39. ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1977.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

PAG.

ACCAME: Per un giudizio del ministro delle partecipazioni statali circa le valutazioni espresse su una pubblicazione dell'EFIM in merito a questioni di politica militare (4-00641) (risponde BISAGLIA, *Ministro delle partecipazioni statali*). 1340

AMARANTE: Sui danni derivanti al traffico e al lavoro ferroviario dall'ubicazione di un immondezzaio comunale nei pressi della stazione di Pisciotta (Salerno) (4-03115) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1341

BAGHINO: Per un intervento volto a rimuovere gli ostacoli che impediscono l'insediamento della MARIMOL a San Michele di Pagana (Genova) (4-02635) (risponde RUFFINI, *Ministro* ad interim *della marina mercantile*). 1342

BARACETTI: Aggiunta di carrozze ai treni passeggeri provenienti dal Friuli e diretti verso i centri pugliesi (4-02881) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1343

BOFFARDI INES: Sulla veridicità delle notizie in merito alla commessa effettuata alla Elettronica San Giorgio di Genova, relativa ad otto codificatrici autonome per la meccanizzazione postale (4-02930) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*). 1343

CARLOTTO: Sul disservizio in atto presso l'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Cuneo (4-02357) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1344

CARLOTTO: Per permettere, ai lavoratori che si recano giornalmente da Ceva (Cuneo) a Torino, di servirsi, senza aumento di prezzo, del treno rapido in partenza da Torino alle ore 17,28 (4-03025) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1346

PAG.

CIANNAMEA: Sulla presunta attività persecutoria svolta da taluni magistrati nel distretto del tribunale di Lecce, nei confronti degli amministratori locali, in particolare democristiani (4-02222) (risponde BONIFACIO, *Ministro di grazia e giustizia*). 1346

COSTA: Sull'erogazione di somme fuori busta ai propri dipendenti da parte dell'ENI (4-01441) (risponde BISAGLIA, *Ministro delle partecipazioni statali*). 1347

FACCHINI: Per un intervento volto ad eliminare i ritardi del treno Pisa-Aulla (Massa Carrara) (4-03066) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1347

FERRARI MARTE: Per la costruzione dell'ufficio postale di Merate (Como) (4-02850) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*). 1347

FERRARI MARTE: Per il ripristino del servizio di linea dei battelli sul lago di Como, con scalo a Sala Comacina (Como) (4-02877) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1348

GRASSUCCI: Sui numerosi ritardi dei treni che transitano sulla linea Formia (Latina)-Roma (4-03060) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1348

GUERRINI: Per l'attuazione del programma di ammodernamento e di ristrutturazione dei Cantieri navali riuniti di Ancona, con particolare riferimento al mantenimento dei livelli occupazionali (4-00544) (risponde BISAGLIA, *Ministro delle partecipazioni statali*). 1349

LO PORTO: Per un provvedimento nei confronti di Vincenzo Tusa, sovrintendente alle antichità di Palermo, a carico del quale è stato aperto un procedimento giudiziario (4-03049) (risponde PEDINI, *Ministro dei beni culturali e ambientali*). 1350

PAG.

LUCCHESI: Per la sospensione dei lavori di un nuovo stabilimento balneare nell'arenile di Marina di Campo di Isola d'Elba (Livorno) (4-02151) (risponde RUFFINI, *Ministro* ad interim *della marina mercantile*). 1351

MERLONI: Per la sollecita realizzazione dei lavori di potenziamento dell'aeroporto di Ancona-Falconara, finanziati in base alle leggi 25 febbraio 1971, n. 111 e 22 dicembre 1973, n. 825 (4-03120) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1352

MILANI ELISEO: Sulle valutazioni politiche espresse dall'EFIM in ordine all'attività del Parlamento, nella recente pubblicazione riguardante l'ammodernamento dei mezzi e sistemi di difesa (4-00685) (risponde BISAGLIA, *Ministro delle partecipazioni statali*). 1352

MONTELEONE: Misure a favore della fondazione Principe di Gerace Giovambattista Serra di Taurianova (Reggio Calabria) (4-02101) (risponde MARCORA, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*). 1353

NICOSIA: Provvedimento della banca centrale di Tunisi di non assegnare valuta ai cittadini tunisini che intendono recarsi in Sicilia (4-01579) (risponde RADI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*). 1354

NOBERASCO Per il trattamento di pensione provvisorio degli ex dipendenti della pubblica istruzione (4-02736) (risponde DEL RIO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 1355

NOBERASCO: Pratica di pensione di guerra di Francesco Felician (4-03052) (risponde ABIS, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 1357

PALOPOLI: Ritardi nell'espletamento delle pratiche alla direzione provinciale del tesoro di Padova (4-03022) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 1357

PISONI: Sui livelli dei montanti compensativi nel settore lattiero-caseario (4-02810) (risponde MARCORA, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*). 1358

POCHETTI: Iniziative a favore delle famiglie di allevatori di bestiame del comune di Marcellina (Roma) (4-02421) (risponde MARCORA, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*). 1358

PRETI: Finanziamenti a favore dell'IRVAM da parte del Ministero dell'agricoltura e delle foreste (4-02332) (risponde MARCORA, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*). 1359

PAG.

PRETI: Sulla rinuncia, da parte dell'Alitalia, ai collegamenti con Pantelleria (Trapani), Trapani e Lampedusa (Agrigento) (4-02645) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1360

SCALIA: Criteri di equità nei provvedimenti a favore dei produttori agricoli della provincia di Catania, danneggiati dalla grandine (4-02299) (risponde MARCORA, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*). 1361

SCALIA: Tassazione IVA sulla grafica d'arte (4-03044) (risponde PANDOLFI, *Ministro delle finanze*). 1362

SERVADEI: Decesso del deputato ellenico Alekos Panagulis (4-01981) (risponde RADI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*). 1362

SERVADEI: Contributi per la realizzazione di alloggi popolari in forma cooperativa (4-02489) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 1363

SERVADEI: Sull'utilizzo, da parte di rappresentanti dello Stato, di compagnie aeree straniere per viaggi all'estero (4-03135) (risponde EVANGELISTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*). 1364

TAMINI: Sul ripristino della statale n. 337, tratto Valle Vigezzo-Svizzera (4-01187) (risponde LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*). 1364

TEDESCHI: Agibilità dell'Accademia di Brera di Milano (4-02567) (risponde DEL RIO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 1365

TREMAGLIA: Per l'adozione di provvedimenti, da parte delle ferrovie, volti ad ovviare agli inconvenienti derivanti dal rientro degli emigrati per le ferie estive (4-02892) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 1365

URSO GIACINTO: Interventi urgenti per il potenziamento della capacità produttiva della Zecca (4-01809) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 1365

ACCAME E CICCHITTO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali*. — Per conoscere il suo giudizio sulla pubblicazione dell'EFIM « Ammodernamento dei mezzi e sistemi di difesa e sua correlazione con lo sviluppo dell'industria, dell'occupazione e delle esportazioni » in cui si formulano valutazioni politiche sul bilancio dello Stato per quello che riguarda la difesa e si for-

mula un giudizio sostanzialmente negativo sul Parlamento per non avere ancora approvato le leggi sull'esercito e sull'aeronautica e se ritenga che rientri nei compiti di una impresa pubblica questo tipo di intervento nell'attività politica. (4-00641)

RISPOSTA. — La nota cui si riferisce l'interrogante – redatta dall'EFIM come documento riservato alle autorità interessate al settore dei mezzi e sistemi di difesa e non come pubblicazione destinata ad avere diffusione esterna – si propone di fornire quelle informazioni, tratte dalla diretta esperienza aziendale, ritenute utili per una valutazione delle potenzialità produttive del settore e del contributo che alla realizzazione di tali potenzialità può derivare da una programmazione delle commesse publiche nel medio periodo.

Le considerazioni svolte nella nota riguardanti l'opportunità dell'approvazione delle leggi promozionali per l'esercito e l'aeronautica, si ispirano alle relazioni sui relativi disegni di legge, presentati nel corso della precedente legislatura e decaduti a seguito dello scioglimento anticipato del Parlamento.

Nel documento si esprimono anche il rammarico per il fatto che le due leggi promozionali per l'esercito e per l'aeronautica non abbiano potuto essere ancora approvate, e la preoccupazione per i riflessi che tale fatto può avere sull'occupazione, sui risultati economici e sulle esportazioni delle imprese operanti nel settore.

I concetti evidenziati nella pubblicazione corrispondono sostanzialmente a dichiarazioni rese dal ministro della difesa in sede di discussione del bilancio 1976 di quel Dicastero.

Va anche posto in rilievo che in ordine alle motivazioni del ritardo nella approvazione delle leggi promozionali per l'esercito e l'aeronautica, nel volume non vengono espressi giudizi di sorta, ma vi è un generico richiamo alle ragioni ben note (pagina 21 del documento) con il riferimento, in nota, alla nuova presentazione delle leggi stesse.

In conclusione, non sembra che agli estensori della nota possa essere attribuito il proposito di esprimere giudizi di natura politica o di voler interferire nella sfera di responsabilità propria del Parlamento e del Governo; ed anche se alcune frasi appaiono interpretabili in senso diverso, si assicura che gli autori del documento non sono stati certamente mossi dall'intenzione di esprimere valutazioni politiche indubbiamente al di fuori delle loro competenze.

Il Ministro: BISAGLIA.

AMARANTE, FORTE E BIAMONTE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali provvedimenti intenda adottare al fine di far eliminare il più rapidamente possibile gli inconvenienti che derivano al traffico ed al lavoro ferroviario, nonché agli utenti delle ferrovie, in conseguenza della collocazione da parte dell'amministrazione comunale di Pisciotta (Salerno), di un immondezzaio nei pressi della locale stazione ferroviaria.

Risulta agli interroganti che il capostazione titolare di Pisciotta-Palinuro abbia più volte segnalato i suddetti inconvenienti, facendo riferimento anche al malcontento dei viaggiatori locali, dei turisti, dei ferrovieri che abitano nei pressi della stazione o che lavorano in quello scalo ferroviario e sottolineando il fatto che, particolarmente durante le ore serali, il fumo intenso che si sprigiona dai rifiuti bruciati all'aperto attenua o annulla la luminosità del segnale di partenza lato Reggio Calabria ai treni dispari. Risulta, inoltre, che l'ufficiale sanitario del suddetto comune avrebbe assicurato, nel 1975, lo spostamento dell'immondezzaio appena l'amministrazione avesse reperito altro terreno, ma che finora, come detto innanzi, l'inconveniente permane, pur non dovendo, a giudizio degli interroganti, ritenersi molto difficile reperire nel comune di Pisciotta altra area, più idonea, salvo rimanendo la necessità di provvedere ad attrezzature più moderne per la distruzione dei rifuiti solidi. (4-03115)

RISPOSTA. — L'Azienda ferroviaria, appena è venuta a conoscenza della collocazione da parte dell'amministrazione comunale di Pisciotta, di un immondezzaio nei pressi della locale stazione ferroviaria, è più volte intervenuta per segnalare al sindaco competente il sistematico ripetersi del deposito di rifiuti solidi *in loco* e dei conseguenti gravi inconvenienti, provocati dal fumo intenso che si sprigiona dagli stessi rifiuti bruciati, sia per la salute pubblica e sia per il verificarsi dell'attenuazione

della luminosità del segnalamento di partenza, lato Reggio Calabria, dei convogli ferroviari.

Inoltre, recentemente è stato diffidato il sindaco e l'amministrazione comunale di Pisciotta a voler prendere immediati provvedimenti per l'eliminazione delle cause dei segnalati inconvenienti, facendo esplicito richiamo alle personali responsabilità, civili e penali, per ogni e qualsiasi danno che, per le cause suddette, si dovesse verificare a scapito del regolare esercizio ferroviario.

Contemporaneamente sono state messe al corrente i competenti organi della magistratura, le autorità di polizia e l'assessorato regionale alla sanità di Napoli.

Il Ministro: RUFFINI.

BAGHINO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che:

1) la MARIMOL (cantiere manutenzione e rimessaggio Moltedo) attualmente con sede a Genova-Sestri, in via Cibrario, dove occupa 53 dipendenti tra operai e impiegati, in seguito ad un ampliamento dell'Italcantieri, deve lasciare quei locali;

2) la stessa MARIMOL avendo un piccolo cantiere a Santa Margherita Ligure, ha predisposto l'avvicinamento dei due cantieri e per trarre una utilità sotto il profilo organizzativo ha acquistato a San Michele di Pagana, nella zona vicino a Prelo, un cantiere già adibito ad operazioni di rimessaggio e manutenzione;

3) la MARIMOL ha presentato all'uopo un progetto di migliorie per le operazioni di rimessaggio e per un adattamento più razionale dello scaletto; su queste opere i tecnici del comune e quelli della Regione ligure hanno espresso parere favorevole;

4) esistono reticenze all'approvazione soltanto da parte del comune di Rapallo in quanto Italia nostra ed altri movimenti di opinione, hanno iniziato una campagna contraria all'insediamento della MARIMOL paventando l'inquinamento del mare ed una modifica dell'ambiente.

Considerato che le osservazioni in merito all'inquinamento non sembrano valide in quanto operazioni di carenaggio vengono effettuate abitualmente nel porto di Rapallo senza che si sia reso necessario adottare qualche misura precauzionale; inoltre la MARIMOL ha previsto nel progetto l'installazione di un depuratore che immetterebbe in mare solo acqua pulita (c'è anche da sottolineare che in precedenza in quello stesso cantiere venivano fatte operazioni di carenaggio senza applicare norme anti-inquinanti); mentre le osservazioni sulla salvaguardia dell'ambiente vanno vagliate in rapporto alle norme attualmente in vigore, anche se non sembra che il progetto possa tendere a modificare l'ambiente in quanto già passato al vaglio di tecnici competenti;

5) ricordato che intorno a cantieri di questo tipo si muove il mondo del lavoro artigianale (elettricisti, tappezzieri eccetera), preminente in quelle zone, e ribadito che la MARIMOL rappresenterebbe con l'insediamento di San Michele, una fonte di lavoro per oltre 30 persone, di cui una buona parte risiede nel golfo Tigullio; l'interrogante chiede al Ministero competente se ritenga di intervenire autorevolmente al fine di far rimuovere sollecitamente gli ostacoli frapposti all'insediamento del citato cantiere. (4-02635)

RISPOSTA. — La società MARIMOL (cantiere manutenzione e dimessaggio Moltedo), avendo acquistato dalle signore Trossi un complesso ubicato a San Michele di Pagana (Liguria) su area di proprietà privata e destinato a cantiere navale, ricovero, costruzione e riparazione imbarcazioni, è subentrata, con licenza di subingresso in data 12 luglio 1976, nella concessione di cui all'atto formale quindicennale n. 1651 del 24 marzo 1967 (decorrenza 29 aprile 1962), con il quale era stata assentita alle stesse signore Trossi una zona demaniale marittima estesa metri quadrati 2.120, allo scopo di mantenervi, a servizio del predetto cantiere ubicato su proprietà privata, con esclusione della possibilità di effettuarvi lavorazioni, uno scivolo completo di avanscalo in calcestruzzo e sottofondo in pietrame, due muri di contenimento e un piazzale sistemato al naturale con sabbia e ghiaia, il tutto per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni.

L'acquisto del predetto complesso da parte della società MARIMOL era stato determinato dalla necessità di trasferirvi la propria attività, svolta nel porto di Genova in zona demaniale già concessa dal consorzio autonomo del porto e da quest'ul-

timo destinata ad ampliamento dell'Italcantieri.

Con domanda in data 31 gennaio 1977, la società MARIMOL ha richiesto il rinnovo della concessione, che sarebbe venuta a scadere il 28 aprile 1977, mediante un nuovo atto formale pluriennale inteso, altresì, a consentire la costruzione, sulla area in parola, di due scivoli per alaggio e varo imbarcazioni e la realizzazione di una serie di vasche di decantazione e depurazione delle acque di lavaggio e di quelle provenienti da qualsiasi tipo di lavorazione sull'area demaniale.

Nella stessa data, la medesima società ha presentato altra domanda intesa ad ottenere il rinnovo della licenza annuale nello stato *quo ante,* in attesa dell'espletamento dell'istruttoria sulla domanda di concessione pluriennale sopraspecificata.

Quest'ultima domanda è stata nel frattempo accolta, mediante il rilascio di licenza annuale per il periodo 29 aprile 1977 28 aprile 1978, in corso di registrazione.

Per la domanda di concessione pluriennale, la capitaneria di porto di Genova procederà all'espletamento della relativa istruttoria non appena la società MARIMOL avrà integrato, come richiesto, la documentazione occorrente.

In ordine a tale domanda si è sviluppata *in loco* una accesa polemica tra quanti (Italia nostra, azienda autonoma di soggiorno di Rapallo, proprietari di abitazioni e ville) si oppongono ad una qualsiasi eventuale modifica allo stato attuale dei luoghi e quanti (organizzazioni sindacali, consiglio di zona del Tigullio) sono favorevoli all'iniziativa per ragioni economico-sociali, eventualmente con le garanzie e gli impegni della società atti ad impedire eventuali conseguenze peggiorative dell'ambiente.

Inoltre, l'azienda autonoma di soggiorno di Rapallo, con domanda pervenuta in capitaneria il 28 febbraio 1977, ha chiesto l'assentimento di parte (metri quadrati 700) dell'area richiesta dalla società MARIMOL allo scopo di destinarla a spiaggia libera attrezzata ad uso pubblico.

Stabilitosi, pertanto, un concorso di domande, le due istanze saranno poste unitamente in istruttoria, nel corso della quale, oltre ad effettuare le pubblicazioni previste dalle vigenti disposizioni (legge urbanistica, norme sulla protezione delle bellezze naturali, norme per la tutela delle acque dall'inquinamento), saranno acquisiti i prescritti pareri, compresi quelli della regione Liguria, del comune e della sovrintendenza ai monumenti.

Il Ministro ad interim: RUFFINI.

BARACETTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se – in assenza totale di carrozze normali ed a cuccette che da Tarvisio-Udine accolgano direttamente passeggeri civili e militari (numerosissimi di stanza in Friuli) con destinazione le Puglie – ritenga opportuno intervenire con apposite direttive alle ferrovie dello Stato in modo che su tale linea ad almeno due treni giornalieri siano agganciate apposite carrozze dirette verso i centri pugliesi e ciò al fine di evitare ai passeggeri il lungo percorso dal Friuli in condizioni di estremo disagio. (4-02881)

RISPOSTA. — Il collegamento del Friuli con la Puglia attualmente è realizzato, in entrambi i sensi, con coincidenze a Venezia.

La struttura dell'attuale orario non consente di creare il servizio diretto richiesto senza l'istituzione di appositi treni, il che nel momento attuale non è possibile, stante la scarsa disponibilità di mezzi e di personale appena sufficienti per garantire servizi prioritari.

Tuttavia l'esigenza rappresentata sarà tenuta presente per un suo sodisfacimento nel caso si creassero le condizioni d'orario indispensabili senza prevedere maggiori prestazioni di mezzi e di personale, il che potrebbe verificarsi – in particolare – con le modifiche che si renderanno necessarie con l'istituzione dell'ora legale unificata da parte dei paesi aderenti alla CEE, nonché dell'Austria e della Svizzera.

Il Ministro: RUFFINI.

BOFFARDI INES. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se quanto pubblicato dal quotidiano *Il Secolo XIX* di Genova del 24 giugno 1977, n. 142, pagina 2, dal titolo « Fornitura Elsag in pericolo. Siamo vittime di un ricatto » che costituirebbe la frase pronunciata da parte dei sindacalisti del consiglio di fabbrica dell'Elettronica San Giorgio di Genova-Sestri sia rispondente al vero, in ordine alla eventuale commessa di otto codificatrici autonome per la meccanizzazione

postale da installare nell'impianto di Ancona.

Inoltre se i rigidi tempi di consegna (18 luglio quattro codificatrici e 30 luglio le altre quattro) costituirebbero la perdita dell'ordine - sempre descrive il quotidiano - per favorire un'azienda estera.

L'interrogante, a fronte di tali notizie (siano esse fondate o artatamente disinformatrici) che turbano l'opinione pubblica, chiede una risposta chiarificatrice della vicenda, che, in ultima analisi, non fa altro che provocare un discredito dell'azienda e del lavoro italiano specialmente all'estero. (4-02930)

RISPOSTA. — Questa Amministrazione recentemente ha richiesto alla ELSAG - in qualità di capo commessa del programma di meccanizzazione - la fornitura, entro il mese di luglio, di numero 8 codificatrici autonome da installare nelle tre città facenti capo all'impianto di Ancona, realizzato dalla Face-Standard.

L'urgenza di tale fornitura è stata motivata dalla necessità di avviare operativamente l'esercizio del centro, ormai ultimato e in fase di collaudo, contemporaneamente all'entrata in funzione di codificatrici a Pesaro, Macerata ed Ascoli Piceno.

La fornitura stessa, da realizzarsi nell'ambito del contratto amministrazione delle poste-ELSAG per la meccanizzazione, poteva essere eseguita sia con macchine costruite dalla Face, che è stata l'azienda fornitrice del centro di Ancona, sia con macchine costruite dalla ELSAG.

Quest'ultima ha aderito alla richiesta dell'Amministrazione, indicando come costruttrice delle 8 codificatrici la società Face e le seguenti date di fornitura delle macchine:

4 entro il 25 luglio 1977;

4 entro il 25 settembre 1977.

Circa i fatti che hanno portato alle reazioni del consiglio di fabbrica dell'ELSAG si è accertato presso la direzione della società stessa quanto segue:

Dopo la richiesta dell'Amministrazione i responsabili della produzione ELSAG, in una riunione interna in data 21 giugno 1977, hanno esaminato la possibilità di eseguire la fornitura. In tale occasione è stato ipotizzato che in mancanza di alternative, qualora cioè sia la Face sia la ELSAG non fossero state in grado di provvedervi direttamente, la ELSAG avrebbe potuto eventualmente orientarsi all'utilizzo di prodotti da reperire sul mercato.

L'accenno a questo possibile ricorso a forniture dall'estero è stato recepito da alcuni elementi del consiglio di fabbrica della società come vera e propria deliberazione del vertice aziendale.

Ne è conseguito che è stato distribuito nello stabilimento un volantino di protesta che successivamente è stato inviato anche ad alcuni parlamentari ed ai giornali genovesi.

Allo stato dei fatti la questione può considerarsi chiusa, avendo la direzione dell'ELSAG provveduto a fornire chiarimenti ed assicurazioni, anche ai predetti organi di stampa, circa la possibilità di provvedere alla fornitura nei tempi fissati da questo Ministero, che sono definiti assolutamente accettabili.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

CARLOTTO. — *Al Ministro dei trasporti*. — Per sapere se sia a conoscenza del notevole disagio al quale vanno soggetti, in provincia di Cuneo, i titolari di automezzi soggetti a collaudo obbligatorio presso la sede dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile.

Risulta che, molto spesso - nonostante le lunghe code - vari automezzi non vengono sottoposti al collaudo a causa del gran numero di presenze. In questi casi, oltre al disagio del conducente si aggiungono i non lievi danni finanziari determinati dal mancato uso del mezzo interessato.

L'interrogante chiede di essere messo a conoscenza dei provvedimenti che il ministro intende adottare allo scopo di evitare i lamentati gravi inconvenienti. (4-02357)

RISPOSTA. — È ben noto a questa Amministrazione che l'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Cuneo incontra notevoli difficoltà per l'espletamento dei compiti d'istituto e, in particolare, per l'effettuazione delle operazioni tecniche previste dall'articolo 55, comma secondo, del codice della strada.

Al riguardo, devesi precisare che la difficile situazione nella quale versa il suddetto ufficio provinciale non costituisce purtroppo un caso isolato, ma si riscontra - in misura più o meno grave - presso tutti gli uffici periferici della direzione generale della

motorizzazione civile, i cui ruoli organici sono da anni largamente insufficienti ai compiti d'istituto.

Per un ampliamento di tali ruoli questa Amministrazione non aveva mancato di predisporre da tempo un disegno di legge, che, dopo un *iter* laborioso, fu presentato in data 15 luglio 1975 - con richiesta di procedura d'urgenza - alla Camera dei deputati (che lo aveva sottoposto all'esame della X Commissione) ma non ha potuto avere ulteriore corso a causa del sopravvenuto scioglimento del Parlamento.

Successivamente, le difficoltà insorte per la ripresentazione del medesimo disegno di legge posero in evidenza la necessità di adottare misure di emergenza per incrementare in qualche modo l'inadeguata disponibilità di personale degli uffici della motorizzazione civile, anche in vista dei nuovi ed onerosi adempimenti stabiliti dalla legge 5 maggio 1976, n. 313 (riconoscimento della portata potenziale per alcuni tipi di autoveicoli industriali) e della legge 6 giugno 1974, n. 298 (nuova disciplina in materia di autotrasporto di merci).

Infatti, la legge 21 febbraio 1977, n. 30 - che convertendo con modificazioni il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851, ha differito al 31 ottobre 1977 l'entrata in vigore della legge n. 298 del 1974 - ha anche previsto la possibilità per la direzione generale della motorizzazione civile di avvalersi, nella forma del comando o del distacco, di personale (nel limite di 56 unità) di altre amministrazioni statali o di enti pubblici, con richiamo, per questi ultimi, a quelli in via di scioglimento ai sensi della legge 20 marzo 1975, n. 70.

Nonostante le iniziative immediatamente assunte da questa Amministrazione per usufruire di tale apporto di personale, non può tuttavia escludersi che, a causa delle difficoltà che incontrano anche le altre amministrazioni statali e gli enti pubblici a fornire impiegati nella suddetta forma del comando o del distacco, si conseguano risultati insufficienti ad attenuare in misura apprezzabile le attuali difficili condizioni degli uffici provinciali della motorizzazione civile.

In considerazione di ciò è stato posto allo studio uno schema di disegno di legge inteso a consentire - per la parte non coperta dal contingente di 560 unità di cui alla legge 21 febbraio 1977, n. 30, - l'assunzione con contratto a termine di tre anni di nuovo personale da selezionare, mediante esame colloquio, tra i nominativi segnalati, per ciascuna provincia, dai locali uffici di collocamento.

Non si può ignorare tuttavia che anche quest'ultima iniziativa, pur nell'ipotesi di ogni più sollecito seguito, non potrà dare concreti effetti in un futuro molto prossimo, tenuto conto dei tempi tecnici occorrenti per l'approvazione del provvedimento da parte dei due rami del Parlamento.

In tali obiettive difficoltà, l'Amministrazione ritiene che un valido strumento per far fronte - in attesa di più adeguati ed organici provvedimenti - al grave problema della carenza di personale della motorizzazione civile sia costituito dalla legge 1° giugno 1977, n. 285, che, nel quadro degli interventi per l'occupazione giovanile, include i servizi in materia di motorizzazione civile fra i settori interessati alla assunzione di giovani con contratto a termine.

A tal fine sono stati già elaborati, ai sensi dell'articolo 26, comma primo, della legge suddetta due programmi di servizi riguardanti, rispettivamente, l'attività operativa e l'autotrasporto di merci.

Il programma relativo all'attività - che prevede l'acquisizione di un contingente complessivo di 1.320 giovani (tra cui 90 ingegneri e 470 periti industriali o geometri) - è rivolto a perseguire i seguenti obiettivi:

a) ripristinare le revisioni periodiche delle autovetture adibite ad uso privato e dei motocicli;

b) garantire l'espletamento di tutte le revisioni obbligatorie nel corso di ciascun anno solare;

c) assicurare la piena funzionalità delle stazioni di controllo già operanti e di quelle in via di allestimento;

d) accelerare, e possibilmente completare, le operazioni di meccanizzazione delle procedure per il rilascio dei documenti di circolazione.

Per ciò che concerne, in particolare, l'ufficio provinciale di Cuneo, si precisa che è in fase di avanzata costruzione la locale stazione di controllo che, non appena potrà entrare in servizio, consentirà di rendere più spedite ed efficienti le revisioni e gli altri accertamenti tecnici degli autoveicoli.

Si assicura che comunque l'Amministrazione, nonostante le notevoli difficoltà che incontra, non lascerà nulla di intentato per adeguare i servizi della Motorizzazione alle esigenze dell'utenza.

Il Ministro: RUFFINI.

CARLOTTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere - premesso che:

a) numerosi operai ed impiegati residenti a Ceva (Cuneo) e paesi vicini, a causa della mancazna di posti di lavoro in loco, si trovano costretti a recarsi giornalmente a lavorare a Torino distante 103 chilometri;

b) per superare la distanza in andata e ritorno, trascorrono circa quattro ore in treno;

c) un loro trasferimento a Torino sarebbe molto oneroso per loro stessi oltreché dannoso per la socialità torinese per i problemi che nuovi insediamenti abitativi determinano in una grossa città; -

se sia possibile ammettere gli operai e gli impiegati interessati a servirsi, senza aumento di spesa, del treno rapido n. 809 in partenza da Torino alle ore 17,28 il quale consentirebbe una riduzione di tempo per il viaggio di ritorno di circa un'ora.

(4-03025)

RISPOSTA. — Nel testo della interrogazione non è specificato di quale titolo di viaggio gli utenti siano in possesso, ma trattandosi di operai ed impiegati si presume che detti viaggiatori siano titolari di biglietti di abbonamento settimanale.

Pertanto, si precisa che, in base all'articolo 47 delle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato, i possessori di biglietti di abbonamento settimanale per impiegati, operai e braccianti possono utilizzare:

per percorrenze fino a 50 chilometri, esclusivamente treni locali;

per percorrenze superiori ai 50 chilometri, oltre ai treni locali, anche determinati treni diretti stabiliti dagli organi compartimentali in relazione al grado di frequentazione dei treni stessi.

L'utilizzazione delle altre categorie di treni è in ogni caso preclusa ai possessori dei biglietti in parola, né si ritiene opportuno modificare la normativa vigente, in quanto tale normativa è ispirata a favorire, nell'interesse degli utenti in generale, la canalizzazione del traffico di natura pendolare rispetto a quello a lunga distanza, in modo che ciascuna delle due categorie di viaggiatori sia portata ad utilizzare il sistema dei treni programmato, nell'ambito delle possibilità dell'esercizio, in rapporto alle rispettive specifiche esigenze.

Il Ministro: RUFFINI.

CIANNAMEA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se ed in quali limiti sia consentito a giudici di ben noto orientamento politico assegnati ai diversi livelli di giurisdizione nel distretto del tribunale di Lecce di utilizzare poteri costituzionali come strumento di parte in chiave politica per una ostinata azione di faziosa repressione nei confronti di pubblici amministratori, interferendo, tra l'altro, indebitamente e pesantemente nell'attività propria della pubblica amministrazione.

Basterebbe citare i casi recenti del rinvio a giudizio del sindaco di Lecce disposto sulla base di semplici presunzioni, come emerge chiaramente da una semplice lettura della stessa ordinanza di rinvio a giudizio, nonché della comunicazione giudiziaria inviata ad un assessore regionale ed al presidente dell'amministrazione provinciale per reati assolutamente ipotetici.

Tali casi seguono a quelli di numerosi altri amministratori della provincia di Lecce rinviati a giudizio e poi assolti.

Senza volere in alcun modo interferire sul regolare corso della giustizia, appare, comunque, evidente che i magistrati di cui trattasi sono animati da sistematica prevenzione in particolare nei confronti di amministratori democristiani. (4-02222)

RISPOSTA. — Si fa anzitutto presente, riferendosi la interrogazione alla censura di procedimenti penali in corso, che nessun sindacato e nessun giudizio sono consentiti al Governo in ordine ai provvedimenti dell'autorità giudiziaria, avendo l'ordinamento costituzionale inteso assicurare alla magistratura l'indipendenza degli altri poteri dello Stato ed essendo ammessa la correzione ed il sindacato di tutti gli eventuali errori che sia dato riscontrare in una decisione giudiziaria soltanto attraverso l'esperimento dei normali mezzi di impugnazione che, proprio a questo scopo, le leggi processuali mettono a disposizione delle parti private e del pubblico ministero.

Quanto al caso segnalato, viene, poi, escluso dal presidente della corte d'appello di Lecce che vi sia stato, da parte del magistrato istruttore, un superamento disciplinare ed, in particolare, che lo stesso abbia utilizzato i suoi poteri come strumento di parte.

Il procedimento contro il dottor Salvatore Capilungo, già sindaco di quella città, imputato insieme con altri dei reati di cui

agli articoli 110 - 479, 81 - 328, 81 - 110 - 323 e 61 n. 2, 81 - 110 - 490 del codice penale, commessi entro l'ottobre 1973 e marzo 1974, è stato istruito con rito formale.

Con l'ordinanza 16 marzo 1977, il giudice istruttore ha tra l'altro disposto il rinvio a giudizio dinanzi al tribunale di Lecce del dottor Capilungo per rispondere dei reati di cui agli articoli 110 - 479 - 61 n. 2, 81 - 110 e 490 del codice penale come contestati, mentre lo ha prosciolto dei restanti delitti ascrittigli con la formula perché il fatto non costituisce reato e per i motivi che nella suddetta ordinanza sono diffusamente esposti.

Il processo è stato fissato per il dibattimento per l'udienza del 26 settembre 1977.

Il Ministro: BONIFACIO.

COSTA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se il Governo sia informato che l'Ente nazionale idrocarburi (ENI) – ente a prevalente capitale pubblico – al fine di superare il blocco delle retribuzioni abbia erogato – fuori busta – a numerosi dipendenti somme varianti fra le 500 mila ed il milione. (4-01441)

RISPOSTA. — Sulla base di notizie fornite dall'ENI, che con decisione antecedente all'approvazione del blocco della corresponsione degli aumenti retributivi dipendenti da variazioni del costo della vita, sono stati erogati compensi *una tantum* a sei lavoratori del servizio verifiche, a fronte dei particolari disagi cui gli stessi erano andati incontro nel corso della loro attività, che avevano comportato missioni fuori sede per circa cento giorni lavorativi all'anno.

Detti compensi – variabili da lire 500 mila a lire 700 mila lorde – sono stati regolarmente inseriti in busta-paga, rimanendo così assoggettati a tutte le trattenute di legge.

Il Ministro: BISAGLIA.

FACCHINI, TAMBURINI, DA PRATO E VAGLI MAURA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio (e della protesta conseguente) nel quale si trovano i lavoratori pendolari della Lunigiana (Massa Carrara) a causa dei continui e consistenti ritardi del treno Pisa-Aulla, e per conoscere quali iniziative il ministro intenda prendere per eliminare tale situazione. (4-03066)

RISPOSTA. — Gli interroganti probabilmente fanno riferimento al treno locale 11476 che, come impostazione d'orario, parte da Pisa centrale alle ore 15,58 ed arriva ad Aulla alle ore 18,35.

In effetti, tale treno era soggetto a sistematici ritardi per cui la sua marcia è stata attentamente seguita ai fini dell'individuzaione delle relative cause.

Si è potuto così stabilire che le principali ripercussioni negative sull'andamento del treno 11476 provenivano da alcuni fattori, quali le coincidenze a Pisa centrale e le precedenze a Pisa-San Rossore.

Si è quindi già provveduto ad impartire le relative disposizioni, attuando provvedimenti d'emergenza per i treni che causavano tali perturbamenti, per cui – negli ultimi tempi – la marcia del treno 11476 risulta migliorata.

Considerato però che – sia perché il traffico tra Pisa centrale e Pisa-San Rossore è intenso, sia perché l'impostazione del treno 11476 e le concomitanti difficoltà di circolazione su una linea a semplice binario (qual'è la Lucca-Aulla) non consentono margini di recupero – possono permanere situazioni ostative alla massima regolarità di marcia del treno in argomento, si assicura che la questione verrà attentamente seguita per l'adozione di altri eventuali provvedimenti che si rendessero necessari, compatibilmente con le esigenze delle altre comunicazioni ferroviarie cointeressate.

Il Ministro: RUFFINI.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quando saranno concretizzati i lavori di costruzione dell'ufficio postale nel comune di Merate (Como).

Tale impegno risulta essere stato assunto dall'amministrazione delle poste in base alla legge n. 15 del 23 gennaio 1974, e che un investimento pari a lire 165 milioni risulterebbe all'81° posto.

L'interrogante evidenzia che l'assolvimento di tale realizzazione da parte dell'Amministrazione porterebbe a liberare locali utili per un miglioramento dello spazio adibito alla scuola media. (4-02850)

RISPOSTA. — L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni nell'ambito del programma per la costruzione di edifici postali in comuni non capoluoghi di provin-

cia, di cui alla legge n. 15 del 23 gennaio 1974, ha in effetti incluso il comune di Merate tra le località nelle quali dovranno essere realizzati i primi mille edifici, in quanto il comune stesso è stato inserito all'ottantunesimo posto della graduatoria prioritaria relativa alla regione Lombardia.

L'Amministrazione ha affidato alla società concessionaria Italposte l'intero programma di realizzazione degli edifici, comprendente, fra l'altro, il reperimento delle aree e la costruzione degli edifici stessi.

Purtroppo l'area segnalata a suo tempo dal comune interessato come disponibile, non ha ottenuto il benestare per l'insediamento da parte della competente sovrintendenza.

Al fine di definire in concreto la questione, il giorno 2 giugno 1977 è stata tenuta in Merate una riunione conclusiva nel corso della quale è stato deciso di realizzare l'edificio postale su un'area ubicata lungo la via Cesare Cazzaniga.

L'area individuata non trova però, nelle locali disposizioni urbanistiche, destinazione per uffici delle poste e telecomunicazioni, per cui si rende necessario promuovere il parere della competente commissione di cui all'articolo 8 della ricordata legge n. 15 del 1974 al fine di procedere alla necessaria variante urbanistica, che ha già riportato per le vie brevi il consenso della sovrintendenza.

Non appena espletati tali adempimenti sarà possibile includere la località di Merate in uno dei prossimi provvedimenti di concessione applicativa da stipulare con la società Italposte.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

FERRARI MARTE. — *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* — Per sapere se è loro nota la grave situazione determinatasi nell'importante centro turistico di Sala Comacina (Como) sito al centro lago a seguito della unilaterale decisione della direzione della Gestione navigazione lago di Como di sopprimere il servizio di linea dei battelli con scalo a Sala Comacina.

L'interrogante chiede di sapere se sia a loro conoscenza che tutte le istanze sociali e politiche nell'importante paese turistico hanno espresso la loro ferma condanna per tale unilaterale decisione (ristoranti, alberghi, associazioni alpini, la popolazione, *pro loco*, sezioni PCI, PSI, oltre che l'amministrazione comunale).

L'interrogante chiede che sia svolto un urgente intervento presso i dirigenti della navigazione di Como affinché:

1) venga ripristinato immediatamente il servizio;

2) si apra un confronto con le istanze locali per un esame della situazione per i più opportuni atti che vadano nella direzione di una equa e corretta soluzione.

(4-02877)

RISPOSTA. — Dalle statistiche effettuate per le corse battello previste dagli orari in vigore nel periodo primavera-estate 1976, si è rilevato un movimento medio di soli 2-3 passeggeri fra imbarcati e sbarcati allo scalo di Sala Comacina.

Tale situazione non sembra giustificare la necessità di un servizio pubblico con l'obbligo per la Gestione navigazione lago di Como di destinare un agente fisso allo scalo in questione per le operazioni di ormeggio e disormeggio dei battelli. Inoltre, l'approdo di battelli a pontili senza traffico o quasi determina diminuzioni di velocità commerciale con aumento di costi ed allontanamento dei viaggiatori dagli altri scali per i maggiori tempi di percorrenza.

Si ritiene, inoltre, opportuno evidenziare che lo scalo di Sala Comacina dista chilometri 1,300 dallo scalo di Colonno e chilometri 1,350 dallo scalo di Campo: pertanto, in un percorso di poco più di chilometri 2,500, verrebbero a sussistere ben tre pontili.

D'altra parte, tenuto conto delle considerazioni di cui sopra, anche i sindacati CGIL, CISL e UIL, in occasione del rinnovo dell'accordo per gli assuntori del 29 ottobre 1976, convennero sulla soppressione dello scalo di Sala Comacina, condividendo le argomentazioni della Gestione suddetta riguardo alla ristrutturazione degli scali e del servizio di navigazione.

Il Ministro: RUFFINI.

GRASSUCCI, OTTAVIANO E D'ALESSIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali siano le ragioni dei continui ritardi segnati dai treni che raccolgono i lavoratori pendolari lungo la tratta Formia-Roma. Nel corso delle ultime settimane, più volte i lavoratori di cui parlasi

hanno dato vita a manifestazioni, esasperati dalla mancata adozione di un definitivo intervento risolutore più volte promesso.

I ritardi ripetuti che si verificano al mattino non consentono di giungere per tempo sul luogo di lavoro con la conseguenza di multe e penalizzazioni ripetute nel corso del mese e di una significativa incidenza sul salario mensile.

I ritardi serali non consentono di trovare le normali coincidenze ferroviarie e stradali con il risultato, comunque, di raggiungere le abitazioni con gravi ritardi.

Non pare superfluo ricordare che tali lavoratori, provenienti dalle zone lepine ed aurunche, escono dalle proprie abitazioni alle ore 4,30 e rientrano alle ore 20-20,30.

Altra causa di malessere e di protesta è il tempo di attesa nella stazione di Pomezia (Roma) per l'arrivo della coincidenza per Nettuno (Roma).

Ricordando l'esigenza più volte sottolineata di estendere l'uso della ferrovia in alternativa alla motorizzazione privata e che tali disfunzioni lamentate tormentano cittadini già costretti a duri sacrifici per recarsi al lavoro, gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere:

1) quali iniziative il ministro intenda adottare per eliminare le disfunzioni lamentate;

2) quando verranno consegnati i 20 vagoni navetta richiesti dalla direzione compartimentale di Roma;

3) se ritenga urgente ordinare la consegna immediata al compartimento ricordato di almeno 6 dei suddetti vagoni allo scopo di realizzare un treno da adibire al trasporto dei pendolari; tale materiale, infatti, più moderno e veloce, consentirebbe di recuperare lungo il percorso e nelle stazioni gli eventuali ritardi. (4-03060)

RISPOSTA. — Il problema generale del miglioramento qualitativo e quantitativo dei trasporti per pendolari è stato da tempo affrontato dall'Azienda delle ferrovie di Stato che ha attuato, in successione di tempi, provvedimenti di notevole importanza quali il graduale rinnovamento del materiale, la riservazione di intere fasce di orario per i treni per pendolari senza programmate interferenze con treni a lungo percorso, la fissazione dei periodi giornalieri d'interruzione, per l'esecuzione dei lavori all'armamento, senza interessare il traffico di punta dei treni in questione, oltre a tutte le altre misure necessarie per agevolare la marcia di tali treni.

Ciò premesso, si precisa che, dall'attento esame dell'andamento dei treni per pendolari sulla linea Roma-Formia, risultano essere due i treni che assommavano ritardi consistenti a carattere sistematico e precisamente i treni 8599 (in partenza alle ore 5,14 da Formia ed in arrivo alle ore 7,23 a Roma-Ostiense) e 8593 (in partenza alle ore 18,32 da Roma Ostiense ed in arrivo alle ore 20,53 a Formia).

Accertate le cause dei ritardi si è provveduto per detti treni ad attuare opportuni provvedimenti nei confronti degli altri convogli che causavano perturbamenti sul loro andamento.

In merito poi al rinnovamento del materiale, si precisa che delle 300 vetture navetta, commissionate all'industria privata come ultimo contingente in ordine di tempo, sono già state consegnate 89 vetture e le rimanenti dovrebbero essere consegnate alla media di una diecina al mese.

Di queste vetture, in un piano di provvedimenti allo studio tendenti a snellire sensibilmente il servizio nella stazione di Roma Termini, è previsto che un cospicuo contingente venga assegnato, con precedenza rispetto ad altre esigenze, al compartimento di Roma, che ne beneficerà per un quantitativo superiore alle 20 citate dagli interroganti.

Il Ministro: RUFFINI.

GUERRINI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato*. — Per conoscere – premesso che:

1) nel novembre 1972 il Governo accettava, a titolo di raccomandazione, gli ordini del giorno Reale, alla Camera, e Boldrini al Senato, di considerare con la necessaria priorità ed urgenza l'ammodernamento ed il potenziamento dei cantieri navali di Ancona;

2) nella VI legislatura il Parlamento approvò una specifica legge per consentire ai CNR di accedere a mutui agevolati per venticinque miliardi di lire per un programma di ammodernamento e di ristrutturazione;

3) ciò nonostante, i lavori di ammodernamento procedono con esasperante lentezza e si possono definire virtualmente fermi;

4) inoltre, da parte dei CNR, si rifiuta ogni confronto con le istituzioni democratiche, cittadine e regionali e si mantiene un preoccupante silenzio sulla sorte del bacino di carenaggio e della officina meccanica;

5) la notizia della revoca della commessa delle ultime due *bulk-carrier* da sessantamila tonnellate, rende precario persino l'attuale livello occupazionale, e preoccupa grandemente le maestranze e la città di Ancona, in quanto ciò lascia intendere un indebolimento della volontà di dare attuazione al piano di ammodernamento e potenziamento della flotta Finmare;

6) l'attuale stato di crisi della cantieristica deve stimolare gli interventi di potenziamento e di sviluppo tecnologico, per evitare di essere tagliati fuori dalla competizione commerciale internazionale –:

a) quali piani di intervento le partecipazioni statali abbiano realmente in animo di effettuare ai CNR di Ancona;

b) quale sia il piano di spesa dei mutui consentiti con apposita legge;

c) come si intenda assicurare il livello di occupazione dei CNR di Ancona;

d) infine, quali rapporti democratici si intendano stabilire con le istituzioni del comune, della provincia di Ancona e della regione Marche. (4-00544)

RISPOSTA. — Il prolungamento dei previsti termini di attuazione degli investimenti per l'ammodernamento e la ristrutturazione impiantistica del cantiere di Ancona è da porre essenzialmente in relazione alla importanza stessa delle ingenti opere previste, alla particolare natura del sottosuolo, nonché al progressivo aggravarsi della situazione del mercato navale. Al riguardo si precisa che l'elevato grado di sismicità della zona anconetana ha imposto la preventiva esecuzione di approfonditi studi e di indagini geognostiche sulle caratteristiche dei terreni di fondazione, specialmente nello specchio acqueo su cui si estenderà gran parte dei nuovi impianti.

Quanto al mercato navale si osserva che la crisi strutturale in atto ha reso doverosa una attenta verifica delle soluzioni tecniche prescelte per la progettata ristrutturazione dello stabilimento anconetano, considerate le mutate prospettive di mercato in ordine alla tipologia e alle dimensioni delle nuove unità da produrre.

In base alle verifiche effettuate è risultato necessario procedere ad una accentuazione del grado di elasticità del nuovo impianto al fine di renderlo idoneo all'acquisizione di commesse diversificate, le quali, in un'ottica di perdurante difficoltà di mercato, offrono al cantiere maggiori possibilità di assicurarsi un sufficiente carico di lavoro, presupposto indispensabile per il mantenimento dei livelli occupazionali.

I mutamenti intervenuti nei programmi produttivi del cantiene in questione sono conseguiti agli accordi recentemente conclusi con la SIDERMAR – per le unità previste nel piano FINMARE – la quale ha optato per navi da 80 mila tonnellate portata lorda, già in costruzione presso altri stabilimenti del gruppo Fincantieri, con conseguente rinuncia a quelle da 60 mila tonnellate portata lorda in precedenza programmate presso lo stabilimento anconetano. In relazione a ciò il gruppo Fincantieri ha provveduto tempestivamente attraverso una opportuna redistribuzione del carico complessivo di lavoro in portafoglio ad assicurare al cantiene di Ancona un adeguato carico sostitutivo, in grado di garantire al predetto centro il mantenimento dei propri livelli occupazionali almeno fino al 1979.

È auspicabile che la situazione del mercato navale faccia registrare entro breve termine una decisa ripresa, altrimenti, a partire dal 1980, si porranno seri problemi per assicurare un adeguato livello di attività non solo allo stabilimento di Ancona ma a tutto il complesso dei cantieri del gruppo.

Il Ministro: BISAGLIA.

LO PORTO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se abbia dato riscontro alla comunicazione del signor pretore di Palermo che in data 7 giugno 1977 dava notizia del procedimento a carico di Tusa Vincenzo, sovrintendente alle antichità di Palermo, in ordine ai reati di cui agli articoli 323 e 328 del codice penale.

Precisa a riguardo l'interrogante che tale comunicazione ex articolo 6 (disposizione ed attuazione del codice di procedura penale) è pervenuta al ministro dalla terza sezione della pretura unificata di Palermo e porta il n. 1697/76, registro protocollo.

Per sapere se intenda il ministro dar corso veloce ai dovuti provvedimenti nei confronti del predetto, considerando fra l'altro che sul medesimo gravano altri procedimenti. (4-03049)

RISPOSTA. — A seguito della comunicazione in data 7 giugno 1967 della pretura di Palermo, riguardante l'inizio di un procedimento penale nei confronti del dottor Vincenzo Tusa, sovrintendente archeologico di Palermo, questo Ministero ha chiesto al predetto organo giudiziario elementi più dettagliati in ordine ai fatti che hanno provocato il detto procedimento penale.

Questa Amministrazione, per altro, investirà della questione anche la regione Sicilia, dalla quale, in base alle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica del 30 agosto 1975, n. 637, dipende la sovrintendenza archeologica di Palermo e presso cui il dottor Tusa è posto in posizione di comando.

Il concerto del predetto ente appare necessario nell'eventualità che si ritenga opportuno adottare provvedimenti di natura cautelare nei confronti del dottor Tusa.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: PEDINI.

LUCCHESI. — *Al Ministro della marina mercantile*. — Per conoscere quali provvedimenti il ministro intenda prendere a proposito dell'utilizzazione dell'arenile di Marina di Campo (isola d'Elba - Livorno), problema sul quale è insorta recentemente una situazione polemica a livello locale, non priva di riflessi generali (a seconda della prospettiva che si intenda seguire) sulla intera economia turistica dell'isola d'Elba.

L'episodio che ha dato origine alla polemica è stato il rilascio da parte della locale amministrazione comunale di una licenza edilizia (la n. 30 del 1976) per la costruzione di uno stabilimento balneare sul predetto arenile, per circa 850 metri quadrati di concessione, in vicinanza della località La Foce, ma le preoccupazioni più gravi provengono dalla dichiarata volontà della stessa amministrazione comunale di intensificare la costruzione di stabilimenti balneari sulla spiaggia di cui trattasi.

Tale volontà appare all'interrogante (che tra l'altro ha diretta conoscenza della situazione) in contrasto con la necessità di salvaguardare l'assetto paesaggistico della zona, per buona parte già compromessa da una politica talvolta dissennata e incomprensibile di intensiva costruzione edilizia, e di segno contrario rispetto alla necessità di assicurare il pubblico utilizzo di una delle più belle spiagge dell'isola d'Elba.

Per quanto sopra apparirebbe opportuno in prospettiva tendere verso un arretramento delle concessioni esistenti e future e, nel breve periodo, intanto, disporre per la sospensione dell'inizio dei lavori del costruendo nuovo stabilimento balneare. (4-02151)

RISPOSTA. — La signora Lidia Fontani, con domanda in data 14 maggio 1976 diretta alla capitaneria di Portoferraio, ha richiesto l'assentimento di una zona demaniale marittima ubicata verso il centro della spiaggia di Marina di Campo ed estesa metri quadrati 800, allo scopo di istallarvi uno stabilimento balneare amovibile.

Alla suddetta domanda, oltre agli elaborati tecnici, l'interessata allegò il parere favorevole della sovrintendenza ai monumenti e gallerie di Pisa e la licenza edilizia prevista dalla legge urbanistica.

All'atto della domanda, su quella spiaggia, lunga circa 1500 metri, esistevano due *chalets*, con ciascuno metri 30 per 10 di arenile in uso, un piccolo stabilimento su proprietà privata, con metri 50 per 6 di spiaggia in uso, e uno stabilimento balneare in muratura, già incamerato tra i beni demaniali marittimi, in prossimità del paese.

La capitaneria di Portoferraio ritenne, pertanto, opportuno fare realizzare in quella località un altro stabilimento, allo scopo di sodisfare, con la presenza di un bagnino, di mezzi di salvataggio, autorespiratore e pronto soccorso, sentite esigenze di sicurezza.

Quel comando diede, pertanto, corso all'istruttoria di rito, che si concluse favorevolmente, previa la pubblicazione della istanza all'albo pretorio del comune di Campo e nel foglio degli annunzi legali della provincia, senza che fossero presentate opposizioni. Mentre non sembra possibile un arretramento delle concessioni ivi assentite a cagione della eseguità della fascia demaniale ad esse retrostanti, si può invece ritenere che la capitaneria di Portoferraio abbia tenuto nella dovuta considerazione l'esigenza di assicurare il pubblico

uso gratuito del demanio marittimo sull'arenile di Marina di Campo, risultando che circa l'80 per cento di quella spiaggia è libera al pubblico uso.

Il Ministro ad interim: RUFFINI.

MERLONI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza della grave situazione venutasi a creare nell'aeroporto di Ancona-Falconara a causa dei ritardi e della lentezza che contraddistinguono l'esercizio dei lavori a suo tempo finanziati in base alle leggi 25 febbraio 1971, n. 111 e 22 dicembre 1973, n. 825.

L'interrogante – premesso che:

1) l'esecuzione di detti lavori venne affidata, con convenzione del 10 dicembre 1975, con il sistema dell'appalto concessione, ad un consorzio di imprese (ICLAP);

2) la consegna delle aree interessate ai lavori è stata effettuata al consorzio medesimo in data 2 febbraio 1976;

3) sono trascorsi 18 mesi ed ancora il consorzio non ha dato inizio alle opere fondamentali e più urgenti, quelle cioè della ristrutturazione della striscia di volo;

4) il ritardo nell'esecuzione dei lavori causa gravissimo danno alla comunità marchigiana perché, impedendo l'acquisizione della piena operatività della pista, non consente di accogliere la pressante domanda degli operatori turistici, i quali vorrebbero poter utilizzare le strutture aeroportuali per i voli *charters* a servizio dei 250 chilometri della costa marchigiana –; chiede che vengano accertate le cause del cennato ritardo e le conseguenti responsabilità.

Si chiede, altresì, al ministro assicurazione che nei programmi in corso di formulazione siano previsti quegli ulteriori finanziamenti necessari per eseguire tutte le opere previste nel progetto originario che, a causa del segnalato ritardo, non possono essere completate con i fondi di cui alle succitate leggi n. 111 e 825.

(4-03120)

RISPOSTA. — L'avvio dei lavori di riqualificazione e di allargamento della pista di volo dell'aeroporto di Ancona-Falconara ha subìto un ritardo sia in ragione della necessità di assicurare l'operatività, sia pur ridotta, della pista medesima durante i lavori, talché è stato necessario concordare le opportune modalità tra l'Amministrazione dello Stato (esercente dell'aeroporto) e l'utenza civile e militare, sia in ragione della necessità di effettuare sulla pista ulteriori accertamenti geognostici e strutturali, richiesti dall'aeronautica militare in considerazione della funzione dell'aeroporto anche come base NATO.

Non appena le sopracennate difficoltà sono state superate, si è dato corso ai lavori di cui trattasi, i quali, al momento, procedono speditamente.

Anche gli altri lavori concernenti il potenziamento dell'aeroporto di Ancona-Falconara sono in corso e procedono ora regolarmente, tra i quali quelli relativi alla costruzione della caserma dei vigili del fuoco, dell'aerostazione merci e dell'aerostazione passeggeri.

Per quanto attiene l'erogazione di ulteriori finanziamenti per l'aeroporto in questione il problema sarà senza dubbio esaminato nell'ambito del piano generale degli aeroporti in corso di elaborazione, in relazione sia al ruolo che in detto piano assumerà ciascun aeroporto, sia agli effettivi sviluppi del traffico aereo.

Il Ministro: RUFFINI.

MILANI ELISEO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e della difesa.* — Per conoscere il loro giudizio sulla recente pubblicazione dell'EFIM a riguardo dell'ammodernamento dei mezzi e sistemi di difesa e del loro rapporto con lo sviluppo dell'industria, dell'occupazione e delle esportazioni in cui si esprimono giudizi politici sul bilancio dello Stato per quello che riguarda la difesa e valutazioni negative sul lavoro del Parlamento per non aver provveduto ad approvare le leggi sull'esercito e sull'aeronautica.

Per conoscere inoltre il loro giudizio sulle competenze dell'EFIM come impresa pubblica e se ritenga che questi giudizi espressi nella pubblicazione citata non rappresentino una grave ingerenza politica nell'attività del Parlamento. (4-00685)

RISPOSTA. — La nota cui si riferisce l'interrogante – redatta dall'EFIM come documento riservato alle autorità interessate al settore dei mezzi e sistemi di difesa e non come pubblicazione destinata ad avere diffusione esterna – si propone di fornire quelle informazioni, tratte dalla diretta esperienza

aziendale, ritenute utili per una valutazione delle potenzialità produttive del settore e del contributo che alla realizzazione di tali potenzialità può derivare da una programmazione delle commesse pubbliche nel medio periodo.

Le considerazioni svolte nella nota, riguardanti l'opportunità dell'approvazione delle leggi promozionali per l'esercito e l'aeronautica, si ispirano alle relazioni sui relativi disegni di legge, presentati nel corso della precedente legislatura e decaduti a seguito dello scioglimento anticipato del Parlamento.

Nel documento si esprimono anche il rammarico per il fatto che le due leggi promozionali per l'esercito e per l'aeronautica non abbiano potuto essere ancora approvate, e la preoccupazione per i riflessi che tale fatto può avere sull'occupazione, sui risultati economici e sulle esportazioni delle imprese operanti nel settore.

I concetti evidenziati nella pubblicazione corrispondono sostanzialmente a dichiarazioni rese dal ministro della difesa in sede di discussione del bilancio 1976 di quel Dicastero.

Va anche posto in rilievo che in ordine alle motivazioni del ritardo nell'approvazione delle leggi promozionali per l'esercito e l'aeronautica, nel volume non vengono espressi giudizi di sorta, ma vi è un generico richiamo alle ragioni ben note (pagina 21 del documento) con il riferimento, in nota, alle nuove presentazioni delle leggi stesse.

In conclusione, non sembra che agli estensori della nota possa essere attribuito il proposito di esprimere giudizi di natura politica o di voler interferire nella sfera di responsabilità propria del Parlamento e del Governo; ed anche se alcune frasi appaiono interpretabili in senso diverso, si assicura che gli autori del documento non sono stati certamente mossi dall'intenzione di esprimere valutazioni politiche indubbiamente al di fuori delle loro competenze.

Il Ministro delle partecipazioni statali: BISAGLIA.

MONTELEONE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere – premesso che:

1) in Taurianova (Reggio Calabria) ha sede una fondazione denominata Principe di Gerace Giovambattista Serra, avente lo scopo di sviluppare il progresso agricolo della provincia di Reggio Calabria mediante borse di studio, premi, ecc., da destinare a studenti delle scuole agrarie ed a coltivatori diretti;

2) la fondazione per potere adempiere gli scopi statutari aveva ed ha bisogno di recuperare la disponibilità dei fondi dati in fitto dalla vedova Serra a certo signor Sprizzi di Parmi (Reggio Calabria) per un canone irrisorio e che a tale scopo la commissione incaricata di amministrare i fondi aveva chiesto al Ministero dell'agricoltura l'autorizzazione a chiamare in giudizio l'affittuario;

3) il rappresentante del prefetto e presidente della fondazione Serra avvocato Francesco Gangemi, avvocato di fiducia del *leader* locale, nonché vice segretario provinciale della DC, sembra avere convocato per il 24 marzo 1977 il consiglio di amministrazione per procedere alla modifica dello statuto, prevedendo la creazione di una pianta organica e l'affitto dei locali per la sede: –

a) per quali motivi il Ministero dell'agricoltura non ha ratificato due delibere della fondazione: la n. 9 – protocollo 12 – del 10 agosto 1976 con la quale viene deciso di chiamare in giudizio l'affittuario per la rescissione del contratto; la n. 10, protocollo 13, del 10 agosto 1976, con la quale viene affidato ad alcuni tecnici l'incarico di redigere un verbale di consistenza dei beni;

b) se ritenga opportuno, in base all'articolo 15 dello statuto che così recita: « il Ministero predetto (dell'agricoltura) ha facoltà di effettuare controlli straordinari sulla gestione dell'ente e sulla tenuta della contabilità e di intervenire, con i mezzi di legge, per la tutela della volontà del testatore e del regolare funzionamento della fondazione » intervenire, con tempestività ed urgenza, per bloccare eventuali deliberazioni tendenti a stravolgere gli scopi statutari della fondazione;

c) se ritenga di richiamare l'attenzione dell'ispettore provinciale dell'agricoltura di Reggio Calabria sul comportamento del suo delegato nel consiglio della fondazione, il dottor De Matteis di Cittanova, praticamente allineato sulle posizioni del presidente avvocato Francesco Cangemi;

d) se ritenga di segnalare al prefetto di Reggio Calabria il comportamento del suo rappresentante nel consiglio della fondazione; comportamento che sembra volere

stravolgere gli scopi sanciti dallo statuto per andare ad una nuova e diversa organizzazione della fondazione con caratteristiche spiccatamente clientelari. (4-02101)

RISPOSTA. — La prefettura di Reggio Calabria in data 7 aprile 1977 ha chiesto di conoscere i provvedimenti adottati da questo Ministero in merito alle deliberazioni n. 9 e n. 10 del 16 luglio 1976 poste in essere dalla commissione di amministrazione della fondazione Principe di Gerace Giovambattista Serra in merito, rispettivamente, alla risoluzione di un contratto ed alla redazione di un verbale di consistenza di beni immobili.

Questo Ministero, con nota n. 6415 del 21 maggio 1977, nel far presente alla prefettura di Reggio Calabria che le delibere adottate dalla suddetta commissione non risultavano pervenute al Ministero medesimo, ha comunicato alla stessa di essere a disposizione per ogni ulteriore notizia relativa agli atti in parola, ma da allora non si è avuto alcun riscontro alla nota citata.

Per quanto riguarda, poi, la prospettata opportunità di richiamare l'attenzione dell'ispettorato provinciale dell'agricoltura di Reggio Calabria sul comportamento del proprio delegato in seno al consiglio della fondazione, si rammenta che, ai termini dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 11, gli ispettorati provinciali dell'agricoltura sono stati trasferiti alla Regione e, pertanto, l'opportunità di un tale intervento dovrà essere presa in considerazione dalla stessa amministrazione regionale.

In merito alle asserite iniziative antistatutarie dell'attuale presidente della fondazione, il prefetto di Reggio Calabria, interessato in merito dal Ministero dell'interno, ha informato che lo stesso presidente ha dichiarato di volere, invece, promuovere dalla commissione amministratrice provvedimenti intesi: a determinare concretamente i fini della fondazione; a garantire, in armonia con l'articolo 17 dello statuto, una conduzione aziendale che realizzi non solo la conservazione, ma anche lo sviluppo ed il potenziamento dell'azienda agricola, attraverso l'innesto di moderne tecniche di coltura e con la previsione di razionali interventi di trasformazione e miglioramento fondiario; ad impostare il bilancio di previsione; ad ottenere, ferma restando l'azione diretta alla risoluzione del contratto vigente, il pagamento dei canoni maturati; a fornire l'ente di norme regolamentari di esecuzione dello statuto.

Pertanto, il prefetto di Reggio Calabria ha fatto presente che non sembrano sussistere motivi per ritenere che l'attuale presidente intenda operare in senso difforme dai fini statutari dell'ente.

Il Ministro: MARCORA.

NICOSIA. — *Ai Ministri degli affari esteri, del tesoro e del commercio con l'estero.* — Per conoscere come intendano provvedere contro l'incredibile provvedimento assunto dalla Banca centrale di Tunisi che ha sospeso la assegnazione di valuta ai cittadini tunisini che intendono recarsi in Sicilia e che impegna ad una dichiarazione d'onore tutti quei cittadini tunisini che diretti in Italia godano di assegnazioni turistiche di valuta, di non utilizzarle per spese di soggiorno nella regione siciliana. L'interrogante chiede di sapere, inoltre, come il Governo italiano possa accettare una discriminazione tra regioni italiane e stabilita per legge da una autorità straniera. (4-01579)

RISPOSTA. — Con circolare del 3 dicembre 1976 la Banca centrale tunisina sospendeva l'assegnazione di valuta a tutti i residenti in Tunisia recantisi – direttamente o indirettamente – in Sicilia e richiedeva ai residenti diretti in Italia, ma non in Sicilia, di sottoscrivere un impegno ad utilizzare la valuta loro assegnata unicamente per spese di soggiorno.

Tale provvedimento veniva definito dalle autorità tunisine di carattere tecnico e transitorio. Esso sarebbe stato motivato dall'esigenza di arrestare un flusso commerciale anomalo causato dalla differenza di trattamento doganale tra le merci importate in Tunisia a seguito dei turisti (tassa doganale del 20 per cento) e quelle importate attraverso i normali canali commerciali (tassa del 120 per cento).

Ripetuti interventi della nostra ambasciata hanno portato in un primo momento ad una attenuazione di tali misure a favore dei residenti (in particolare italiani) che dovessero recarsi in Sicilia per ragioni di turismo o familiari (non quindi per l'acquisto di beni) nel senso che gli stessi potessero comunque, con congruo anticipo e cer-

te formalità, essere autorizzati dalla Banca centrale ad ottenere l'assegnazione turistica.

Successivi passi dell'ambasciata presso il Ministero degli esteri ed il governatore della banca di Tunisia hanno quindi permesso di ottenere dalle autorità tunisine l'emanazione l'11 luglio 1977 di una nuova circolare con la quale i cittadini italiani residenti in Tunisia, diretti in Sicilia come in altre regioni, vengono esplicitamente esentati dall'applicazione delle misure adottate il 3 dicembre 1976.

Poiché le nuove disposizioni si riferiscono esclusivamente ai cittadini italiani, la nostra ambasciata, con le cautele che le peculiarità del caso rendono intuibili, prosegue la sua azione al fine di ottenere una completa abrogazione di ogni misura restrittiva che salvaguardi pienamente gli interessi commerciali delle regioni interessate ed in particolare di quella siciliana.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: RADI.

NOBERASCO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni per le quali:

1) a distanza di molti anni dal collocamento in quiescenza insegnanti ed altri ex dipendenti dalla pubblica istruzione usufruiscono di un trattamento di pensione provvisorio, e non definitivo;

2) i solleciti degli interessati, tendenti alla regolarizzazione del loro trattamento pensionistico, rimangono sistematicamente inevasi;

3) i provveditorati agli studi, ai quali è demandato l'onere di corrispondere mensilmente la somma-acconto, sono per qualche periodo lasciati sprovvisti, da parte della direzione generale del personale, della liquidità all'uopo prevedibile;

4) i reiterati solleciti per telex dei provveditorati agli studi all'ufficio centrale della direzione generale del personale, rimangono privi di una qualsiasi risposta.

(4-02736)

RISPOSTA. — Per ovviare agli inconvenienti lamentati dall'interrogante, il Ministero ha, com'è noto, adottato una serie di misure tendenti, da un lato, a decentrare le attribuzioni in materia pensionistica e, dall'altro, ad accelerare, nella massima misura possibile, le procedure amministrative.

Per quanto concerne il decentramento, è stata attribuita ai provveditori agli studi, a decorrere dal 1° ottobre 1975, la competenza a liquidare il trattamento definitivo normale di quiescenza al personale non docente della scuola materna, elementare e media, al personale docente della scuola materna, elementare e secondaria di primo grado, e al personale educativo, amministrativo ed ausiliario degli istituti di educazione.

A decorrere dal 27 aprile 1976 sono state inoltre devolute agli stessi provveditori le medesime competenze relativamente al personale direttivo della scuola elementare e media e degli istituti di educazione e al personale docente dell'istruzione secondaria superiore, nonché alle università e istituti di istruzione universitaria le competenze corrispondenti al relativo personale.

Al fine dell'accelerazione delle procedure amministrative, infine, si è provveduto all'automazione degli atti istruttori più ricorrenti e di quelli di liquidazione dei trattamenti di quiescenza, la qual cosa ha consentito al competente ispettorato per le pensioni di trattare fino ad ora circa tra le 42 mila e le 45 mila pratiche pensionistiche. Sono state pure diramate ampie e dettagliate istruzioni sulla documentazione che deve essere predisposta dagli uffici periferici, riducendo notevolmente la necessità di accertamenti istruttori.

Uno dei maggiori ostacoli alla tempestività degli adempimenti amministrativi era, infatti, da imputarsi o nell'accentramento nell'ispettorato sopra citato delle competenze, in materia di pensioni, di tutto il personale direttivo, docente e non docente, di ruolo e non di ruolo dipendente da questo Ministero (amministrazione centrale e periferica) e, fino all'istituzione del Ministero per i beni culturali e ambientali, anche del personale dell'amministrazione delle antichità e belle arti e delle biblioteche.

A tale complesso di competenze si aggiungevano gli adempimenti connessi alle ripetute riliquidazioni delle pensioni disposte dalla legge n. 249 del 1968, dal decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 e, ultimamente, dalla legge 3 marzo 1976, n. 88. In conseguenza di ciò, era necessario, di volta in volta, il riesame di decine di migliaia di trattamenti di pensioni già definiti, al fine di rideterminare, con altrettanti provvedimenti formali e individua-

li da sottoporre al visto e all'approvazione degli organi di controllo, gli stessi trattamenti.

Né deve poi essere trascurata la circostanza della concentrazione negli ultimi anni di un più accentuato numero di collocamenti a riposo anticipato, conseguenti alle disposizioni di agevolazione dell'esodo volontario contenute sia nella legge 24 maggio 1970, n. 336, e successive modificazioni, sia nel già citato decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972.

Sotto il profilo normativo, la causa determinante del rallentamento delle procedure si può individuare nella stretta connessione tra la misura del trattamento di quiescenza e l'anzianità di servizio utile, in quanto ciò richiede lunghi e complessi accertamenti sui periodi e sui servizi anteriori alla nomina in ruolo o, comunque, all'assunzione alle dipendenze di questa Amministrazione, e, infine, in posizione non di ruolo assimilabile a quella di ruolo ai fini del trattamento di quiescenza, nonché sulle effettive condizioni individuali di prestazione di quei servizi che, ai fini pensionistici, danno diritto a totali o parziali supervalutazioni della durata degli stessi.

La lunghezza e complessità di tali accertamenti discende principalmente dal fatto che essi hanno svolgimento presso altri uffici ed enti, dipendenti sia da questa sia da altre amministrazioni, come l'INPS, gli istituti di previdenza dipendenti dal Ministero del tesoro, gli uffici militari, gli uffici periferici di questa Amministrazione e le singole istituzioni scolastiche e culturali.

Comunque, in conseguenza delle iniziative adottate si può affermare che nei confronti della grande maggioranza del personale per il quale la competenza a liquidare il trattamento definitivo di pensione non sia stata decentrata sono stati già adottati i relativi provvedimenti definitivi. Restano, per altro, ancora pendenti procedimenti relativi a detto personale, ma ciò si verifica per un numero di casi non elevato, in rapporto al complesso delle cessazioni intervenute e, quali esclusivamente, per situazioni individuali nelle quali, per l'atipicità delle posizioni di stato giuridico ed economico anteriori all'assunzione nella posizione rivestita all'atto della definitiva cessazione dal servizio, risulta particolarmente complessa l'acquisizione della documentazione necessaria alla determinazione del trattamento di quiescenza spettante.

Tutto ciò premesso, pur nella consapevolezza del carattere limitato dei risultati conseguiti, in relazione all'obiettivo della massima tempestività nella liquidazione dei trattamenti di quiescenza, si ritiene, in conclusione, che questo Ministero abbia assunto le iniziative idonee a ridurre l'incidenza del ritardo negli adempimenti in questione, ottenendo, nell'ultimo biennio, un notevole miglioramento della situazione.

Una completa e definitiva soluzione al problema passa, a parere dello scrivente attraverso profonde modificazioni del sistema previdenziale nel suo complesso, giacché le iniziative assunte trovano ineliminabili condizionamenti nella complessità della legislazione pensionistica e della normativa sui procedimenti amministrativi, nonché nella struttura frammentaria ed eterogenea dello stesso sistema complessivo.

Circa la lamentata carenza di fondi presso gli uffici periferici, si deve richiamare l'attenzione sulla circostanza che per l'anno 1977, lo stanziamento di bilancio, sul capitolo 1091, è stato fissato in lire 11.610 milioni.

Tale stanziamento, interamente utilizzato ripartendo la somma fra amministrazione centrale, provveditorati agli studi, sovrintendenze regionali, università e osservatori astronomici, si è dimostrata largamente insufficiente.

Si è provveduto, pertanto, a richiedere al Ministero del tesoro una maggiore assegnazione di lire 12.600 milioni, che, con provvedimento in data 13 aprile 1977, n. 122543, è stata concessa nella misura del 50 per cento e, pertanto, ha consentito di sodisfare le esigenze degli uffici periferici per un periodo previsto fino al 31 luglio 1977. Il Ministero del tesoro ha dato assicurazioni per l'assegnazione del restante 50 per cento.

La situazione di carenza di fondi presso gli uffici medesimi è da imputare al ritardo con il quale sono stati meccanizzati gli ordini di accreditamento, ritardo dovuto allo sciopero del centro meccanografico Italstel che gestisce il sistema informativo della ragioneria generale dello Stato; gli ultimi ordini di accreditamento, infatti, risultano inviati alla ragioneria centrale presso questo Ministero, per il successivo inoltro, in data 30 aprile 1977, mentre a tutta la prima decade di giugno gli uffici periferici non erano ancora in grado di provvedere alle debite liquidazioni.

Ai vari uffici periferici che sollecitavano le assegnazioni di fondi è stato comunicato che gli adempimenti dell'ufficio centrale erano stati espletati in tempo utile. I solleciti via *telex* sono stati puntualmente riscontrati con lo stesso mezzo.

Si può, comunque, affermare che alla data odierna la situazione si è pressoché normalizzata.

Il Sottosegretario di Stato: DEL RIO.

NOBERASCO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se e quale pensione ed eventualmente altri beneficî siano stati accordati al grande invalido di guerra Francesco Felician, nato a Bosamarin Capodistria il 2 dicembre 1924, attualmente residente a Trieste.

La pratica è stata istruita dalla commissione medica per le pensioni di guerra di Udine. (4-03052)

RISPOSTA. — Nei riguardi del signor Francesco Felician, riconosciuto affetto da infermità mentale, è stata emessa determinazione concessiva di trattamento pensionistico di guerra di prima categoria con assegno di superinvalidità tabella *E*, lettera *G*, a decorrere dal 1° aprile 1963 e da durare a vita.

Il suindicato provvedimento è stato trasmesso al comitato di liquidazione per la prescritta approvazione e, non appena approvato, verrà inviato, con il relativo ruolo di iscrizione, alla competente direzione provinciale del tesoro di Trieste, per l'esecuzione.

L'interessato, comunque, sarà tempestivamente informato, da parte di questa Amministrazione, sull'ulteriore corso della pratica.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

PALOPOLI E TONI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se:

1) sia a conoscenza della grave situazione esistente presso la direzione provinciale del tesoro di Padova, dove si lamentano lunghi ritardi nell'espletamento delle pratiche di competenza e in particolare, di quelle relative alla concessione dell'aggiunta di famiglia e delle pensioni;

2) sia a conoscenza delle cause che hanno determinato e determinano tale situazione; e quali provvedimenti intenda assumere, una volta effettuate le verifiche che si ritenessero necessarie, al fine di evitare gravi disagi ai lavoratori interessati ed ai pensionati in particolare. (4-03022)

RISPOSTA. — Deve in primo luogo darsi atto che la situazione rilevata dall'interrogante trova in effetti riscontro; la direzione provinciale del tesoro di Padova, con un organico di 43 unità, amministra 38.724 partite, così suddivise:

numero 8.621 spese fisse;
numero 18.781 pensioni ordinarie;
numero 11.322 pensioni di guerra.

L'impossibilità di far fronte al lavoro corrente ha determinato un crescente carico di pratiche arretrate, che assommavano, alla fine dello scorso mese di giugno a 13.685 unità.

Il problema sollevato dall'interrogante è dunque reale e pressante.

Tuttavia, per valutarne la reale portata, e quindi predisporre gli adeguati rimedi, occorre definire le esatte dimensioni, che non si circoscrivono alla sede di Padova.

La situazione di Padova, infatti, pur connotandosi per aspetti di particolare difficoltà, è in via di massima non dissimile da quella delle altre direzioni provinciali del tesoro, in quanto comuni sono le cause, essenzialmente identificabili nel concorso di due fattori: per un verso, l'organico degli uffici si è depauperato per effetto del massiccio esodo di impiegati, che si sono valsi dei beneficî del decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972 e della legge n. 336 del 1970; per altro verso, il carico di lavoro è progressivamente aumentato per effetto del continuo aumento di incombenze attribuite alle direzioni provinciali del tesoro, a seguito del progressivo decentramento di funzioni e dell'emanazione di numerosissimi provvedimenti legislativi di carattere generale che si sono susseguiti in questi ultimi anni a ritmo crescente.

Si è venuta così a creare una notevole mole di arretrato, che ha determinato uno stato di disagio nel personale e, per la tardiva corresponsione delle competenze spettanti, un vivo malcontento nelle vaste categorie di cittadini amministrati.

Il Tesoro si è naturalmente dato carico del problema, ed ha intrapreso le iniziative rientranti nelle sue possibilità per una concreta soluzione.

Sul piano operativo è stata fatta richiesta al Ministero della difesa di un congruo numero di sottufficiali in quiescenza, da utilizzare presso la maggior parte degli uffici periferici; alla direzione provinciale di Padova è stato così possibile assegnare 9 unità.

Con riguardo all'organizzazione dei servizi, si ritiene che la situazione possa già migliorare entro breve tempo perché è stata recentemente autorizzata una procedura collettiva automatizzata che consente una sollecita applicazione dei ruoli di variazione concernenti le pensioni e gli stipendi.

In sede legislativa il Ministero si è fatto promotore di un disegno di legge che prevede l'impianto di centri meccanografici, la istituzione di nuovi ruoli e l'aumento di organici del personale periferico; il provvedimento, approvato dal Consiglio dei ministri il 3 giugno 1977, è attualmente all'esame del Senato (Atto Senato n. 830).

Va infine fatto cenno alla legge 1° giugno 1977, n. 285, sulla occupazione giovanile, per ricordare che ai sensi dell'articolo 26 il Tesoro si avvarrà della possibilità di assunzione di giovani per far fronte alle necessità dei servizi delle varie sedi periferiche; tra queste, è compresa la direzione provinciale del tesoro di Padova.

Il Sottosegretario di Stato: MAZZARRINO.

PISONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere: –

a) viste le decisioni degli organi comunitari circa i livelli dei montanti compensativi nel settore lattiero caseario;

b) considerata la situazione creatasi nel settore produttivo e commerciale italiano come conseguenza di tali decisioni che provocano la presa di posizione degli interessati e minacciano di produrre seri turbamenti dell'ordine pubblico;

c) considerato ancora che tali decisioni minacciano la libera circolazione delle merci nei paesi comunitari – quali iniziative intendano attuare per porre rimedio a questo stato di cose ed in particolare se intendano chiedere alle istituzioni comunitarie una più giusta determinazione della lira verde con conseguente revisione dei montanti compensativi.

Sul piano generale tale situazione, più volte denunciata, porta alla distruzione del nostro patrimonio zootecnico ed ad un maggiore carico passivo della nostra bilancia dei pagamenti per importazioni di prodotti lattiero-caseari e zootecnici.

L'interrogante sottolinea, infine, che la proposta della revisione della lira verde è l'unica strada pecorribile a tempi brevi e non procurerebbe danni, ma beneficî alla economia italiana. (4-02810)

RISPOSTA. — Con il completo ravvicinamento del tasso rappresentativo della lira al suo reale valore, sostanzialmente chiesto dall'interrogante, oltre all'effetto, per altro parziale, che si otterrebbe sull'entità degli importi compensativi monetari, si dovrebbero registrare una serie di altri risultati, non certo positivi, quali l'aumento del costo della vita e l'aumento dei costi dei mezzi di produzione, che si rifletterebbero negativamente anche sull'intero mondo produttivo agricolo.

Pertanto, il Ministro ritiene che una simile decisione vada attentamente vagliata con tutti gli organismi interessati, prima di essere messa in atto, anche se parzialmente.

Altre vie, in effetti, vengono studiate e predisposte da questo Ministero, – una delle quali è stata la recente revisione al 14 per cento dell'aliquota dell'IVA sul latte – tendenti tutte a ridurre la concorrenzialità del prodotto di importazione rispetto a quello nazionale.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: MARCORA.

POCHETTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se:

1) gli sia giunta notizia dell'assurda situazione nella quale sono venute a trovarsi circa cento famiglie di allevatori di bestiame del comune di Marcellina (Roma) proprietari di oltre 3.500 capi di bestiame allevati allo stato brado sul Monte Gennaro e le montagne adiacenti;

2) sappia che mentre vasti pascoli restano inutilizzati nelle zone limitrofe a quelle utilizzate dagli allevatori, questi si troveranno forse nella necessità di abbattere il bestiame perché non viene loro consentito di sfruttare i pascoli vicini non altrimenti utilizzati;

3) ritenga di dover promuovere iniziative allo scopo di superare la drammatica

impasse in cui si sono arenate le trattative tra i pastori e la proprietà De Amicis, allo scopo di evitare la perdita di un patrimonio zootecnico di prima qualità e la fine di una occupazione, non altrimenti sostituibile, per molti cittadini della zona.

(4-02421)

RISPOSTA. — Dagli accertamenti disposti in merito, per il tramite della prefettura di Roma e del commissariato agli usi civici con sede in Roma, è risultato che nel comune di Marcellina (Roma) svolgono la loro attività circa 60 allevatori di bestiame, i quali possiedono complessivamente circa 1900 capi (1200 vaccini e 700 equini) allevati allo stato brado sul Monte Gennaro, sul Monte Morra e sulle montagne adiacenti, il tutto nell'agro del comune di San Paolo dei Cavalieri (Roma).

I predetti allevatori utilizzano, per il pascolo, un'area di circa 1040 ettari di proprietà degli eredi De Amicis, concessa in affitto al signor Foschini Domenico, da Marcellina, allevatore in proprio e presidente della cooperativa zootecnica di Marcellina, che, costituita in data 21 novembre 1972, riunisce 23 allevatori, nonché un'area di circa 600 ettari, di proprietà del comune di San Paolo dei Cavalieri.

Nell'anno 1972, i proprietari della tenuta De Amicis, non intendendo rinnovare il contratto di affitto al signor Foschini, in quanto non più singolo ma rappresentante della predetta cooperativa, gli ingiunsero di lasciare libera la proprietà.

Il signor Foschini si oppose ed interessò della vertenza il tribunale di Roma – sezione specializzata agraria – il quale, pronunciatosi in primo grado il 15 dicembre 1973 ed in secondo grado il 10 ottobre 1975, in accoglimento del ricorso dei proprietari De Amicis, ingiunse al Foschini di lasciare libera la tenuta, condannandolo al pagamento delle spese.

Avverso la sentenza, l'interessato, in data 23 gennaio 1976, ha presentato ricorso, tuttora pendente, alla Suprema Corte di cassazione.

A loro volta, i limitrofi comuni di Pereto (L'Aquila) e Percile (Roma) hanno impedito, lo scorso anno, di far pascolare sui propri terreni il bestiame dei cittadini di Marcellina.

La prefettura di Roma ha poi comunicato che, per quanto riguarda i terreni adibiti a pascolo in agro Palombara Sabina (Roma), il consiglio della nona comunità montana, riunitosi a Tivoli (Roma) nello scorso autunno, ha deciso di interessare la regione Lazio allo scopo di far acquisire i circa 700 ettari di terreni della società Parioli Camillo Crociani, oltre ai già menzionati 1.040 ettari di proprietà De Amicis, in agro di San Paolo dei Cavalieri. Nessuna decisione è stata però presa fin qui dall'ente regione.

La prefettura ha aggiunto che il comune di Palombara Sabina dispone anche di circa 200-250 ettari di montagna adatti al pascolo, che vengono utilizzati dai piccoli allevatori della zona e dintorni.

Non risulta, però, che nelle zone limitrofe a quelle attualmente occupate dagli allevatori esistano vasti pascoli inutilizzati. Trattasi, evidentemente, di piccole porzioni di terreno ubicate nel territorio di comuni confinanti, che vengono utilizzati da piccoli allevatori residenti nei rispettivi centri abitati.

Questo Ministero ha, comunque, segnalato al commissariato agli usi civici di Roma l'esigenza di sollecitare i sindaci dei comuni interessati a promuovere la più ampia utilizzazione dei beni di demanio civico per lo sviluppo dell'attività zootecnict ed il miglioramento agro-pastorale della zona.

Il Ministro: MARCORA.

PRETI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere – premesso che in diverse occasioni il Parlamento, il Governo e gli ambienti professionali hanno riconosciuto la utilità, l'indispensabilità e la validità dei compiti che l'Istituto per le ricerche e le informazioni del mercato e la valorizzazione della produzione agricola (IRVAM) svolge fin dal 1963 – se intenda provvedere ad un adeguato finanziamento dell'IRVAM, utilizzando il fondo stanziato nel capitolo 1533 dello stato di previsione della spesa del Ministero della agricoltura e delle foreste e se a tale scopo si intenda prendere in considerazione il fatto che, a seguito della riduzione del suddetto fondo rispetto a quanto stanziato per l'esercizio finanziario del 1976, l'importo previsto copre solo in parte la spesa preventivata dall'IRVAM per l'anno 1977 che è analoga a quella dell'anno 1976.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere se, considerata la necessità di colmare il *deficit* del bilancio dell'IRVAM, il ministro

ritenga tuttora opportuno effettuare altri prelievi dal capitolo di spesa n. 1533 del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per finanziare altre attività meno importanti di quelle svolte dall'IRVAM e se, tenuto conto che presso la Camera sono in corso di esame progetti di legge che prevedono il finanziamento dell'IRVAM solo per l'anno 1977 e che la collocazione dell'ente medesimo, nel quadro della riforma dell'AIMA si prospetta aleatoria e, comunque, non organica ed a lungo termine, ritenga più opportuno risolvere il problema dell'IRVAM in maniera rapida e razionale con l'assetto globale degli enti di ricerca economica finanziati dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste. (4-02332)

RISPOSTA. — Si premette che il compito di provvedere al servizio delle ricerche di mercato in agricoltura, per la raccolta, la elaborazione e la divulgazione adeguata e sistematica di dati e di notizie utili ad indirizzare e ad orientare l'offerta dei prodotti sui mercati nazionali ed esteri, indicando quale possibile assuntore del servizio medesimo l'IRVAM, è stato previsto dall'articolo 4 della legge 27 ottobre 1966, n. 910, concernente provvedimenti per lo sviluppo dell'agricoltura e ribadito dall'articolo 2 della legge 4 agosto 1971, n. 592, riguardante lo stesso argomento.

In virtù di detta previsione legislativa, questo Ministero ha affidato all'IRVAM il servizio in esame, mediante apposite convenzioni. Senonché il Consiglio di Stato, in occasione della pronuncia in merito al progetto della convenzione per l'anno 1975, ha mosso taluni rilievi, fra cui quello che il Ministero, erogando a favore dell'istituto l'intera disponibilità dei fondi e rimettendosi interamente al programma dell'IRVAM, si è privato della possibilità di ogni diverso intervento.

Inoltre, il Consiglio di Stato ha raccomandato che il contributo dell'istituto rimanga tale, senza assumere, perciò, dimensioni e caratteristiche che si atteggino nel senso di un inopportuno ed illegittimo trasferimento di funzioni.

In relazione alle citate osservazioni del predetto consesso, questo Ministero, per l'anno 1976, previo esame dell'intera materia da parte delle direzioni generali interessate e su parere del Consiglio superiore dell'agricoltura e delle foreste, ha affidato il servizio in argomento all'IRVAM, per la parte riguardante i mercati agricoli e la valorizzazione della produzione agricola, e all'Istituto di tecnica e propaganda agraria per la parte riguardante l'informazione globale dell'attività del Ministero, dell'attività legislativa comunitaria, parlamentare e regionale, nonché dell'attività delle organizzazioni professionali, sindacali e cooperativistiche degli enti pubblici che operano in agricoltura e degli istituti di ricerca.

Per il corrente anno 1977, si rammenta che la legge del 16 maggio 1977, n. 237, ha autorizzato questo Ministero ad avvalersi dell'IRVAM, concedendo contributi nella misura massima del 90 per cento dei costi di attuazione dei singoli programmi di attività, nel limite delle disponibilità del capitolo 1533.

In proposito, si fa presente che, sempre per il corrente anno 1977, è attualmente all'esame del Consiglio di Stato, per il previsto parere, uno schema di convenzione, per l'affidamento all'Istituto di tecnica e propaganda agraria, verso il corrispettivo di lire 800 milioni da imputare sul capitolo 1533, del servizio di raccolta, elaborazione e divulgazione adeguata e sistematica di dati e notizie utili ad orientare gli operatori economici, nonché ad indirizzare la scelta degli investimenti e degli interventi pubblici in agricoltura.

Fino alla data odierna, nessun incarico in materia è stato affidato all'IRVAM sul capitolo 1533. È, invece, all'esame dei dipendenti servizi dell'alimentazione la possibilità di affidare all'IRVAM l'incarico di attuare un programma per l'individuazione di attività promozionali nel quadro del piano agricolo-alimentare.

Per quanto concerne, infine, la richiesta di una migliore configurazione giuridica dell'istituto, si rammenta che la questione è all'esame del Parlamento e che un disegno di legge d'iniziativa del senatore Fabbri ed altri, attualmente all'esame della Commissione agricoltura del Senato in sede referente (Atto Senato n. 411) se ne propone il riordinamento e l'erezione in ente di diritto pubblico.

Il Ministro: MARCORA.

PRETI, LUPIS, VIZZINI E AMADEI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se risponda al vero l'informazione che il gruppo Alitalia, nel contesto di proposte da

questa avanzata per il rinnovo della concessione decennale, intenderebbe rinunciare, tra l'altro, ai collegamenti da e per gli scali di Pantelleria (Trapani), Trapani e Lampedusa.

Per conoscere come questa iniziativa potrebbe conciliarsi col carattere specifico di pubblico servizio del gruppo e coi gravosi impegni sopportati dal Tesoro per ripianare i *deficit* di esercizio.

Per conoscere quali soluzioni alternative si intenderebbero adottare nella deprecata eventualità che la richiesta del gruppo fosse accolta.

Per sapere, infine, in considerazione delle reiterate affermazioni fatte dal ministro in sede di Commissione trasporti della Camera e del Senato nel marzo 1977 sulla ormai imminente decisione in ordine al rinnovo delle concessioni; sulla intenzione di recepire i contenuti della indagine conoscitiva svolta dalla X Commissione della Camera, e anche in considerazione delle istanze formulate in sede sindacale per sollecitare la emanazione dei decreti cui sono condizionati i livelli occupazionali del settore, se ritenga opportuno, visto che il supplemento di indagine disposto dal ministro ha avuto termine a metà marzo, assumere le proprie decisioni consentendo così a tutti i vettori di programmare in termini reali i propri investimenti e le proprie attività. (4-02645)

RISPOSTA. — Le procedure per la definizione delle convenzioni aeree hanno avuto uno svolgimento più lungo del previsto in considerazione, non solo della complessità della materia che ha comportato un approfondito e comparato esame della documentazione inviata a più riprese dai vettori interessati, e delle difficoltà di tener conto in modo armonico delle indicazioni formulate, a suo tempo, dalla X Commissione della Camera dei deputati, in occasione della nota indagine conoscitiva svolta dalla medesima, e dei dibattiti in materia tenutisi, più recentemente, presso la stessa Commissione e l'VIII Commissione del Senato richiamati dagli interroganti, ma anche per le intervenute decisioni delle società Ati e Alisarda che hanno rinunciato alle rispettive convenzioni per consentire che il loro rinnovo avvenisse contestualmente a quello degli altri due vettori con convenzione scaduta: ciò ha reso necessari ulteriori adempimenti istruttori.

Allo stato attuale, i progetti delle convenzioni delle singole società aeree, Alitalia, Ati, Alisarda e Itavia, sono stati già approntati, giungendo ad una soluzione che, ad avviso di questo Ministero, nel concreto riconoscimento del preminente ruolo della compagnia di bandiera, amplia nel modo massimo possibile lo spazio dei vettori privati.

Tali progetti sono stati consegnati alle compagnie interessate, che hanno già dato il loro assenso, salvo l'Itavia che non ha ancora definito ufficialmente il suo atteggiamento in merito, pur avendo anticipato un suo dissenso; si assicura che non si mancherà di dare ad essi il più sollecito corso nella definizione degli ulteriori adempimenti amministrativi.

Nel quadro di tali progetti si precisa che i collegamenti con Pantelleria, Trapani e Lampedusa sono stati affidati all'Ati che, com'è noto, è una società a capitale pubblico di cui l'Alitalia ha una consistente partecipazione.

Il Ministro: RUFFINI.

SCALIA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere con quali criteri abbia operato la commissione incaricata per la identificazione delle zone danneggiate dalle avversità atmosferiche nell'agosto 1976 nella Regione siciliana.

L'interrogante chiede, inoltre, se il ministro sia a conoscenza che a causa della calamità la produzione degli agrumi sull'intero territorio del comune di San Giovanni La Punta (Catania) è stata compromessa ed il prodotto reso non commerciabile; in conseguenza di ciò, grave danno ne è derivato e ne deriva ai produttori agricoli del territorio del comune suindicato visto che il decreto ministeriale del 26 dicembre 1976, che prevede la concessione di provvidenze in favore delle aziende agricole danneggiate, ha operato una restrittiva delimitazione delle zone, tant'è che circa la metà dei fogli catastali del comune di San Giovanni La Punta (che rappresentano zone limitrofe e continuità dei territori dei comuni di Sant'Agata Li Battiati, San Gregorio e Tremestieri Etneo) sono esclusi dai benefici in questione, pur essendo fortemente danneggiati al pari degli altri territori.

L'interrogante chiede, infine, di conoscere quali urgenti provvedimenti si inten-

dano approntare per ristabilire un principio di equità di trattamento fra i danneggiati. (4-02299)

RISPOSTA. — Il Ministero, con decreto del 16 e non 26 dicembre 1976, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 dicembre 1976, n. 342, ha provveduto alla delimitazione delle zone agrarie del comune di San Giovanni La Punta (Catania), gravemente danneggiate dalle grandinate del 14 e 20 luglio, nonché del 23 agosto 1976, ai fini della concessione delle provvidenze contributive e contributivo-creditizie previste dall'articolo 5 della legge 25 maggio 1970, n. 364, in conformità delle proposte formulate dalla Regione siciliana, ai termini dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 11.

La Regione siciliana potrà inviare una proposta integrativa in ordine agli interventi ritenuti attuabili in favore delle zone agrarie del predetto comune non comprese tra quelle delimitate con il citato decreto ministeriale.

Si fa, comunque, presente che anche le aziende agricole ricadenti nelle zone agrarie del comune di cui trattasi non comprese tra quelle delimitate, e che abbiano subito gravi perdite di prodotto per effetto delle anzidette avversità atmosferiche, potranno usufruire ai termini dell'articolo 1 del ripetuto decreto ministeriale, delle provvidenze creditizie previste dall'articolo 7 della legge.

Il Ministro: MARCORA.

SCALIA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se sia a conoscenza che alcuni uffici periferici delle imposte nell'applicazione delle aliquote IVA tassano al 35 per cento la grafica d'arte - espressione artistica - mentre viene imposta l'IVA al 14 per cento per sculture, dipinti e disegni, produzione, certo, di maggiore pregio ed elitaria per l'unicità da cui è costituita.

Com'è noto, la grafica, che moltiplica, seppure entro certi limiti, il prodotto artistico, per la modestia dei prezzi di mercato, si rivolge ad un pubblico vasto che tende a conquistare, appunto, con l'economicità dei prezzi. Proprio a questo tipo di acquirenti viene imposta (con evidente grave danno per l'artista) una tassazione molto pesante, mentre il mercato del collezionismo e dei beni rifugio viene colpito con tassazione ordinaria pari a quella dei consumi più usuali.

Tutto ciò premesso, l'interrogante chiede se si ritenga opportuno ed urgente un intervento chiarificatore al fine di favorire un'adeguata diffusione dell'opera grafica, che, com'è noto, sin dalle sue origine ha avuto il fine di una larga diffusione nel ceto meno abbiente. (4-03044)

RISPOSTA. — Le incisioni, stampe e litografie originali, in quanto comprese nella voce n. 6, della tabella *B*, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 e successive modifiche ed integrazioni, sono effettivamente soggette all'IVA in base all'aliquota del 35 per cento, siano esse realizzate da autori viventi o non viventi.

Diversa situazione si ha invece per i quadri, pitture e disegni eseguiti interamente a mano, per le opere originali dell'arte statuaria e dell'arte scultorea, per i quali tutti la tassazione al 35 per cento sussiste soltanto nel caso in cui le opere siano state prodotte da autori non viventi.

In relazione a tale stato di cose, è ovvio che non appare configurabile alcuna possibilità di soluzione in via amministrativa della questione sollevata.

Si assicura per altro che la eventualità di escludere dalla maggiore aliquota del 35 per cento le opere dell'arte grafica di autori viventi è già presente all'attenzione del Governo, per essere presa in esame in occasione dei provvedimenti di carattere generale che saranno adottati al fine di modificare ed integrare il decreto del Presidente della Repubblica n. 633 citato.

Il Ministro: PANDOLFI.

SERVADEI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere, in relazione anche a precedenti interrogazioni, come il Governo italiano abbia seguito, e continui a seguire (e con quali risultati) le vicende connesse con la morte dell'eroe della resistenza greca Alekos Panagulis, avvenuta all'alba del 1° maggio 1976 alla periferia di Atene, in circostanze che fanno pensare senza mezzi termini al delitto politico.

Ciò in rapporto soprattutto ai legami esistenti fra le organizzazioni terroristiche fasciste italiane e greche, legami sui quali

il Panagulis aveva raccolto numerose prove che si accingeva a rivelare al parlamento greco.

La questione, che a parere dell'interrogante si lega anche ad azioni terroristiche sviluppatesi nel nostro paese negli anni passati, torna di attualità in questi giorni col processo ad Atene per la morte del deputato socialista greco, processo che la parte civile sta contestando per una numerosa serie di violazioni commesse dagli inquirenti nel corso dell'istruttoria, le quali fanno anche riferimento a perizie di qualificati professionisti italiani (4-01981)

RISPOSTA. — Il decesso del deputato ellenico Alekos Panagulis, avvenuto il 1° maggio 1976 alla periferia di Atene, ha provocato l'apertura, da parte della magistratura greca, di una inchiesta giudiziaria, conclusasi con il rinvio a giudizio del disegnatore di moda Michele Stefas, accusato di omicidio colposo e di quattro infrazioni al codice della strada: mancata assistenza, eccesso di velocità, mancanza di libretto di circolazione e falso in immatricolazione di targa.

Il processo penale, apertosi il 1° marzo 1977 presso il tribunale di prima istanza di Atene, si è concluso con la condanna dello Stefas a tre anni e sette mesi di reclusione, essendo stato riconosciuto colpevole dei reati ascrittigli. L'imputato ha interposto appello ed è stato posto in libertà provvisoria.

La corte non ha dunque accolto la versione dei fatti sostenuta dalla madre e dal fratello di Panagulis, costituitisi parte civile, che avevano tentato di dimostrare la tesi dell'assassinio politico. In segno di protesta contro la sentenza, essi hanno rilasciato una dichiarazione nella quale vengono mosse critiche alla magistratura greca per il modo in cui essa ha affrontato il caso.

Il Governo non è in possesso di alcuna informazione circa gli asseriti rapporti esistenti tra associazioni neofasciste italiane e l'organizzazione greca denominata « il ragno », come pure di elementi per l'identificazione del cittadino italiano « Antonio » indicato quale finanziatore dell'organizzazione stessa.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: RADI.

SERVADEI. — *Al Governo*. — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che i contributi concessi dal Ministero dei lavori pubblici in base al decreto-legge 15 agosto 1975, n. 376, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 492 per la realizzazione di alloggi popolari in forma cooperativa sono da tempo praticamente inutilizzati per la mancanza di istituti di credito disposti a concedere i mutui necessari alle condizioni previste dal citato decreto o, più semplicemente, a concedere mutui.

Il fatto è molto grave perché fornisce la sensazione ai beneficiari del contributo, sempre bisognosi di alloggi a condizioni finanziarie possibili, di essere presi in giro, e perché immobilizza pubblici mezzi finanziari utilissimi (anzi inadeguati) per perseguire una necessaria politica pubblica della casa.

L'interrogante ritiene pertanto che si debba procedere urgentemente ad un confronto e ad un accordo col sistema creditizio specializzato, tale da rendere possibile il raggiungimento degli obiettivi posti dal provvedimento legislativo in questione. (4-02489)

RISPOSTA. — Gli istituti di credito convenzionati per interventi agevolati nel settore dell'edilizia economico-popolare hanno deliberato operazioni di mutuo per importi corrispondenti al totale utilizzo dei contributi previsti dalle varie leggi di incentivazione, fin dal 31 luglio 1976.

Le relative erogazioni – che seguono, com'è noto, lo stato di avanzamento delle costruzioni – hanno segnato una notevole accelerazione: esse nel 1976 hanno raggiunto l'ammontare di lire 188 miliardi circa, importo del 50 per cento superiore a quello dell'anno precedente.

L'espansione è continuata nel primo semestre del 1977, durante il quale sono state perfezionate operazioni per complessive lire 170 miliardi circa.

Al fine di assecondare l'orientamento dei pubblici poteri verso il settore preferenziale dell'edilizia agevolata e convenzionata, gli istituti di credito fondiario sono stati privilegiati nel collocamento della rispettiva raccolta attraverso l'introduzione di uno specifico vincolo nell'ambito degli investimenti obbligatori in titoli delle aziende di credito.

In particolare, l'incremento dei depositi a risparmio e in conto corrente delle azien-

de di credito verificatosi nel semestre dicembre 1976-maggio 1977 è stato destinato per il 30 per cento ad investimenti in titoli a reddito fisso, fra i quali dovevano essere compresi, alla fine del 1° semestre del 1977, le obbligazioni emesse dagli istituti esercenti il credito fondiario o il credito agrario di miglioramento per un'aliquota del 6,50 per cento.

Il predetto vincolo è stato prorogato, con analoghe modalità, per il secondo semestre del 1977.

È da evidenziare, inoltre, che - sempre allo scopo di agevolare le operazioni di finanziamento di cui trattasi - all'articolo 4 della legge 8 agosto 1977, n. 513, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* del 17 agosto 1977, n. 223, e concernente provvedimenti urgenti per l'accelerazione dei programmi in corso, finanziamento di un programma straordinario e canone minimo dell'edilizia residenziale pubblica, è stata prevista la garanzia dello Stato sui mutui da concedersi per interventi di edilizia residenziale fruenti del contributo statale ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, e successive modificazioni ed integrazioni.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: MAZZARRINO.

SERVADEI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se risponda a verità che uomini del Governo e delegazioni comunque inviate all'estero a spese dello Stato hanno utilizzato in maniera crescente in questi ultimi tempi voli di compagnie aeree straniere.

Al di fuori di ogni assurdo campanilismo, l'interrogante, anche in considerazione delle condizioni di bilancio dell'Alitalia, ritiene che il problema vada riconsiderato essenzialmente sotto due aspetti.

Se il servizio della compagnia di bandiera italiana è meno confortevole di quello di altre compagnie, esso va sollecitamente migliorato. Se però il servizio può considerarsi alla pari, non c'è ragione che i rappresentanti ufficiali del paese preferiscano sistematicamente altre soluzioni. E ciò sia per considerazioni di carattere economico, che morale.

L'interrogante ritiene pertanto che vada richiamata al più presto in maniera ufficiale l'attenzione di chi di dovere (4-03135).

RISPOSTA. — I membri del Governo con le rispettive delegazioni, usufruiscono, in via normale, dei velivoli dello stato maggiore dell'aeronautica.

L'impiego di tali mezzi consente, tra l'altro, di contenere nei limiti di tempo strettamente necessari per la permanenza fuori dell'Italia dei titolari dei dicasteri e dei funzionari al seguito.

Per quanto riguarda i voli effettuati con aerei civili, se in alcuni casi si è fatto ricorso a velivoli di compagnie aeree straniere, deve ritenersi che ciò sia avvenuto non in base alla ricerca di una maggiore confortevolezza - tenuto conto che l'Alitalia offre un servizio di alto livello - ma per esigenze di celerità del viaggio per o da località non direttamente collegate con la compagnia di bandiera.

La Presidenza del Consiglio, comunque, ha dato istruzioni perchè, ove non ricorrano particolari circostanze, le delegazioni o i singoli funzionari effettuino i viaggi all'estero con la compagnia aerea nazionale.

Il Sottosegretario di Stato: EVANGELISTI.

TAMINI E CASTOLDI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare di fronte al fatto che la statale n. 337 che dalla Valle Vigezzo porta in Svizzera è ormai da tempo fonte di incidenti anche mortali dovuti alla continua caduta di massi e alla mancanza completa, in alcuni tratti, di qualsiasi barriera.

Gli interroganti pongono in evidenza l'urgenza della questione anche in relazione al fatto che la strada è internazionale e già da parte svizzera si sono avuti parecchi reclami per lo stato di incuria in cui versa il tratto italiano. (4-01187)

RISPOSTA. — La strada statale n. 337 della Val Vigezzo, dell'estesa di chilometri 29,756, è strada di montagna e perciò tortuosa e disagevole nonché soggetta a frequenti cadute di sassi e massi che hanno danneggiato in diversi tratti le protezioni marginali e le altre opere di presidio.

È indubbio che la strada necessita di interventi straordinari per opere di ripristino, consolidamento, difesa e rettifica del

corpo stradale, nonché di sistemazione e bonifica delle pareti rocciose.

Le relative perizie non hanno, purtroppo, trovato capienza nelle note limitate disponibilità di bilancio dell'ANAS che a causa del notevole aumento dei costi incontra sempre maggiori difficoltà a finanziare le più urgenti e crescenti necessità di intervento sulla vasta rete della viabilità ordinaria.

Si assicura, comunque, che le esigenze della strada statale n. 337 sono tenute nella dovuta evidenza e che si procederà gradualmente alla eliminazione degli inconvenienti lamentati.

Il Sottosegretario di Stato: LAFORGIA.

TEDESCHI E MAROLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere la situazione dell'accademia di Brera di Milano che, secondo notizie generiche, risulterebbe permanentemente inagibile.

Per sapere quali provvedimenti abbia preso il Ministero ed eventualmente quali intenda prendere.

Per accertare le eventuali responsabilità che hanno provocato una così deprecabile situazione e decadenza dell'istituto. (4-02567)

RISPOSTA. — Dagli elementi acquisiti non risulta che, presso l'accademia di belle arti Brera di Milano, si sarebbe determinata la segnalata situazione di inagibilità.

Infatti, dopo un primo ed unico episodio di occupazione dell'istituto, verificatosi nel corso dell'anno scolastico testè conclusosi, lo svolgimento delle lezioni e le operazioni di scrutinio e di esame si sono svolte nella completa normalità.

Il Sottosegretario di Stato: DEL RIO.

TREMAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se siano già state date le opportune disposizioni e presi i conseguenti provvedimenti per ovviare da parte delle ferrovie dello Stato, ai gravi inconvenienti riscontrati nel passato a causa del massiccio rientro dei nostri emigrati per le ferie estive. (4-02892)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato, di intesa con le altre amministrazioni europee, hanno predisposto un adeguato programma per agevolare il rientro in Italia durante le ferie estive dei nostri lavoratori residenti all'estero.

Detto programma è stato concepito a seguito di accurate indagini svolte dalle amministrazioni ferroviarie dei paesi sedi di lavoro dei nostri emigrati, tenuto conto del presumibile quantitativo di viaggiatori in partenza da ciascuna località e dei periodi delle ferie programmate.

È stato quindi possibile stabilire l'occorrenza dei treni straordinari, gli orari, le composizioni, le date di circolazione nonché i rinforzi ai treni ordinari e le giornate di punta del traffico.

In particolare quest'anno per agevolare i viaggiatori diretti a Bari e Lecce, si è provveduto ad indirizzare convogli in partenza dalla Svizzera e dalla Repubblica federale di Germania, con carrozze destinate specificamente alle sopra citate località.

Per il traffico diretto in Sicilia, sono stati studiati degli orari che hanno consentito a Villa San Giovanni un sollecito traghettamento ed inoltro per le località dell'isola.

Tutti i treni straordinari programmati e i rinforzi ai treni ordinari sono stati effettuati con vetture di tipo prima e seconda classe, a sedili imbottiti, atte a velocità comprese tra i 120 ed i 140 chilometri orari e la composizione dei convogli a più lungo percorso è stata integrata con carrozze a cuccetta.

Per tale traffico dall'estero sono stati programmati, ed adeguatamente pubblicizzati, nel periodo 1° luglio-31 agosto 1977, n. 127 treni speciali, su 29 dei quali è stata prevista la prenotazione obbligatoria dei posti.

Il Ministro: RUFFINI.

URSO GIACINTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere - premesso che:

1) il sottosegretario di Stato per il tesoro, onorevole Corà, nella seduta del 1° febbraio 1977 alla Camera dei deputati ha tastualmente dichiarato che il Ministero del tesoro si è sempre espresso negativamente riguardo alla legittimità dei cosiddetti miniassegni;

2) l'aspetto inquietante del fenomeno è stato più volte segnalato alla Banca d'Italia;

3) le anomalie nella emissione e nella circolazione di tali titoli costituiscono una palese violazione della vigente normativa in materia di assegni circolari –;

quali urgenti interventi intenda adottare oltre al potenziamento della capacità produttiva della zecca e quindi al rifornimento sufficiente della moneta spicciola.

A parere dell'interrogante non si può esprimere una doverosa e aperta denuncia di totale illegittimità riguardo ai cosiddetti miniassegni senza ricavare conseguenzialmente provvedimenti drastici e normalizzatori. (4-01809)

RISPOSTA. — Per far fronte alla insufficiente produzione della zecca – produzione che pure ha subìto negli ultimi tempi un notevole incremento, passando da una media di 115 milioni di pezzi all'anno nel periodo 1968-1975 a 450 milioni e mezzo nel 1976, il Ministero del tesoro, conscio della gravità del problema, ha esaminato ogni possbile soluzione volta a consentire il necessario potenziamento della produzione. A tal fine ha ritenuto che, nelle more della ristrutturazione interna dello stabilimento della zecca, ed allo scopo di superare le attuali difficoltà, fosse opportuno sottoporre al Consiglio dei ministri – che nella riunione del 20 maggio 1977 lo ha approvato – un disegno di legge diretto, appunto, ad aumentare la produzione di monete metalliche, affidandone la coniazione anche all'Istituto poligrafico dello Stato.

Si ritiene che l'anzidetto provvedimento, recentemente trasmesso al Senato, consentirà di ovviare alla grave situazione denunciata dall'interrogante in ordine alla circolazione dei miniassegni di cui può prevedersi la progressiva eliminazione, in corrispondenza alla prevista espansione della produzione metallica.

Il Sottosegretario di Stato:
MAZZARRINO.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO