa riferimento.

Per quanto attiene agli usi industriali, è previsto di assicurare la copertura delle esigenze connesse allo sviluppo delle attività del nucleo di Gela.

Concreti e vantaggiosi riflessi riguarderanno, infine, il settore agricolo attraverso lo svincolo a favore di tale settore di risorse idriche superficiali e sotterranee dei bacini del Dirillo e della zona di Comiso.

Il Ministro: TAVIANI.

SANTI. — Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere quali siano le prospettive dello stabilimento Montedison di La Spezia dal momento che in detto stabilimento si verificano continuamente trasferimenti di personale, di macchine ed attrezzature, verso altre divisioni Montedison e nel contempo si registra una costante riduzione dell'organico per la mancata reintegrazione del personale messo a riposo o dimissionario.

Per sapere se queste manovre precludano ad un ridimensionamento delle attività della società nello stabilimento ligure e per sapere inoltre come, in caso affermativo, intenda intervenire il Governo, per evitare tale ulteriore colpo all'economia della provincia ligure spezzina già duramente provata dal ripetersi di analoghi fatti. (4-13894)

RISPOSTA. — Secondo i nuovi orientamenti del mercato degli imballaggi, la società Montecatini-Edison ha iniziato nei suoi jufifici anche la produzione di rafia tessile per tele, di sacchi in mopen e di sacchi di plastica autoportanti (in politene e in vipla).

Per tale settore la società ha impostato un programma di ristrutturazione dei propri stabilimenti di La Spezia, Ravenna e Aulla al fine di rendere più razionali le produzioni trasferendo macchinari ed attrezzature in base ai nuovi orientamenti produttivi. Ciò è avvenuto anche per lo stabilimento di La Spezia, ma non sembra che ciò debba comportare la riduzione del personale attualmente occupato, in considerazione anche del fatto che l'attuazione del programma di ristrutturazione sopra accennato, implicherà nuovi investimenti.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato: GAVA.

SARGENTINI. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per conoscere:

1) per quali motivi l'amministrazione postale abbia ritenuto opportuno diminuire drasticamente l'inoltro degli effetti postali da e per la Sardegna attraverso il porto di Civitavecchia ed i servizi della Tirrenia che collegano quotidianamente detto porto con Cagliari ed Olbia; e per quali motivi, di esclusivo interesse dell'amministrazione e dell'utenza, e non viceversa di interesse privato degli appaltatori e dei vettori, il traffico dei pacchi e delle stampe sia stato deviato su altri scali e su linee di navigazione private;

2) se sia a conoscenza del fatto che tali iniziative hanno determinato, oltre ad un aumento dei costi, gravi ritardi e disfunzioni nell'inoltro e nella distribuzione degli effetti postali, con particolare danno per i destinatari isolani;

3) se corrisponda a verità il fatto che, con l'eliminazione dell'inoltro degli effetti postali sulla linea 5 per Cagliari della società di navigazione Tirrenia, l'amministrazione postale ha volontariamente rinunciato alla franchigia di trasporto con la società di navigazione Tirrenia sulla motonave per Cagliari nella misura del 2 per cento dell'intero volume di stivaggio, continuando a pagare alla società appaltatrice l'intero carico degli effetti postali diretti a Cagliari e inoltrati via Olbia;

4) se effettive esigenze di servizio abbiano consigliato lo smantellamento del reparto stampe e pacchi delle poste di Civita-

vecchia; per quali motivi l'amministrazione abbia rifiutato di ascoltare al riguardo i rappresentanti del personale e se ritenga di prescrivere che — dovendosi effettuare trasferimenti — questi vengano effettuati tenendo conto di criteri obiettivi (anzianità, carico di famiglia, ecc.) e non con totale arbitrarietà, quando non con criteri di discriminazione incompatibili con diritti dei lavoratori.

(4-12322)

RISPOSTA. — All'inizio dell'anno 1965 i collegamenti postali da e per la Sardegna erano effettuati per le corrispondenze epistolari ed i pacchi urgenti con i voli della rete aerostale notturna; le stampe ed i pacchi ordinari se erano indirizzati alla zona di Cagliari ed a quella di Olbia venivano avviati a destinazione, attraverso il porto di Civitavecchia, con le motonavi Civitavecchia-Cagliari e Civitavecchia-Olbia, se invece erano indirizzati alla zona di Sassari transitavano per il porto di Genova, per essere imbarcati sulla motonave Genova-Porto Torres.

Mentre il collegamento aereo assicurava lo scambio in tempi soddisfacenti, per i collegamenti via mare degli oggetti provenienti dal triangolo industriale Torino-Milano-Genova (oggetti che sono poi la maggioranza) i tempi di inoltro non potevano considerarsi accettabili, in quanto occorre, per l'arrivo a destinazione, non meno di quattro giorni, tenuto conto della necessità di procedere alle operazioni intermedie di scarico da carro ferroviario, carico su motonave e viceversa.

L'amministrazione pose pertanto allo studio la possibilità di avvalersi tra Genova e la Sardegna dei traghetti della serie *Canguro*, che consentono di adottare un sistema di trasporto del tutto nuovo; il carico viene, infatti, effettuato presso gli uffici postali di origine in *containers*, che vengono piombati, imbarcati direttamente dal traghetto e consegnati agli uffici di destinazione, i quali ne curano la spiombatura e lo scarico.

Dopo un periodo di sperimentazione, protrattosi per quasi due anni, si è ritenuto opportuno adottare il nuovo sistema, in via definitiva, per gli effetti postali provenienti dal nord Italia, compresi quelli per la zona di Cagliari e per quella di Olbia (che prima, come già si è detto, erano avviati attraverso il porto di Civitavecchia).

Ad una siffatta determinazione si è pervenuti tenendo conto degli innegabili vantaggi di ordine tecnico-funzionale che il sistema stesso comporta, vantaggi che possono individuarsi in una riduzione del tempo di tra-

sporto di gran lunga superiore al 50 per cento di quello prima impiegato ed in una diminuzione di perdite e danni dei carichi. Non va, poi, trascurato che, in tal modo, vi è la possibilità di evitare le giacenze di pacchi presso i porti di imbarco durante il periodo delle festività (quando cioè il traffico pacchi raggiunge valori pari a circa 2,5 volte il traffico medio normale), mentre, in passato, spesso accadeva che, per il maggior afflusso dei passeggeri durante tali periodi, le motonavi effettuavano corse straordinarie con la conseguente limitazione della sosta nei porti e l'impossibilità di effettuare operazioni di imbarco di posta e merci.

Va poi messo in rilievo che il ricorso ai traghetti *Canguro* si è dimostrato particolarmente conveniente anche sotto il profilo dei costi.

Infatti, da un raffronto tra la spesa sostenuta ricorrendo a tali mezzi nel primo semestre dell'anno 1969 (periodo per il quale si dispone di dati completi e definitivi) e quella che si sarebbe dovuta sopportare per trasportare lo stesso numero di oggetti avvalendosi dei mezzi tradizionali — considerata anche la gratuità di nolo per il 3 per cento delle stive — si è potuto constatare che l'uso del nuovo sistema ha consentito un'economia di lire 25 per ogni oggetto trasportato.

Ulteriori economie non valutate, ma obiettivamente esistenti, sono determinate dal minore impiego di personale postale per lo scarico dei carri nelle stazioni ferroviarie di Genova e Civitavecchia, dall'eliminazione dell'impiego di automezzi postali per il trasporto degli effetti dagli scali ferroviari a sottobordo e dall'eliminazione delle operazioni di trasporto e scarico da sottobordo ad ufficio nei porti di arrivo.

Si soggiunge che il ridimensionamento degli assegni del personale presso l'ufficio portuale di Civitavecchia è l'inevitabile conseguenza della riduzione di traffico realizzata per effetto dell'accennato diverso avviamento degli oggetti postali provenienti dal nord Italia, dato che il traffico dell'Italia centrale a destinazione Sardegna, per la verità non rilevante, continua ad essere imbarcato nel porto laziale.

Infine va precisato che nell'adozione dei provvedimenti di trasferimento del personale della carriera ausiliaria da detta località a Roma, l'amministrazione ha tenuto presente, per ogni singola unità, la situazione familiare.

Il Ministro: Bosco.

SCUTARI E CATALDO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se sia a conoscenza della delibera consiliare del comune di Brienza (Potenza), adottata nella seduta del 21 febbraio 1970, nuovamente ripresa nella seduta del 26 settembre 1970 ed inviata al consiglio di amministrazione della Cassa per il mezzogiorno, relativa alla richiesta di uno « svincolo » alla superstrada della valle d'Agri da costruirsi in prossimità del centro abitato di Brienza.

Per conoscere se ritenga opportuno intervenire presso il consiglio di amministrazione della Cassa per far predisporre un progetto di « svincolo » alla superstrada dell'alta valle d'Agri da costruirsi all'inizio della strada statale 276, in prossimità del centro abitato di Brienza, al fine di consentire un più rapido collegamento di quel comune alla costruenda superstrada e per rendere più efficiente la rete viabile della zona. (4-13975)

RISPOSTA. — Nel progetto esecutivo del tratto di strada a scorrimento veloce Valle d'Agri — statale n. 9 (approvato il 16 maggio 1969, appaltato il 22 ottobre 1969 e consegnato all'impresa il 10 dicembre 1969) è già previsto, a sud-ovest dell'abitato di Brienza, un complesso svincolo direzionale con statale n. 95.

Tale svincolo è coordinato con l'ammodernamento della stessa statale, in corso di progettazione a cura dell'ANAS, per il miglioramento delle comunicazioni con Potenza, capoluogo della regione.

Per l'esame delle attuali possibilità tecnico-economiche e funzionali di realizzazione del nuovo svincolo aggiuntivo richiesto dal comune di Brienza, si è già interessata l'amministrazione provinciale di Potenza, che è l'ente affidatario dell'opera, affinché, d'intesa con l'ANAS destinataria ultima della strada, essendo l'itinerario veloce della Val d'Agri già classificato statale, e con il comune, riferisca con proposte conclusive nel merito.

Di ciò è stato opportunamente informato il comune di Brienza.

Il Ministro: TAVIANI.

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per conoscere se intenda interessarsi in modo efficace perché, dopo le cifre scandalose riguardanti gli « ingaggi » dei calciatori professionisti, il fenomeno non si estenda — come sembra in-

vece verificarsi — anche agli allenatori di squadre calcistiche, con cifre mortificanti per la collettività dei lavoratori italiani e per un sano concetto di sport, e con aggravii finanziari che finiscono per pesare sugli spettatori.

Per conoscere, ancora, in quale modo lo Stato intervenga fiscalmente sugli ingaggi sia dei calciatori sia degli allenatori. (4-09816)

RISPOSTA. — I premi d'ingaggio dei giocatori e degli allenatori, sebbene abbiano un contenuto meramente convenzionale in relazione alla nota prassi delle « permutate », costituiscono tuttavia un problema che, per gli aspetti d'ordine non soltanto economico che lo contraddistinguono, è attentamente seguito dagli organi di Governo interessati, questo Ministero compreso, per quegli interventi che si appaleseranno più opportuni ai fini di una organica disciplina del settore.

Allo stato, l'organizzazione sportiva vigila affinché ai contratti d'ingaggio venga data la pubblicità prevista dalla normativa federale, pubblicità che è assicurata attraverso il deposito dei contratti stessi presso le leghe di appartenenza e che elimina ogni pericolo di evasione fiscale.

Quanto agli aspetti prettamente fiscali del problema, si fa presente che, per quanto attiene all'imposizione diretta, le somme percepite dalle società e dalle associazioni calcistiche per la cessione dei giocatori e dei tecnici (allenatori, ecc.) già concorrono, quali componenti positive, alla formazione del reddito di esercizio delle società ed associazioni stesse, reddito assoggettabile all'imposta di ricchezza mobile in categoria B con le aliquote discriminate previste dall'articolo 90 del testo unico 29 gennaio 1958, n. 645, e successive modificazioni. I premi di trasferimento e i premi di riconferma — corrisposti ai giocatori o ai tecnici trasferiti da una società all'altra oppure confermati dalla società presso cui hanno prestato la propria attività nel precedente anno sportivo — sono, invece, assoggettati, ai sensi dell'articolo 127 del citato testo unico n. 645, alla imposta di ricchezza mobile di categoria C/2 ed alla relativa imposta complementare, al pari degli altri compensi percepiti dagli stessi soggetti.

Per quanto riguarda invece il settore della imposizione indiretta, l'auspicata istituzione di una nuova imposta, che colpisca con criteri di progressività i contratti di acquisto dei calciatori e dei tecnici, non appare consigliabile ora che si attende l'attuazione di una

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

generale riforma del sistema tributario, che dovrà riordinare l'intera materia impositiva.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: MATTEOTTI.

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per conoscere i suoi intendimenti per giungere ad adeguate forme assistenziali e previdenziali a favore dei calciatori professionisti italiani, per sottrarli all'aleatorietà di una carriera relativamente breve, e perché si cessi di giustificare l'enormità di certi guadagni coi rischi che la categoria corre a differenza delle altre categorie professionali. (4-13154)

RISPOSTA. — La Federazione italiana gioco calcio ha attuato per proprio conto una forma di assicurazione per il rischio di morte sia a favore della società che dei familiari dei giocatori.

La predetta federazione ha pure attuato una forma di assistenza malattie per i calciatori ed i loro familiari ed ha allo studio un progetto per la istituzione di una cassa pensione a beneficio degli sportivi professionisti.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: MATTEOTTI.

SKERK E LIZZERO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza di un nuovo caso di ineccepibile discriminazione a danno della minoranza nazionale slovena della regione Friuli-Venezia Giulia, avvenuto nel comune di San Leonardo (Udine), dove l'ANPI ed il comune avevano deciso di onorare, con una lapide con scritta bilingue, italiano e sloveno, a ricordo di 13 partigiani sloveni caduti ed i cui resti sono stati recentemente traslati nel locale cimitero. Qualche giorno prima della cerimonia la prefettura di Udine ha imposto che dalla lapide fosse tolta la parte scritta in lingua slovena.

Chiedono di sapere chi abbia emanato l'ordine, e per disposizioni di chi, e se creda doveroso di richiamare il funzionario e le autorità almeno a rispettare il diritto dei Caduti di essere ricordati nella propria madrelingua e di revocare quell'ordine ingiustificato. (4-14087)

RISPOSTA. — Nell'aprile del 1968, l'ANPI di Udine rivolse premure al comune di San Leonardo per una sistemazione dignitosa dei resti di 13 partigiani sloveni, caduti nel 1943, ed inumati in una fossa comune di quel cimi-

tero. Per mancanza di mezzi, lo stesso comune soprassedette ad ogni iniziativa; tuttavia l'ANPI fu autorizzata a collocare una lapide, con tredici stellette, in memoria di detti caduti; non venne autorizzata, invece, la posa di una seconda lapide con la scritta bilingue.

Successivamente, la giunta municipale di San Leonardo, con deliberazione del 30 settembre 1970, n. 36, disponeva l'acquisto di una tomba monumento con i fondi erogati da diversi enti e personalità della regione Friuli-Venezia Giulia, per la sistemazione definitiva dei caduti predetti, da collocare sopra la fossa comune con un breve spostamento verso il muro di cinta del cimitero.

La cerimonia veniva programmata per il 25 ottobre 1970 e in proposito aveva luogo un ampio dibattito nella seduta del consiglio comunale del 18 stesso mese, nel corso della quale venivano adottate, all'unanimità, le seguenti determinazioni:

1) collocare la tomba monumento nel cimitero di San Leonardo per una dignitosa e definitiva sistemazione di 13 salme di partigiani sloveni ignoti, caduti in zona nel 1943;

2) caratteristiche della lapide: a) lato destro - stella con 5 punte, ramo di quercia ed alloro; b) lato sinistro - epigrafe in lingua italiana « Caddero nel 1943 e qui riposano n. 13 partigiani sloveni ignoti ».

La cerimonia aveva poi luogo, come programmato, il 25 ottobre, con l'intervento del segretario dell'ANPI di Udine, del console generale jugoslavo in Trieste, del presidente dei combattenti di Nova Gorica e di delegazioni dell'ANPI di Trieste, Gorizia e della provincia di Udine.

Nella circostanza, quattro giovani del movimento « Lotta continua », giunti da Trieste, esponevano sul muro del terrapieno del cortile della chiesa di San Leonardo, situato alle spalle della tomba dei partigiani, uno striscione con la scritta in lingua slovena: « I partigiani sloveni - Associazione partigiani slavi », nonché un cartellone su cui vi era la scritta, pure in lingua slovena, « caddero nel 1943 e qui riposano numero 13 partigiani sloveni ignoti ».

La scritta sulla lapide, in lingua italiana, è analoga.

L'atto dei giovani, pur non avendo creato incidenti di alcun genere, veniva biasimato, principalmente, dal vicepresidente dell'ANPI di Udine.

Terminata la cerimonia, alcuni dei predetti giovani distribuivano un manifestino ciclostilato in lingua slovena, con il quale si criticava una pretesa ingerenza governativa

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1970

volta a far sì che l'iscrizione sulla tomba risultasse in lingua italiana, e non anche in lingua slovena.

È evidente, per contro, che a decidere l'iscrizione sulla tomba dei partigiani sloveni è stata esclusivamente l'amministrazione comunale di San Leonardo la quale, d'altronde, come risulta dagli appositi inviti diramati il 14 ottobre 1970, ha altresì organizzato la cerimonia in questione.

Il Ministro: RESTIVO.

TEMPIA VALENTA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere per quali motivi non è stato concesso l'esonero dal servizio militare all'alpino Sangalli Giuseppe, residente a Vigliano Biellese (Vercelli), padre di due bambine, una di 11 mesi e l'altra di 20 giorni, interpretando regolarmente le disposizioni vigenti in materia.

Per sapere se corrisponde al vero che il Sangalli sia stato deferito al tribunale militare per diserzione.

L'alpino Sangalli, a quanto risulta, non è rientrato al reparto il giorno in cui gli scadeva la licenza ma non si è reso irreperibile. Egli è rimasto a casa presso la propria famiglia, perché proprio il giorno stesso in cui doveva rientrare al reparto, la moglie Ornella Pollo di 19 anni, dava alla luce (in condizioni difficilissime per un fattore negativo del sangue) la seconda figlia.

Considerando inoltre che l'invito rivolto ai giovani genitori di fare ricoverare le due figlie presso un orfanatrofio, fintanto che il padre non abbia ultimato la ferma militare, oltre che non legittimo sotto il profilo delle disposizioni in tema di esoneri, è contrario alla dignità e al sentimento di affetto dei genitori, che vogliono tenere con sé le loro bambine, l'interrogante chiede di sapere se il ministro intenda intervenire per dare al caso la sua giusta dimensione umana, e interpretando obiettivamente le cose e le disposizioni vigenti che regolano gli esoneri militari per motivi familiari, far collocare in congedo anticipato il Sangalli, affinché possa provvedere al mantenimento delle due bambine e della moglie. (4-13267)

RISPOSTA. — In base alle vigenti disposizioni, il riconoscimento del titolo di dispensa dal compiere la ferma di leva in favore dei giovani ammogliati con prole è condizionato a uno stato di effettivo bisogno del nucleo familiare dell'iscritto, tenuto conto anche delle

possibilità di assistenza delle famiglie di origine dei coniugi.

Nei confronti dell'alpino Giuseppe Sangalli non ha potuto trovare accoglimento la richiesta di concessione del beneficio per il titolo menzionato, in quanto è risultato che con la chiamata alle armi dell'interessato la famiglia non avrebbe perduto i necessari mezzi di sostentamento.

Corrisponde al vero che il Sangalli è stato deferito al tribunale militare per il reato di diserzione. Il nominato, infatti, al termine di una breve licenza di giorni 5, prorogata di altri 5 giorni per malattia, non faceva ritorno al reparto. Informati del fatto i carabinieri di Vigliano Biellese per i necessari accertamenti, questi comunicavano al comando che il militare trovavasi al proprio domicilio e che non intendeva riprendere servizio.

Posto in libertà provvisoria, il Sangalli è attualmente assegnato al distretto militare di Vercelli per il completamento degli obblighi di leva.

Il Ministro: TANASSI.

TERRAROLI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se siano a conoscenza della condotta tenuta dalla direzione provinciale della SIP di Brescia nei confronti del signor Agostino Santi, invalido di guerra (e padre di sette figli, di cui uno soltanto lavora come apprendista), beneficiario di collocamento obbligatorio presso questa azienda, assunto « in prova », licenziato il 29 maggio 1970 per motivi che ancora oggi non è dato di conoscere nonostante i ripetuti solleciti rivolti dall'interessato e dalla sua organizzazione sindacale sia alla direzione provinciale di Brescia sia alla direzione generale di Torino; quali misure urgenti intendano adottare per accertare le responsabilità di simile condotta e per il ritiro immediato del grave provvedimento, la cui illegittimità, a giudizio dell'interrogante, è ampiamente suffragata da note sentenze della Corte di cassazione che più volte (sentenza del 1° ottobre 1955, n. 2742, e sentenza del 14 giugno 1957, n. 2242) ha considerato illegittimi provvedimenti di questa natura in caso di assunzione obbligatoria. (4-12939)

RISPOSTA. — Il signor Agostino Santi, invalido di guerra, è stato assunto come manovale il 1° aprile 1970 in forza delle vigenti norme sul collocamento obbligatorio degli invalidi di guerra, previo periodo di prova di 3

mesi, ai sensi dell'articolo 6 del contratto collettivo di lavoro della società medesima.

Poiché a quell'epoca l'organico dei fattorini dell'esercizio di Brescia (tutti assunti obbligatoriamente) era superiore alle esigenze del servizio il signor Santi fu addetto al locale magazzino, considerata anche la diminuzione non rilevante della capacità lavorativa generica (30 per cento). Va osservato, infatti, che i magazzini sono dotati di attrezzature e macchine che consentono l'utilizzazione di invalidi che hanno subito riduzioni della capacità lavorativa in misura anche superiore al 30 per cento.

Nonostante ciò il Santi, in data 21 maggio 1970, comunicò per iscritto alla locale direzione SIP che le sue condizioni personali non gli permettevano di svolgere le mansioni affidategli. La direzione, allora, constatato il rifiuto opposto dall'interessato a svolgere i compiti ad esso assegnati ha provveduto, in data 29 maggio 1970, ad interrompere il periodo di prova.

Si aggiunge che, in virtù delle vigenti norme, appare legittimo sottoporre ad un periodo di prova, gli assunti in base al collocamento obbligatorio, fermo restando, ovviamente, l'obbligo di assumere la prescritta aliquota di invalidi. Effettivamente in passato la giurisprudenza della Cassazione — cui si riferiscono le due ormai remote sentenze citate nell'interrogazione (del 1955 e del 1957) — giudicò non ammissibile sottoporre a prova gli invalidi del lavoro in virtù delle particolari prerogative di cui beneficiava, in base al decreto-legge 3 ottobre 1947, n. 1222, tale categoria di minorati.

Ma si trattava di una fattispecie particolare e non sembra che l'interpretazione giurisprudenziale possa andare al di là del caso concreto ed essere estesa ad altre categorie di minorati, come gli invalidi di guerra, tra le quali rientra il signor Santi.

Per quanto attiene poi ai rilievi circa la mancata motivazione della risoluzione del rapporto di lavoro in questione, si ricorda che le norme di legge che impongono al datore di lavoro tale motivazione non sono applicabili, per disposizione espressa dall'articolo 10 legge 15 luglio 1966, n. 604, ai lavoratori in prova.

Si porta infine a conoscenza che in sostituzione del signor Santi, e per le stesse mansioni, si sta provvedendo all'assunzione di un'altra unità, avviata obbligatoriamente al lavoro quale invalido civile.

Il Ministro delle partecipazioni statali:
PICCOLI.

TOCCO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se gli sia noto che nonostante da anni siano intercorsi accordi fra il comune di Alghero (Sassari) ed il competente Ministero al fine di arretrare alla regione Petraia la stazione ferroviaria, gli impianti sono sempre al loro posto.

Per sapere altresì se sia noto al ministro che la esigenza in argomento è divenuta vieppiù urgente a causa dello sviluppo sensibile che la città ha avuto negli ultimi anni.

Infatti nei pressi della stazione è stata ormai costruita una nuova darsena che richiede la valorizzazione delle aree di servizio adiacenti, un passaggio a livello è sito di fronte all'ospedale civile, la zona è stata sempre più valorizzata turisticamente per cui lo spostamento della stazione è diventata una improcrastinabile esigenza.

Tutto ciò chiarito, l'interrogante chiede di sapere se il ministro ritenga opportuno intervenire con tutta urgenza presso la SFS al fine di ottenere che venga realizzato il trasferimento in questione. (4-13676)

RISPOSTA. — A seguito del parere favorevole espresso in data 27 ottobre 1969 dalla competente commissione interministeriale per l'ammodernamento, con decreto ministeriale 12 gennaio 1970, n. 48, è stato approvato lo spostamento della stazione di Alghero.

Subito dopo detta approvazione la società concessionaria ha dato inizio alla redazione del progetto esecutivo.

Tale lavoro si è rivelato molto complesso in conseguenza delle numerose osservazioni e prescrizioni formulate dalla predetta commissione interministeriale.

I competenti uffici di questo Ministero non hanno mancato e non mancano di adoperarsi per sollecitare la definizione del progetto in questione e per dare tutti i suggerimenti opportuni per evitare che l'eventuale mancato adeguamento alle prescrizioni della citata commissione comporti un riesame dell'intera questione e l'emissione di un nuovo decreto.

Il Ministro: VIGLIANESI.

TUCCARI E COLAJANNI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere, in relazione al grave disastro che ha provocato il 7 luglio 1970 la morte di 4 operai ed il ferimento di altri 4 durante i lavori per il raddoppio dell'elettrodotta fra la Sicilia e la Calabria, quali urgenti misure siano state adottate per individuare

e colpire le responsabilità della impresa appaltatrice e dell'ENEL, soprattutto in ordine alle asserite circostanze dell'avanzato stato di deterioramento del cavo da sostituire e della mancata interruzione della corrente ad alta tensione.

Il ministro interrogato vorrà considerare che, analogo incidente mortale essendo occorso durante la precedente operazione di sostituzione del manufatto, l'opinione pubblica è indotta ad una valutazione assai severa sulle misure tecniche e di prevenzione con cui vengono realizzati lavori di così alto impegno.

(4-12775)

RISPOSTA. — L'incidente avvenuto il 7 luglio 1970 all'elettrodotto attraverso lo stretto di Messina e che dolorosamente ha causato la morte di 4 operai — secondo quanto ha riferito l'ENEL — è stato provocato non dai conduttori, che avrebbero dovuto essere sostituiti, ma dalla rottura di uno degli elementi del complesso di ormeggio appositamente predisposto per trattenere i conduttori durante l'esecuzione dei lavori.

L'elettrodotto era fuori servizio, fin dal 15 giugno 1970, e quindi non in tensione, appunto per l'effettuazione di tali lavori.

Analoghi lavori in precedenza non avevano causato incidenti mortali. Solo nel 1954, durante la costruzione dell'attraversamento, prima che l'opera passasse all'ENEL, si ebbero due incidenti mortali per cause di natura completamente diversa da quello del 7 luglio: infatti, un operaio era morto durante il montaggio di una mensola della torre di attraversamento in costa calabra ed un altro per caduta dall'alto, nell'« edificio contrappesi » in costa sicula.

Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha fatto presente che, per l'accertamento delle responsabilità connesse all'incidente del 7 luglio 1970, il competente ufficio dell'ispettorato del lavoro ha già provveduto a rimettere all'autorità giudiziaria un dettagliato rapporto sulle risultanze delle indagini immediatamente esperite, indicando le probabili cause concorrenti nella determinazione del grave evento.

Lo stesso ufficio dell'ispettorato ha impartito sia all'ENEL sia alla SAE — società anonima dell'elettrificazione —, appaltatrice dei lavori di manutenzione straordinaria in corso, le disposizioni necessarie per evitare in futuro il ripetersi di incidenti.

Avverso tali prescrizioni sono stati presentati dall'ENEL e dalla SAE due ricorsi alla commissione consultiva permanente, prevista dall'articolo 393 del decreto presidenziale 27 aprile 1955, n. 547, concernente norme per la prevenzione infortuni sul lavoro.

In connessione a questioni emerse nel corso dell'esame dei predetti ricorsi, è stata sollecitata una valutazione degli elementi tecnici da parte del dicastero dei lavori pubblici, allo scopo di adeguare eventualmente le prescrizioni che condizionano l'efficacia dell'autorizzazione a suo tempo concessa dallo stesso dicastero per l'installazione e l'esercizio dell'impianto di che trattasi.

Quest'ultima amministrazione si è riservata di far conoscere il proprio avviso in merito.

Il Ministro: GAVA.