

28.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

### INDICE

	PAG.		PAG.
AMARANTE: Sulle zone indicate al CIPI dal Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno quali aree particolarmente depresse, sulle delimitazioni operate dalle Regioni per le singole zone e sulle aziende costruite <i>ex novo</i> nelle suddette aree (4-01766) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	1194	canale denominato Fossa Augusta, sito nel comune di San Felice Circeo (Latina) (4-01423) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	1198
BALZARDI: Per l'adozione di provvedimenti volti a supplire alla scarsa reperibilità di cronotachigrafi previsti dalla legge 13 novembre 1978, n. 727, per gli autotreni e gli autoarticolati (4-00336) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1196	DE CINQUE: Per lo stanziamento dei fondi necessari per l'appalto dei lavori di costruzione del tratto Villa Santa Maria-Stazione di Civita-Luparella (Chieti) della strada a scorrimento veloce di fondo Valle Sangro (4-01863) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	1201
BOGGIO: Per l'elaborazione del progetto speciale per le zone interne della Sicilia, volto allo sviluppo dell'agro-turismo, della zootecnia e della forestazione (4-02409) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	1196	DE CINQUE: Per l'adozione di provvedimenti, d'intesa con la Regione Abruzzo, al fine di riattivare l'aeroporto Liberi di Pescara (4-02196) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1202
CARLOTTO: Per la retribuzione delle giornate di lavoro perse da dipendenti pubblici e privati facenti parte di organismi elettivi (4-00621) (risponde ROGNONI, <i>Ministro dell'interno</i> ).	1197	FRANCHI: Per la concessione ad Irma Mattarella, vedova del Presidente della Regione siciliana, di una decorazione al valore civile (4-02162) (risponde ROGNONI, <i>Ministro dell'interno</i> ).	1203
CICCIOMESSERE: Per la salvaguardia dei reperti archeologici costituenti il		GIOVAGNOLI SPOSETTI ANGELA: Sul provvedimento disciplinare preso nei confronti dell'agente di pubblica sicurezza Maurizio Birini, per aver usato la pistola anziché il mitra durante un'azione di polizia (4-00598) (risponde ROGNONI, <i>Ministro dell'interno</i> ).	1203

## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

	PAG.		PAG.
GUI: Sulla mancata realizzazione di una strada sul tracciato della dismessa ferrovia Ostiglia (Mantova)-Treviso (4-01013) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1204	zione di parafulmini incorporanti sostanze radioattive (4-02455) (risponde ALTISSIMO, <i>Ministro della sanità</i> ).	1209
MENNITTI: Per la predisposizione di un piano di intervento, da parte delle ferrovie dello Stato, per fare fronte al disservizio che diviene più grave nel periodo invernale, con particolare riferimento alla linea Lecce-Roma (4-02098) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1204	RUBINACCI: Sull'opportunità dello scioglimento del consiglio comunale di Ascoli Piceno e la nomina di un commissario a causa di episodi di corruzione ivi verificatisi (4-00866) (risponde ROGNONI, <i>Ministro dell'interno</i> ).	1209
MINERVINI: Sull'inopportunità della soppressione del treno rapido n. 892 Napoli-Roma (4-02221) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1205	TANTALO: Per l'inclusione, nel piano decennale delle ferrovie dello Stato, del progetto per la costruzione della tratta ferroviaria Cerignola (Foggia)-Matera-Metaponto (Matera) (4-02236) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1210
PARLATO: Per l'attribuzione alle società concessionarie di autostrade dell'obbligo di controllare la rispondenza dei veicoli alle norme di legge relative alla sicurezza della circolazione (4-00424) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1207		
PARLATO: Sulla denuncia presentata dal consigliere comunale del MSI di Messina Giovanni Davoli, sull'assenteismo di numerosi consiglieri appartenenti ai partiti del cosiddetto arco costituzionale (4-01453) (risponde ROGNONI, <i>Ministro dell'interno</i> ).	1207		
PARLATO: Per l'istituzione di un sistema di trasporto collettivo da riservarsi agli handicappati con appositi minibus (4-02139) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1208		
PELLEGATTA: Sulle disposizioni impartite dall'Alitalia circa i controlli tecnici da effettuare ad alcuni aerei DC-9 sul cono di coda, per presunte lesioni (4-02029) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	1208		
PERNICE: Per l'emanazione di un provvedimento che vieti la installa-			
		AMARANTE, BELLOCCHIO, MONTELEONE, PIERINO, MARRAFFINI, SPATARO, CURCIO, MACIS, SICOLO E BOGGIO. — <i>Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.</i> — Per conoscere — premesso che l'articolo 7 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, attribuisce alle Regioni il potere di delimitare le zone che il Comitato interministeriale per la politica industriale (CIPI), su proposta del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, riconosce particolarmente depresse, zone per le quali l'articolo 69 del predetto testo unico prevede la concessione di contributi aggiuntivi, in conto capitale, per la costruzione, la riattivazione e l'ampliamento di stabilimenti industriali —	
		1) l'elenco delle zone che il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha finora indicato al CIPI quali aree particolarmente depresse ai fini della concessione dei contributi aggiuntivi suindicati:	

## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

2) l'elenco delle zone che il CIPI ha riconosciuto particolarmente depresse, e l'indicazione delle relative delibere;

3) le delimitazioni operate dalle Regioni per le singole zone.

Per conoscere, inoltre, l'elenco delle aziende che, nelle zone riconosciute particolarmente depresse, sono state costruite *ex novo*, di quelle riattivate e di quelle ampliate, ovvero di quelle in corso di costruzione, di riattivazione o di ampliamento; per conoscere, infine, per ciascuna delle aziende suddette, l'entità del capitale investito, dei contributi pubblici erogati, delle agevolazioni accordate, nonché l'entità dell'occupazione aggiuntiva prevista e di quella effettivamente realizzata finora. (4-01766)

RISPOSTA. — Il CIPI, con delibera del 5 dicembre 1979 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'11 gennaio 1980, n. 10, ha determinato le zone particolarmente depresse del Mezzogiorno, ai sensi dell'articolo 10, quinto comma, della legge 2 maggio 1976, n. 183, sulla base delle proposte formulate dal ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e previa delimitazione delle regioni interessate.

Quanto alla seconda parte dell'interrogazione, si invia l'unito prospetto articolato per regioni e aggiornato al 31 dicembre 1979, riguardante i contributi in conto capitale a valere sulla legge n. 183, concessi ad iniziative ubicate in comuni ricadenti in aree riconosciute particolarmente depresse ai sensi della citata delibera.

*Il Ministro:* DI GIESI.

## DISTRIBUZIONE REGIONALE

(Importi in milioni)

REGIONI	Numero		Investimenti		Contributo concesso	
	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
Molise . . . . .	21	26,9	6.599	9,6	2.717	11,7
Abruzzo . . . . .	140	19,9	54.800	12,5	21.683	15,7
Lazio . . . . .	34	7,4	13.147	2,9	5.414	3,5
Campania . . . . .	180	17,4	56.736	11,9	22.260	12,6
Puglia . . . . .	29	3,3	8.082	2,6	3.291	2,9
Basilicata . . . . .	36	25,5	10.114	14,5	3.826	15,7
Calabria . . . . .	108	35,0	27.439	29,4	11.185	29,5
Sicilia . . . . .	134	21,1	41.662	16,6	16.683	16,9
Sardegna . . . . .	23	10,6	12.869	10,3	5.147	10,6
<b>Totale . . . . .</b>	<b>705</b>	<b>15,4</b>	<b>231.448</b>	<b>9,8</b>	<b>92.206</b>	<b>10,8</b>

(a) Valori assoluti.

(b) Valore percentuale sul totale regionale.

BALZARDI, CAVIGLIASSO PAOLA E BROCCA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza delle gravi difficoltà incontrate nei trasporti a mezzo autotreni e autoarticolati a causa della scarsa reperibilità dei cronotachigrafi previsti dalla legge 13 novembre 1978, n. 727, e se non ritenga necessario disporre proroghe nella applicazione della suddetta legge.

Si chiede inoltre quali provvedimenti intenda adottare affinché sia eliminata la carenza di offerta di cronotachigrafi.

(4-00336)

RISPOSTA. — L'obbligo dell'installazione del cronotachigrafo a bordo degli automezzi è scaturito, come è noto, da una norma della Comunità economica europea. È, infatti, il regolamento CEE del 20 luglio 1970, n. 1463/70, che ha stabilito l'obbligo dell'utilizzazione di un apparecchio di controllo sui veicoli adibiti al trasporto su strada dei viaggiatori e delle merci.

Tale obbligo risaliva:

a) al 1° gennaio 1975, per i veicoli immatricolati la prima volta a decorrere da detta data e per i veicoli che effettuano trasporti di merci pericolose, indipendentemente dalla data della loro immatricolazione;

b) al 1° gennaio 1978, per tutti gli altri veicoli.

Le scadenze suindicate furono a suo tempo opportunamente pubblicizzate dal Ministero dell'industria e del commercio con apposite circolari alle associazioni professionali ed illustrate adeguatamente nelle riunioni tenute con le stesse associazioni fin dal lontano 1974 e, precisamente, a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale 16 novembre 1974, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 21 novembre 1974, n. 303.

Infine, la legge 13 novembre 1978, n. 727, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* del 23 novembre 1978, n. 328, nello stabilire, tra l'altro, le sanzioni per gli automobilisti che circolano con veicoli spro-

visti di cronotachigrafi, ha concesso ancora sei mesi di tempo, a partire dalla data di entrata in vigore della legge stessa, perché si ottemperasse ai predetti obblighi.

D'altra parte, il Ministero dei trasporti, con apposite circolari dirette agli enti pubblici e alle associazioni interessate, non ha mancato di richiamare tempestivamente gli operatori del settore sul carattere ultimativo della scadenza del tempo utile stabilito per l'installazione dell'apparecchio senza incorrere nelle sanzioni previste.

Di fronte ai suindicati ampi margini di tempo avuti dagli utenti interessati per la tempestiva ottemperanza all'obbligo dell'installazione del cronotachigrafo, non si è ritenuto opportuno prendere alcuna iniziativa per la concessione di una proroga ai termini fissati nella già menzionata legge n. 727 del 1978.

Né, in favore di detta concessione di proroga, vale argomentare che le officine autorizzate alle operazioni di montaggio del cronotachigrafo fossero di numero troppo limitato, in quanto le officine autorizzate a tali operazioni raggiungevano, alla fine del 1978, il cospicuo numero di 2.090, coprendo quasi capillarmente tutto il territorio nazionale.

*Il Ministro:* PRETI.

BOGGIO E BOTTARI ANGELA MARIA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere: se non ritiene urgente, d'intesa con la regione, dar corso alla elaborazione del progetto speciale per le zone interne della Sicilia, coordinando gli interventi e i finanziamenti CASMEZ, CEE e regione in funzione degli obiettivi produttivi di sviluppo del progetto, e tenendo presente, nella elaborazione, l'inserimento di una delle zone più depresse dell'isola, cioè la parte nord dell'Ennese e dei Nebrodi. Tale zona offre la possibilità di intervento su estesi terreni demaniali per circa 25 mila ettari, i quali hanno una grande potenzialità e suscettività di sviluppo

in funzione dell'agro-turismo e della zootecnia.

Per sapere, infine, se non ritiene, sempre di intesa con la regione, la FINAM e l'INSUD, di inserire nel progetto speciale per la forestazione la riconversione a fini produttivi di 12 mila ettari di bosco di Aidone-Piazza Armerina, attraverso la ricerca e messa a dimora di pianto di alto fusto da finalizzare in direzione delle produzioni del legname e di cellulosa, considerata la scarsa resa dell'eucaliptus, e tenendo altresì presente che il nostro paese in questo settore dipende dall'estero con una importazione che si aggira sui mille miliardi annui. (4-02409)

RISPOSTA. — La Cassa per il mezzogiorno sta definendo con la regione Sicilia il programma di interventi per il 1980 attenendosi alle direttive ed ai criteri contenuti nel documento approvato dal CIPE nella riunione del 21 dicembre 1978.

Per quanto concerne l'inserimento della parte nord dell'ennese e dei Nebrodi nell'area di intervento del progetto speciale, si fa presente che secondo il sopraccennato documento CIPE, spetta alla Regione competente delimitare le zone di intervento, nel limite del 30 per cento del proprio territorio.

Circa infine il progetto speciale per la forestazione esso ha carattere promozionale e pertanto gli interventi possono essere effettuati soltanto dietro richiesta degli interessati, nel caso specifico, gli enti o organismi titolari del bene demaniale e solo se sussiste la loro volontà è possibile la compartecipazione FINAM o INSUD.

*Il Ministro:* DI GIESI.

CARLOTTO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso: che moltissimi consiglieri comunali e provinciali sono dipendenti di Aziende pubbliche o private;

che per l'assolvimento del mandato loro conferitogli dal corpo elettorale, devono a volte assentarsi dal lavoro per partecipare alle riunioni del Consiglio,

delle Giunte, del Collegio dei revisori dei conti e di molteplici Commissioni (elettorale, edilizia, ecc.);

che le giornate di assenza per l'assolvimento di tali compiti di pubblico interesse non sempre vengono compensate dall'Ente datore di lavoro per una disparità di interpretazione della legislazione vigente, sostenendosi da una parte che per tali partecipazioni ad alcuni Consessi (esempio Consiglio comunale) è prevista la corresponsione di un gettone di presenza compensativo del mancato provento di lavoro e da altre parti che la nomina a componenti di alcuni consessi (esempio: Collegio dei revisori dei conti) non è diretta da parte del corpo elettorale e non dà, quindi, luogo al pagamento dello stipendio per la giornata o parte di giornata di assenza dal lavoro;

che, pertanto, si appalesa opportuna una autorevole interpretazione della norma da parte del Ministero — se non ritiene opportuno diramare una circolare illustrativa atta a dirimere ogni dubbio in merito all'applicazione della legislazione vigente in ordine al cennato problema del pagamento delle retribuzioni ai dipendenti che si assentano dal lavoro per partecipare a riunioni di consessi ai quali appartengono per elezione diretta o indiretta. (4-00621)

RISPOSTA. — La posizione ed il trattamento dei dipendenti dello Stato e degli enti pubblici eletti a cariche presso enti autonomi territoriali sono disciplinati dalla legge 12 dicembre 1966, n. 1078, in concorso con le disposizioni di cui agli articoli 31 e 32 della legge 20 maggio 1970, n. 300, e articolo 9 della legge 26 aprile 1974, n. 169.

Tali disposizioni prevedono forme diverse di trattamento economico a seconda che il pubblico dipendente chieda il collocamento in aspettativa (articolo 3 della legge n. 1078 del 1966, e 31 della legge n. 300 del 1970), ovvero brevi permessi per il tempo necessario per l'espletamento del mandato (articoli 2 e 4 legge n. 1078 del 1966, e 32 legge n. 300 del 1970).

Per quanto riguarda in particolare le ipotesi formulate si è dell'avviso che al pubblico dipendente che rivesta una carica elettiva presso un ente autonomo territoriale competano, a norma degli articoli 2 e 4 della legge n. 2078 del 1968, e dell'articolo 1, comma trentaduesimo, della legge n. 300 del 1970, permessi retribuiti per partecipare alle riunioni consiliari, a nulla rilevando che per la partecipazione alle riunioni stesse sia prevista la corresponsione di un gettone di presenza.

Non si ritiene, al contrario, che tale trattamento competa per la partecipazione ad un collegio di revisori dei conti in quanto, tale incarico non configura una ipotesi di elezione a carica pubblica, alla quale soltanto l'articolo 51 della Costituzione collega il riconoscimento dei diritti di che trattasi.

Non si ritiene, per altro, possibile emanare, in materia, una circolare interpretativa delle disposizioni di legge in vigore, esaustiva di tutta la possibile casistica, in quanto per la determinazione in concreto di tale casistica occorrerebbe tener conto di vari e mutevoli elementi non valutabili aprioristicamente in astratto (quali la diversa importanza delle cariche elettive ricoperte), della dimensione degli enti locali, della maggiore o minore attività di questi nei diversi periodi di tempo, dell'impegno e dell'orario di lavoro dei vari uffici pubblici dai quali gli interessati dipendono.

La posizione, poi, in cui vengono a trovarsi i lavoratori dipendenti di aziende private a seguito della elezione alla carica di consigliere comunale o provinciale è attualmente disciplinata dagli articoli 31 e 32 della legge 20 maggio 1970, n. 300.

Tali norme stabiliscono che i predetti lavoratori hanno diritto di assentarsi dal servizio per il tempo strettamente necessario all'espletamento del mandato di consigliere comunale o provinciale senza alcuna decurtazione della retribuzione, sempre che non chiedano di essere collocati in aspettativa non retribuita ai sensi dell'articolo 31 della stessa legge.

Si soggiunge, infine, che ai sensi dell'articolo 32, della legge in questione, in

considerazione dell'eventuale necessità dello svolgimento di attività connesse con la carica di sindaco e assessore comunale, ovvero di presidente di giunta provinciale o di assessore provinciale, i dipendenti di aziende private possono fruire anche di permessi non retribuiti per un minimo di 30 ore mensili.

*Il Ministro:* ROGNONI.

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MACCIOCCHI MARIA ANTONIETTA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se risponde a verità:

1) che la Cassa per il Mezzogiorno avrebbe finanziato per 600 milioni circa i lavori di copertura del canale Rio Torto di San Felice Circeo (Latina);

2) che questo finanziamento sarebbe stato concesso per un'opera che lo stesso comune di San Felice Circeo avrebbe progettato sulla base delle previsioni di un piano regolatore generale non ancora approvato;

3) che nell'*iter* della progettazione il comune in questione non avrebbe tenuto conto del parere personalmente espresso dalla Sovrintendenza in data 23 febbraio 1977 in ordine alla importanza archeologica del canale costituente un tratto della famosa opera di ingegneria romana, denominata « Fossa Augusta »;

4) che in data 3 luglio 1979 il comune di San Felice Circeo avrebbe ricevuto il parere tecnico della stessa Sovrintendenza archeologica per il Lazio (protocollo 3761), riguardante il piano regolatore generale della località pontina, nel quale a pagina 12 e a pagina 16 sarebbe ribadito il principio della salvaguardia dei reperti costituenti il canale oggetto dei lavori finanziati dalla Cassa;

5) che, pur in presenza di un parere così preciso, il sindaco di San Felice Cir-

ceo avrebbe rilasciato la concessione edilizia n. 27 del 17 luglio 1979 per autorizzare la esecuzione della copertura del canale in questione;

6) che dopo tale data si sarebbero perfezionati gli atti di consegna definitiva dei lavori che erano stati appaltati da una impresa di Parma;

7) che al momento dell'inizio delle opere la sovrintendenza archeologica per il Lazio avrebbe ordinato la sospensione dei lavori;

8) che pertanto l'opera non può essere eseguita mentre l'impresa, in conseguenza della redazione del verbale di consegna dei lavori avvenuta malgrado la esistenza di un atto inequivocabilmente chiaro dell'organo di tutela dei beni archeologici, ha acquisito il diritto al risarcimento dei danni ed alla corresponsione del mancato guadagno.

In caso affermativo si chiede di conoscere i provvedimenti che il Ministro intende prendere a riguardo, tenendo conto della disponibilità manifestata dalla detta Sovrintendenza per una diversa sistemazione e valorizzazione del reperto archeologico nel quadro di una azione di recupero culturale di queste ricchezze. (4-01423)

**RISPOSTA.** — Il progetto per il tombamento del canale Rio Torto - elaborato su incarico del comune di San Felice Circeo - è stato presentato alla Cassa per il mezzogiorno nel febbraio 1976 e approvato il 23 giugno 1977 per l'importo di lire 994.445.200; esso prevede il tombamento del citato canale in analogia a quanto già fatto in passato per l'ultimo tratto dello stesso canale (circa 70 metri) con finanziamento statale. L'esecuzione dei lavori venne affidata in concessione al menzionato comune.

L'opera è finalizzata al risanamento igienico delle zone limitrofe al canale Rio Torto, già interamente urbanizzate; detto canale, specialmente in periodo estivo, costituisce costante pericolo per l'igiene pubblica per la scarsa velocità dell'acqua convogliata, per la quantità di rifiuti solidi in putrefazione giacenti nel suo alveo, per i numerosi scarichi di acque nere.

Si precisa che con altro progetto la Cassa ha finanziato la costruzione della fognatura per questa stessa zona allo scopo di completare il programma di bonifica.

Oltre all'approvazione della Cassa, le opere previste nel progetto sono state autorizzate da:

a) giunta municipale di San Felice Circeo con delibera del 9 agosto 1975;

b) consorzio di bonifica di Latina con nota del 21 febbraio 1976;

c) genio civile di Latina con nota del 5 febbraio 1976;

d) intendenza di finanza con nota del 30 luglio 1975;

e) regione Lazio con deliberazione del 26 ottobre 1976;

f) presidente della giunta regionale del Lazio con provvedimenti del 18 maggio 1979 per quanto riguarda i compiti di cui all'articolo 7 della legge 29 giugno 1939, n. 147, sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche.

Non risulta agli atti del comune di San Felice Circeo né in quelli allegati al progetto alcun elemento relativo al parere personalmente espresso dalla sovrintendenza in data 23 febbraio 1977.

Si precisa che il tombamento del canale Rio Torto era previsto nel programma di fabbricazione di San Felice Circeo approvato dal provveditorato alle opere pubbliche per il Lazio il 21 luglio 1968, sul quale - secondo il comune - la sovrintendenza ai monumenti avrebbe espresso parere favorevole in data 16 ottobre 1968 e 15 novembre 1969. La stessa opera fu anche compresa nel piano regolatore urbanistico adottato dal comune nel 1976 ed attualmente ancora all'esame dei competenti organi. La sovrintendenza archeologica, tuttavia, con nota del 3 luglio 1979 diretta alla regione Lazio ed al comune di San Felice Circeo ha respinto tale piano, richiedendo, tra l'altro, l'imposizione di vincolo archeologico lungo il Rio Torto.

Il comune non ritenne di chiedere alcun parere alla sovrintendenza archeologica in quanto il canale interessato non era sottoposto ad alcun vincolo, trattandosi di opera realizzata dal consorzio di bonifica nel 1933, rettificando ed amplian-

do un canale naturale di scolo preesistente.

I lavori furono consegnati rispettivamente in data 6 giugno 1979 e in data 25 giugno 1979.

Stante quanto sopra esposto, il sindaco di San Felice Circeo, visto anche il parere favorevole della commissione edilizia del 14 febbraio 1979, n. 27, ha rilasciato in data 17 luglio 1979 - pur non essendo la Cassa tenuta a richiederla - la concessione per l'esecuzione dell'opera di tombamento del canale.

Il comune di San Felice Circeo, quale concessionario, ha provveduto ad esperire le gare per l'affidamento dei lavori e su questa base ha stipulato due contratti: uno con l'impresa Solcesi per l'appalto dei lavori di scavo e rettifica del canale Rio Torto per l'importo di lire 169.677.907, l'altro con l'impresa Chiari e Pia per la costruzione del tombamento del canale per l'importo di lire 567.450.122.

La sovrintendenza archeologica con fonogrammi del 27 luglio 1979 e del 30 luglio 1979 ha intimato al comune di San Felice Circeo la sospensione dei lavori di cui sopra ed in data 1° agosto 1979 ha notificato al demanio pubblico per le opere di bonifica ed al Ministero per i beni ambientali e culturali l'importante interesse archeologico di tutto il tracciato della fossa Augusta fino allo sbocco in mare (che sarebbe coincidente per un tratto con il tracciato del Rio Torto).

In data 18 settembre 1979 a seguito di diffida a cura dei carabinieri, la direzione ordinava alle ditte sopraccitate di sospendere i lavori.

Il comune con atto deliberativo del 2 agosto 1979 - trasmesso con nota del 10 agosto 1979 alla sovrintendenza archeologica e per conoscenza al ministro per i beni ambientali e culturali, al presidente della giunta regionale, al prefetto di Latina ed al medico provinciale - ha richiesto un riesame della determinazione della sovrintendenza alla luce degli elementi forniti dalla deliberazione stessa.

La sovrintendenza con propria nota del 23 agosto 1979, nel dedurre ed osservare in merito al deliberato del consiglio co-

munale del 2 agosto 1979, ha richiesto il rispetto della sospensione dei lavori, sollecitando d'altra parte la definizione della questione con l'adozione di altre soluzioni da concordare con gli enti interessati.

Inoltre il comune avverso i detti provvedimenti della sovrintendenza, ha presentato tre ricorsi al tribunale amministrativo regionale nel settembre ed ottobre 1979 con le seguenti motivazioni: illegittimità, eccesso e svisamento di potere, travisamento dei fatti, omessi accertamenti *in loco*, prevenzione di giudizi, riferimento a dati erronei e non esaminati, omesse elementari indagini preliminari, violazione e falsa applicazione legge n. 1089 del 1939, incompetenza.

Si è ora in attesa che il Tribunale amministrativo regionale si esprima sulla intera vicenda.

In conclusione - a parte i quesiti posti ai nn. 4) e 5) dell'interrogazione per i quali è stato già interessato il prefetto di Latina - il canale Rio Torto non rientrava in zona soggetta a vincolo (almeno fino al luglio 1979), né l'opera, secondo le norme vigenti in materia, era stata riconosciuta di interesse particolarmente rilevante e come tale oggetto di notificazione, in forma amministrativa, a cura del Ministero competente.

La sovrintendenza solo in data 1° agosto 1979 ha notificato al demanio per le opere di bonifica e al Ministero per i beni culturali l'importante interesse archeologico di tutto il tracciato del canale Rio Torto.

Da nessun atto esistente o stato di fatto locale il comune o la Cassa per il mezzogiorno potevano desumere la necessità di richiedere il preventivo parere alla sovrintendenza, visti i pareri già espressi dalla regione Lazio, genio civile e consorzio di bonifica.

Alla sospensione intimata il comune ha fatto seguito con i ricorsi al TAR del Lazio nel settembre 1979 chiedendo l'annullamento del provvedimento della stessa sovrintendenza.

La Cassa, pertanto, ritiene necessario conoscere la decisione di tale organo prima di intraprendere eventuali iniziative a



tutela degli interessi attinenti anche ai maggiori oneri derivanti dai ritardi nella esecuzione dell'opera. Allo stato attuale, comunque, non risultano avanzate, da parte delle due imprese interessate, richieste di danni né di maggiori compensi.

*Il Ministro:* DI GIESI.

DE CINQUE, GASPARI E ARTESE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se è a conoscenza che da molti mesi è sospesa presso la Cassa per il Mezzogiorno la procedura di esame delle offerte, ai fini della conseguente aggiudicazione, dello appalto concorso per i lavori di costruzione del tratto Villa Santa Maria-Stazione di Civitaluparella della strada a scorrimento veloce di fondo valle Sangro, iniziata circa dodici anni fa e di cui sono stati eseguiti soltanto alcuni tratti interessanti la provincia di Chieti, oltre a quelli nelle province di Aquila e di Isernia. Tale sospensione viene giustificata con il fatto che i fondi relativi, già a suo tempo stanziati, sarebbero stati nel corso dell'anno 1978 diversamente destinati, a seguito di una restrittiva interpretazione data da codesto Ministero, per cui vennero esclusi dal finanziamento ex articolo 6 della legge n. 183 i progetti non ancora pronti al 31 dicembre 1977, senza riflettere sul fatto che tale motivazione appare del tutto incongrua nel caso di opere per le quali la progettazione doveva essere eseguita dalle stesse imprese invitate con la procedura di appalto-concorso, nel qual caso, ad avviso degli interroganti doveva invece ritenersi sufficiente la inclusione nei programmi CASMEZ.

Per sapere se il Ministro non ritenga necessario, pur in attesa di ulteriori provvedimenti legislativi di rifinanziamento delle opere in corso, disporre in sede amministrativa lo stanziamento delle somme necessarie per la copertura della spesa derivante dal suddetto appalto-concorso, dando luogo al finanziamento dell'opera stessa che potrebbe così essere celermente ini-

ziata, ed evitando di rendere del tutto inutile per l'aumento dei costi la procedura già espletata. (4-01863)

RISPOSTA. — Il progetto della strada a scorrimento veloce fondovalle Sangro secondo lotto, primo stralcio, da Villa Santa Maria (Chieti) alla stazione di Civitaluparella era previsto nel programma di completamento di cui all'articolo 6 della legge 2 maggio 1976, n. 183. Il consiglio di amministrazione della Cassa per il mezzogiorno nella seduta del 29 settembre 1977, in sede di esame del progetto ha ritenuto opportuno — attese le particolari caratteristiche dell'opera — di indire appalto-concorso, previa prequalificazione delle imprese effettuate in data 6 maggio 1978; allo stato è in corso da parte dell'apposita commissione l'esame degli elaborati predisposti dalle imprese concorrenti.

Per altro, il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno con apposita direttiva ha fissato, per tutti i progetti compresi nel citato programma, il termine di approvazione entro il 31 dicembre 1977. In dipendenza di ciò la strada fondovalle Sangro, per la quale non era stato assunto a quella data, per quanto detto sopra, l'impegno di spesa, risulta allo stato non più coperta da finanziamento. Successivamente, a seguito del parere contrario alla riapertura dei termini di approvazione espresso dal comitato dei rappresentanti regionali, il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, con nota del 27 dicembre 1979, ha invitato la Cassa a trasmettere il progetto e la relativa documentazione alla regione Abruzzo.

È tuttavia da evidenziare che di recente la Commissione parlamentare per il Mezzogiorno ha chiesto la riapertura dei termini, riservandosi di formulare una richiesta ufficiale al Governo, per cui si è provveduto a far sospendere gli adempimenti sollecitati alla Cassa con la nota del 27 dicembre 1979.

Giova d'altra parte aggiungere che il problema in questione potrà essere riconsiderato, in mancanza di riapertura dei termini, dopo la definitiva approvazione

del disegno di legge finanziaria 1980 attualmente all'esame della Camera dei deputati.

Ciò in considerazione di quanto previsto dall'articolo 27 del menzionato disegno di legge, che, fra le disposizioni a favore del Mezzogiorno stabilisce, tra l'altro, interventi per il settore della viabilità a scorrimento veloce.

*Il Ministro:* DI GIESI.

DE CINQUE E ARTESE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare, d'intesa con la regione Abruzzo e con gli enti locali interessati, per porre fine alla vergognosa situazione di abbandono in cui versa l'aeroporto «Liberi» di Pescara, che da più di un anno è totalmente chiuso al traffico civile per la sospensione dei voli disposta dall'ITAVIA a seguito del mancato approntamento di attrezzature per l'assistenza al volo, e per la conseguente sospensione anche dei voli *charter*, cosicché, come pubblicato oggi dalla stampa regionale, si sarà costretti ad annullare anche le prenotazioni turistiche da paesi stranieri per la prossima stagione estiva, con gravissimo nocumento per l'attività turistica di tutta la regione abruzzese ed anche del vicino Molise e della provincia di Ascoli Piceno.

Per conoscere se il Governo non ritenga disdicevole che una infrastruttura così importante per lo sviluppo delle attività economiche e produttive, anche per i riflessi nella industrializzazione del territorio regionale, possa restare a lungo inutilizzata, senza che, nonostante le tante parole sinora spese, sia stato adottato alcun concreto provvedimento per rimuovere le cause che ancora ostacolano la sua piena agibilità. (4-02196)

RISPOSTA. — Dal 1° febbraio 1979 l'Itavia ha dovuto sospendere, suo malgrado, la propria attività sull'aeroporto di Pescara, sia per il servizio passeggeri sia per i voli postali, a causa della richiesta avanzata in data 22 gennaio 1979 dalla

commissione tecnica dell'associazione nazionale piloti aerei civili (ANPAC) di elevare le minime operative per tale scalo da 2.400 a 4 mila metri di visibilità orizzontale e da 800 a mille piedi di visibilità verticale.

Tale richiesta sarebbe stata avanzata in relazione alla situazione delle radioassistenze aeroportuali ed in particolare alla assenza su detto aeroporto di apparecchiature concernenti la sicurezza del volo.

Le minime adottate, eccezionalmente alte, risultarono incompatibili con la corretta gestione di regolari servizi aerei e l'Itavia si è vista appunto obbligata alla sospensione dei voli.

La società aerea si è comunque dimostrata interessata a riprendere, quanto prima possibile, la propria attività in considerazione non solo delle risorse investite in 18 anni nei collegamenti su Pescara, ma anche degli oneri, tanto più gravosi quanto più lunga sarà la sospensione che la società medesima dovrà sopportare per ricomporre la quota di traffico già consolidata sulle linee in questione.

In conclusione l'aeroporto P. Liberì di Pescara, riqualificato e potenziato con finanziamento della Cassa per il mezzogiorno, è attualmente agibile al traffico di media portata, che finora, però, ha mancato di concretizzarsi.

Le opere previste per il potenziamento dell'aeroporto quali: l'installazione del sistema di atterraggio strumentale di precisione (ILS) e la costruzione della caserma dei vigili del fuoco e della torre di controllo, non sono state sinora realizzate in quanto la Cassa per il mezzogiorno, come è noto, non finanzia più opere aeroportuali, né questo dicastero ha potuto includere l'aeroporto di Pescara nei programmi di attuazione della legge n. 825 del 1973 e successive integrazioni, in quanto l'aeroporto suddetto non rientra tra quelli indicati dalla legge medesima.

L'aeroporto del resto non ha potuto essere incluso nemmeno nei programmi di rifinanziamento previsti dalla legge n. 299 del 1979, in quanto la maggiore spesa prevista è destinata all'esecuzione di opere integrative e di adeguamento da eseguirsi

su aeroporti che abbiano superato in un anno il traffico di 100 mila passeggeri, mentre Pescara non rientra in tale categoria.

Pertanto le opere di completamento dell'aeroporto in argomento potranno essere realizzate, nell'ambito del piano generale aeroportuale, con fondi del bilancio ordinario, ovvero con il contributo, per altro già preannunciato, degli enti locali abruzzesi.

Del resto, tenuto conto che nelle linee e proposte per il piano generale degli aeroporti presentato in data 28 dicembre 1979 in Parlamento ai sensi dell'articolo 4-ter della predetta legge n. 299 del 1979, l'aeroporto di Pescara è stato inserito nella seconda categoria, si auspica che esso nel più breve tempo possa riprendere la sua piena funzionalità.

*Il Ministro: PRETI.*

FRANCHI, PAZZAGLIA, LO PORTO, SERVELLO E MACALUSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se intenda rendere doveroso omaggio al coraggio morale e fisico di Irma Mattarella, vedova del Presidente della Regione siciliana barbaramente assassinato, proponendo al Presidente della Repubblica di concedere alla stessa una decorazione al valore civile. (4-02162)

RISPOSTA. — Ai fini del conferimento di una ricompensa al valor civile in favore della signora Irma Mattarella, vedova dell'onorevole Mattarella, presidente della giunta regionale siciliana, il Ministero dell'interno ha recentemente avviato l'istruttoria di rito, tramite la competente prefettura di Palermo.

*Il Ministro dell'interno: ROGNONI.*

GIOVAGNOLI SPOSETTI ANGELA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se sono vere le notizie riportate dalla stampa secondo le quali, l'agente di pubblica sicurezza Maurizio Birini, in

servizio a Viterbo, sarebbe stato deferito al Tribunale militare di Roma per il reato di « violata consegna pluriaggravata avendo omesso di utilizzare il mitra come prescritto » e subito rimosso dal servizio presso il posto fisso di polizia all'ufficio postale e trasferito al Corpo di guardia della questura; ciò in seguito all'incidente capitato all'agente Birini il 28 maggio 1979 quando, mentre era di scorta ad un furgone di valori delle poste, di fronte a movimenti sospetti di alcune persone, anziché imbracciare il mitra « M 12 » — del quale non poteva sentirsi sicuro non avendo mai avuto in 6 anni di servizio la possibilità di fare esercitazioni — estraeva la pistola di ordinanza dalla quale partiva accidentalmente un colpo che lo feriva di striscio alla gamba (anche la pistola, sembra, un nuovo modello da poco in dotazione agli agenti senza il minimo corso di addestramento);

quali iniziative intende assumere in merito alla grave vicenda che dimostra ancora una volta come gli agenti di polizia siano impegnati in delicati e pericolosi servizi senza una professionalità adeguata e senza il necessario addestramento all'uso delle armi, esposti ai colpi di criminali agguerriti e spietati, con alto rischio per la propria vita e per quella degli altri cittadini. (4-00598)

RISPOSTA. — Il fatto accaduto all'agente di pubblica sicurezza Maurizio Birini è stato doverosamente riferito dal comando gruppo guardie di pubblica sicurezza di Viterbo alla procura militare della Repubblica di Roma, in quanto nella circostanza il medesimo era rimasto ferito da un proiettile esploso dalla pistola d'ordinanza che egli aveva usata nell'espletamento del servizio di scorta ad un furgone postale.

La magistratura militare, avendo riscontrato che la guardia aveva trasgredito la consegna ricevuta per iscritto, secondo cui avrebbe dovuto effettuare il servizio suddetto con il mitra M 12 e non con la pistola in dotazione Beretta 7,65, ha aperto nei suoi confronti un procedimento pe-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

nale per il reato di violata consegna pluriaggravata.

Per quanto concerne l'addestramento dell'agente in questione, il quale — arruolato il 14 aprile 1971, cessato dal servizio a domanda il 3 giugno 1973 e riammesso a sua richiesta il 27 maggio 1975 ha lasciato il servizio il 6 marzo 1980, si fa presente che lo stesso ha effettuato esercitazioni di tiro con pistola e mitra, anche *M 12* riportando sempre punteggio sufficiente.

Il problema dell'addestramento delle forze di polizia all'uso delle armi e al tiro, attesa la sua rilevanza e delicatezza, è oggetto di attenta cura da parte di questo Ministero non solo presso le scuole di polizia, impartendo agli allievi accurate lezioni teorico-pratiche, ma anche successivamente con periodiche esercitazioni, onde far conseguire al personale la migliore preparazione professionale possibile.

Si soggiunge al riguardo che è in avanzata fase di realizzazione un programma che prevede la costruzione di un congruo numero di poligoni di tiro presso i reparti, ove il personale potrà mantenersi in costante esercizio nell'uso delle armi.

*Il Ministro: ROGNONI.*

**GUI E BROCCA.** — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per conoscere per quali motivi il tracciato della da tempo dimessa ferrovia Ostiglia-Treviso — contrariamente alle intenzioni più volte espresse e ai voti delle popolazioni delle zone interessate — non sia stato ancora utilizzato per la creazione di una strada di grande e utilissima comunicazione, la cui realizzazione a differenza di altre, non importa né espropri di terreni né spese rilevanti. (4-01013)

**RISPOSTA.** — Il sedime della ex linea ferroviaria Ostiglia-Treviso può essere reso disponibile, a favore di altri enti dello Stato, per opere di pubblica utilità, relativamente ai tratti Ostiglia-Legnago e Grisignano di Zocco-Treviso, che sono stati rispettivamente soppressi con decreto del

Presidente della Repubblica in data 12 settembre 1972, n. 777, e con decreto del Presidente della Repubblica in data 12 maggio 1959, n. 443.

Invece, il tratto di linea intermedio tra Legnago e Grisignano di Zocco è tuttora in esercizio per il servizio merci. In un primo tempo, le amministrazioni provinciali di Verona e di Mantova manifestarono la necessità di acquisire il sedime del predetto tratto Ostiglia-Legnago; successivamente, alle precitate amministrazioni si è sostituita, con analoga richiesta, l'ANAS, per la realizzazione di una strada di collegamento tra le due ultime località.

Il sedime relativo al tratto Grisignano di Zocco-Treviso, interessa le amministrazioni provinciali di Padova e Treviso per la costruzione di una strada di rapido scorrimento.

Con tali amministrazioni sono in corso gli adempimenti istruttori per il perfezionamento della proposta di vendita, a titolo oneroso, del sedime del predetto tratto di linea soppresso tra Grisignano di Zocco e Treviso.

Con l'ANAS, invece, debbono essere espletati gli adempimenti relativi al trasferimento del sedime dell'ex tratto di linea Ostiglia-Legnago, anche alla luce delle recenti disposizioni in materia di utilizzazione, da parte di altre amministrazioni dello Stato, degli immobili del demanio-ramo ferrovie non più occorrenti per gli usi cui erano destinati.

*Il Ministro dei trasporti: PRETI.*

**MENNITTI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se sia stato predisposto un piano adeguato per far fronte al disservizio ferroviario che diviene gravissimo nei mesi invernali, quando sono ricorrenti situazioni di emergenza a causa delle difficoltà rivenienti dalle implicazioni atmosferiche della cattiva stagione.

L'interrogante fa presente che il 3 gennaio 1980 il treno rapido proveniente da Lecce e diretto a Roma, dove sarebbe dovuto giungere alle ore 14,37, ha subito circa otto ore di ritardo, restando bloccato per la neve, ma soprattutto per la

interruzione della linea elettrificata nella stazione di Troia, a pochi chilometri da Foggia, senza che da parte dei dirigenti responsabili delle ferrovie dello Stato ci sia stato un tempestivo intervento per fronteggiare la grave situazione determinatasi.

È evidente che non si possono sempre prevenire i casi di emergenza, ma se ne possono limitare le conseguenze disponendo di un piano di intervento che metta l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle condizioni di non restare impotente di fronte a qualsiasi evento. Nel caso sopra richiamato, ad esempio, destinato a ripetersi sullo stesso tratto o su altri ugualmente accidentati, sarebbe bastata la pronta disponibilità di un locomotore *diesel* quanto meno per ricondurre il convoglio, gremito di passeggeri, nella vicina stazione di Foggia, dove non ci sarebbe stato motivo di allarme. La mancanza di tale disponibilità — confermata anche dopo un intervento del Prefetto di Foggia, sollecitato da alcuni parlamentari anch'essi passeggeri — ha determinato la lunga sosta in una piccola stazione senza comunicazione con il vicino paese bloccato dalla neve, fra vivaci proteste e giustificate preoccupazioni soprattutto per i bambini e gli anziani. (4-02098)

**RISPOSTA.** — Normalmente in occasione di eventi che ostacolano o interrompono il servizio ferroviario l'azienda delle ferrovie dello Stato mette in opera tutti i possibili mezzi ferroviari o stradali utili per il soccorso degli eventuali treni fermi in linea e per la ripresa della circolazione.

Nella circostanza la bufera di neve abbattutasi sulla linea Benevento-Foggia sin dal pomeriggio del 2 e durante la giornata del 3 gennaio 1980 ha provocato la rottura dei conduttori della linea primaria di alimentazione, nonché la caduta in più punti della linea aerea di alimentazione elettrica fra le stazioni di Bovino e Troia, interrompendo la circolazione dei treni. Le eccezionali sollecitazioni subite

dalle condutture elettriche per la formazione di manicotti di ghiaccio, che in alcuni punti hanno raggiunto il diametro di 300 millimetri, hanno provocato inoltre l'inclinazione di parte della palificazione di sostegno con l'ingombro della sagoma limite.

Il treno 910, partito da Foggia alle ore 10,34, rimaneva bloccato nella stazione di Troia, ove era giunto alle ore 11,10, senza possibilità di proseguimento o di retrocessione su Foggia, anche con mezzi di trazione non elettrici, a causa dell'ingombro predetto. Il perdurare della tempesta e la contemporanea inagibilità delle strade di accesso alla zona hanno impedito inoltre l'invio di soccorsi stradali. Solo alle ore 16,10, dopo inauditi sforzi degli operai e dei tecnici per la rimozione degli ostacoli è stato possibile far proseguire il treno, che, per altro, ha subito ulteriore ritardo a Benevento a causa del guasto alla locomotiva.

*Il Ministro:* PRETI.

**MINERVINI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che si è costituito un « comitato pendolari napoletani », il quale ha inoltrato al Ministro dei trasporti, e altresì al direttore generale, al direttore del servizio movimento e al direttore dell'ufficio movimento del compartimento di Napoli delle ferrovie dello Stato la seguente civile istanza, nella quale si prospettano esigenze a giudizio dell'interrogante pienamente fondate, e condivisibili:

« A seguito di una ventilata ristrutturazione dei servizi delle ferrovie dello Stato, si è diffusa, per canali non ufficiali, la notizia che sarebbe allo studio un progetto di modifica dell'orario ferroviario, intesa tra l'altro ad abolire il treno rapido n. 892 in partenza da Napoli-Mergellina alle ore 6,50 e con arrivo (peraltro virtuale) a Roma-Termini alle ore 8,43.

Conseguenzialmente, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, l'utenza napoletana sarebbe costretta, suo malgrado, a servirsi del treno rapido proveniente da Salerno

ed in proseguimento per Roma, con fermata intermedia a Villa Literno per servizio viaggiatori provenienti da Benevento e Caserta; arrivo previsto ore 9,10.

A prescindere da considerazioni di ordine tecnico, si osserva che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ignora, o finge di ignorare, la funzione del sopprimendo treno. Esso, infatti, è essenzialmente un treno di pendolari.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non può disattendere le esigenze dell'utenza napoletana che si vede costretta, per l'endemica penuria di alloggi esistenti in Italia, ed in particolare nella capitale, a viaggiare diuturnamente sulla tratta Napoli-Roma e ritorno. In questo caso, la politica dello struzzo porterebbe a serie ripercussioni sia in campo politico locale che in materia di ordine pubblico.

I pendolari napoletani necessitano di un treno rapido in partenza da Napoli-Mergellina che assicuri l'arrivo a Roma-Termini per le ore 8,30 al massimo, dovendo tutti ottemperare all'osservanza dell'orario d'ufficio.

Sterile risposta sarebbe quella relativa all'esistenza del treno espresso proveniente dalla Sicilia ed in partenza da Napoli-Centrale alle 6,20, stante il cronico ritardo ed il superaffollamento di viaggiatori e merci provenienti dalla Sicilia e dalla Calabria.

Le categorie sociali interessate sono ben vaste, come facilmente rilevabili dal vostro ufficio commerciale e statistico di Napoli, e tutte compatte di fronte all'ulteriore dispregio che le ferrovie dello Stato dimostrano per questa città ed i suoi lavoratori. Concludendo, come già accennato precedentemente, il nascente "comitato pendolari napoletani" chiede formalmente a questa spettabile azienda ed al Ministro *pro-tempore* l'istituzione di un treno rapido in partenza da Napoli-Mergellina alle ore 6,30 e con arrivo a Roma-Termini entro il predetto orario, non dovendosi ripetere le abituali soste di circa 30 minuti o più a Roma-Casilina od al semaforo di Porta Maggiore » -

se non intenda, in accoglimento della sopra riferita istanza, soprassedere all'abo-

lizione del treno rapido n. 892, e provvedere affinché questo pervenga a destinazione a Roma-Termini non oltre le 8,30 del mattino, orario effettivo e non - come fin qui - nominale, così soddisfacendo la lodevole aspirazione degli utenti del servizio di raggiungere tempestivamente i propri luoghi di lavoro. (4-02221)

RISPOSTA. — Gli studi per l'impostazione del nuovo orario 1980-1981 sono stati caratterizzati dalla messa a punto di un piano di razionalizzazione dei servizi offerti all'utenza, per meglio adeguarli ad una utilizzazione ottimale dei mezzi, di materiale e di personale. In questo quadro di carattere generale, l'esame per i treni a medio e lungo percorso è stato condotto tenendo conto, caso per caso, della possibilità di soluzioni alternative, pervenendo a decisioni di provvedimenti limitativi solamente nei casi in cui la situazione effettiva metteva in evidenza un sacrificio di lieve entità per i viaggiatori.

Nel caso indicato nell'interrogazione cui si risponde è da precisare che effettivamente - negli studi sopra accennati - è stata anche prevista la soppressione del treno rapido 892, che parte da Napoli-Mergellina alle ore 6,50 e arriva a Roma-Termini alle ore 8,43.

A tale decisione si è giunti sia per poter realizzare fra Roma e Napoli una cadenza di treni ogni mezz'ora, che è garanzia di una maggiore regolarità, sia in considerazione della circolazione immediatamente successiva del treno rapido 894 Salerno-Roma (che col prossimo orario assumerà il nuovo numero 988 e verrà effettuato con materiale ordinario e, quindi, con una maggiore disponibilità di posti), sia - infine - in relazione all'esistenza di ben sei comunicazioni mattutine sulla tratta Napoli-Roma che - anche con il prossimo orario - arriveranno nella capitale nell'intervallo tra le ore 7,30 e le ore 9,00 circa che sono da ritenere in grado di soddisfare le esigenze dell'utenza interessata ad un arrivo quotidiano in quel periodo del mattino.

Il Ministro: PRETI.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

PARLATO E GUARRA. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per conoscere: se non ritengano che debba rientrare nei precisi obblighi delle società concessionarie di autostrade l'effettivo controllo della rispondenza dei veicoli a tutte le norme di legge relative alla sicurezza della circolazione e ciò anche onde le stesse società non assumano responsabilità concorrenti con quelle dei responsabili materiali dei sinistri;

se pertanto non si ritenga di esplicitare tale obbligo, iniziando sperimentalmente con i mezzi di autotrasporto merci (TIR etc.), onde gli stessi vengano ammessi alla circolazione autostradale solo dopo che rapidi ma approfonditi controlli effettuati da specialisti, non abbiano accertato la esistenza a bordo del cronotachigrafo, l'idoneità dell'impianto frenante e dei pneumatici, la rispondenza degli strumenti di segnalazione ottica ed acustica, etc., onde contribuire al recupero della sicurezza del traffico autostradale, compromessa gravemente in questi ultimi tempi anche dalle condizioni in cui, irresponsabilmente, i veicoli a motore sono posti in circolazione. (4-00424)

RISPOSTA — Il codice della strada ed il regolamento d'esecuzione stabiliscono che l'accertamento delle condizioni dei veicoli, il cui stato di uso, equipaggiamento e gommatura possa costituire pericolo per gli stessi e per gli altri veicoli, è riservato insindacabilmente al personale di vigilanza cui spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, e che alla motorizzazione civile è affidato il compito di effettuare visite e prove di revisione dei veicoli adibiti al trasporto merci.

Si tratta, quindi, di attività che corrispondono strettamente ai compiti di istituto delle amministrazioni statali preposte a questo settore (direzione generale della motorizzazione civile e polizia stradale), le quali vi provvedono con propri corpi specializzati per cui non appare opportuno estendere al personale delle società concessionarie di autostrade, per altro non qualificato al riguardo, la fa-

coltà di giudicare sulla rispondenza dei veicoli alle norme di legge relative alla sicurezza della circolazione.

Inoltre, specificamente per quanto concerne la proposta di controlli rapidi e approfonditi nel momento della immisione dei veicoli nella rete autostradale, non si ritiene possibile conciliare la rapidità dei controlli con l'accuratezza degli stessi, tenendo inoltre presente che l'organizzazione di tale attività creerebbe notevoli intralci e ritardi, con danno della fluidità di scorrimento alle barriere e ai caselli.

*Il Ministro:* PRETI.

PARLATO E RAUTI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se risponda al vero che i consiglieri comunali di Messina siano largamente assenteisti al punto che il consigliere comunale del MSI, professor Giovanni Davoli, ha presentato una denuncia nella quale, a norma dell'articolo 173 dell'ordinamento relativo agli enti locali, nella regione siciliana, che prevede la decadenza del consigliere che si assenti per sei volte consecutive senza giustificazioni, ha esposto la gravissima situazione determinatasi in quel comune, chiedendo l'adozione dei conseguenti provvedimenti amministrativi e legislativi.

Per conoscere altresì se risponda al vero che sul caso l'autorità giudiziaria abbia aperto una inchiesta e quali ne siano state le conclusioni, le responsabilità emerse e le sanzioni adottate.

Per conoscere infine se risponda al vero che tra i consiglieri permanentemente assenti, nonostante la gravità dei problemi del comune di Messina, vi sia anche chi — senza peraltro per evidenti connivenze esser stato dichiarato decaduto — manchi da ben ventisei sedute e che molti altri consiglieri, tutti appartenenti ai partiti del così detto « arco costituzionale », siano assenti da un congruo numero di sessioni di quel consiglio comunale ed a chi ascenda la responsabilità di non aver provveduto a dichiarare la decadenza, no-

## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

nostante le ripetute denunce del consigliere comunale del MSI, professor Giovanni Davoli. (4-01453)

RISPOSTA. — A quanto risulta a questa Amministrazione — che non ha poteri di intervento nei confronti delle amministrazioni locali della Regione siciliana, alla quale compete, ai sensi dello statuto speciale, il controllo sul funzionamento degli organi delle amministrazioni stesse — l'autorità giudiziaria ha aperto una inchiesta su quanto denunciato dal consigliere comunale di Messina professor Giovanbattista Davoli circa l'assenteismo di amministratori di quel comune.

Recentemente il sindaco avvocato Antonio Andò ed i consiglieri Giuseppe Bertuccio e Camillo Martelli, Vito Basile, Aurelio Mazza ed il professor Giovanni Cagliatore hanno ricevuto dal pretore altrettante comunicazioni giudiziarie, per omissione o rifiuto di atti d'ufficio. Il relativo procedimento penale si trova in fase istruttoria.

*Il Ministro dell'interno:* ROGNONI.

PARLATO. — *Ai Ministri dei trasporti e della sanità.* — Per conoscere:

se siano informati delle positive esperienze acquisite all'estero relativamente al trasporto collettivo urbano a richiesta, da un posto di chiamata o da un telefono pubblico o privato collegato ad un centro operativo di controllo computerizzato;

se non ritengano che in Italia debba introdursi rapidamente un sistema di trasporto collettivo da riservarsi agli handicappati con appositi « minibus » (nell'ambito dei vari « sistemi » già sperimentati all'estero: F Bus, Combis, R-Bus) ed anche ricorrendosi, nelle more di tale realizzazione, a speciali convenzioni di servizio « a chiamata » con i taxi, onde favorire — con lo sviluppo della mobilità degli handicappati — il loro organico inserimento nella società civile e nella vita di relazione. (4-02139)

RISPOSTA. — Per quanto riguarda l'aspetto amministrativo della questione,

non si hanno adeguati elementi conoscitivi da fornire, perché gli ipotizzati servizi di trasporto collettivo a chiamata concernono la materia dei trasporti locali affidata alle autonome determinazioni dell'autorità comunale, e più esattamente la materia dei servizi da piazza o da noleggio, in cui le regioni sono quasi ovunque subentrate allo Stato come autorità competenti ad approvare le cennate determinazioni dell'ente locale.

Per quanto si riferisce alla trattazione sotto il profilo della problematica relativa all'idoneità alla circolazione dei veicoli per handicappati, si precisa che alcune case automobilistiche specializzate hanno già realizzato i prototipi di autobus idonei al trasporto di minorati. Sono anche allo studio richieste di adattamento degli autobus in circolazione, con particolari dispositivi atti a facilitare la salita e la discesa degli handicappati.

La concreta soluzione del problema dovrebbe essere quindi risolta sia con l'acquisto, da parte di sodalizi, eventualmente aiutati dalle amministrazioni comunali, di detti autobus, sia con l'organizzazione da parte delle autorità locali (regioni, province e comuni) dei servizi di trasporto urbano a chiamata, che potrebbero essere realizzati anche con l'istituzione di un gruppo di taxi particolarmente attrezzati.

Si assicura, pertanto, che questo Ministero ha provveduto a segnalare alle regioni quanto prospettato nella interrogazione.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

PELLEGATTA, BAGHINO E PARLATO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere le disposizioni impartite dall'ALITALIA circa i controlli tecnici da effettuare ad alcuni aerei DC-9 sul cono di coda, per presunte lesioni.

Tenuto conto che il DC-9, per le sue caratteristiche tecniche, è l'aereo più usato sulle linee nazionali, gli interroganti chiedono di conoscere i risultati dei controlli al fine di garantire i voli, la sicurezza dei passeggeri, e l'opinione pubblica. (4-02029)



## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 14 APRILE 1980

RISPOSTA. — I controlli sulla parte posteriore della fusoliera degli aeromobili *Douglas DC-9* sono stati disposti dal registro aeronautico italiano con le prescrizioni di aeronavigabilità n. 79-213/DC.9-37 del 10 novembre 1979 e n. 79-230/DC.9-38 del 21 dicembre 1979.

Tali controlli sono stati effettuati dalle società di navigazione aerea nazionali (Alitalia, ATI, Alisarda e Itavia) con le modalità, istruzioni e procedure indicate nelle suddette prescrizioni di aeronavigabilità.

Alla data del 20 gennaio 1980 la situazione risultava essere la seguente:

aeromobili ispezionati: tutti;  
aeromobili trovati indenni: 28;  
aeromobili riparati: 26;  
aeromobili in riparazione: 5.

*Il Ministro:* PRETI.

PERNICE. — *Al Ministro della sanità.*  
— Per conoscere se corrisponde al vero la notizia diffusa dalla stampa che il Consiglio superiore di sanità, richiesto di un parere sui pericoli connessi alla crescente diffusione nel nostro paese di parafulmini muniti di dispositivi contenenti sostanze radioattive, ha espresso la raccomandazione di emanare un idoneo provvedimento che disponga l'eliminazione entro il più breve tempo possibile delle fonti di rischio costituite dai parafulmini radioattivi attualmente installati e, in caso affermativo, se non ritenga di dovere provvedere con urgenza a presentare un provvedimento legislativo che, vietando la installazione di parafulmini incorporanti sostanze radioattive, tuteli la popolazione italiana dai rischi connessi alla diffusione di tali apparati. (4-02455)

RISPOSTA. — L'impiego di sorgenti radioattive negli impianti antifulmine, in ragione della loro diffusione su tutto il territorio nazionale, è stato oggetto di attenta valutazione, sin dal 1976, da parte di questo Ministero, che, dopo una obiettiva considerazione del bilancio rischi-benefici derivanti dalla utilizzazione di pa-

rafulmini radioattivi, ha ritenuto opportuno affidare ad un gruppo di esperti la disamina della complessa problematica. Sulla base delle conclusioni del gruppo di studio, la questione è stata sottoposta al consiglio superiore di sanità il quale, nella seduta del 25 gennaio 1977, ha espresso l'avviso che l'impiego di sorgenti radioattive nelle installazioni antifulmine costituisca un caso di rischio indebito nei confronti della popolazione raccomandando l'emanazione di un provvedimento che ne disponesse l'eliminazione.

Conseguentemente, con circolare del 4 agosto 1977, sono state diramate istruzioni ai presidenti delle giunte regionali, richiamando il parere del consiglio superiore di sanità ed invitando le commissioni provinciali, di cui all'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1964, n. 185, ad adottare criteri assolutamente restrittivi nel rilascio di autorizzazioni all'impiego di parafulmini radioattivi, nell'attesa dell'emanazione di un provvedimento legislativo diretto alla eventuale loro eliminazione. A tale scopo è stato, pertanto, nominato un gruppo di studio che ha presentato le proprie conclusioni nei primi mesi del 1979.

Per altro, ad integrazione di quanto sopra, si è palesato necessario lo svolgimento di un censimento dei parafulmini esistenti nel territorio nazionale, nonché delle loro caratteristiche e delle date di installazione. L'elaborazione dei dati è stata ultimata di recente ed i risultati saranno utilizzati a complemento dei provvedimenti anzidetti.

*Il Ministro:* ALTISSIMO.

RUBINACCI. — *Al Ministro dell'inter-*  
*no.* — Per sapere — con riferimento ai gravissimi episodi di corruzione che continuano a verificarsi nella Amministrazione Comunale di Ascoli Piceno (3 anni fa furono coinvolti il Sindaco ed alcuni Assessori, un anno fa fu accusato il Sindaco Orlini e l'inchiesta è ancora in corso, giorni or sono sono stati arrestati quattro consiglieri comunali due democristiani e due socialisti per concussione aggravata e

continuata per associazione per delinquere):

per sapere se non ritenga inderogabile sciogliere il consiglio comunale di Ascoli Piceno e procedere alla nomina di un commissario al fine di porre termine ad un'amministrazione corrotta e consentire alla popolazione picena, laboriosa e moralmente sana, di eleggere uomini degni di rappresentarla. (4-00866)

RISPOSTA. — La crisi apertasi al comune di Ascoli Piceno, a seguito dell'azione intrapresa dalla magistratura nei confronti di alcuni amministratori, si è completamente risolta con l'avvenuta surrogazione dei consiglieri che, essendo implicati nella vicenda giudiziaria, si erano dimessi e con la successiva elezione del sindaco e di una nuova giunta, avvenute rispettivamente nelle sedute del 12 novembre e del 1° dicembre 1979.

Sono venute, quindi, meno le condizioni per procedere allo scioglimento del consiglio comunale che, per altro, il prefetto non aveva mancato di prospettare formalmente agli amministratori comunali come inevitabile conseguenza della loro eventuale persistenza nella violazione dell'obbligo primario di provvedere alla ricostituzione degli organi ordinari dell'ente.

*Il Ministro:* ROGNONI.

TANTALO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quale risposta intende dare alle vivissime aspirazioni delle popolazioni lucane — esternate ripetutamente dalla regione, dagli enti locali, dai partiti, dai sindacati, associazioni imprenditoriali eccetera — per l'inclusione nel piano decennale delle Ferrovie dello Stato del notissimo progetto per la costruzione della tratta ferroviaria Cerignola-Matera-Metaponto, la cui importanza sociale ed economica è stata più volte evidenziata e dimostrata negli ultimi anni senza possibilità di dubbio. (4-02236)

RISPOSTA. — Per l'allacciamento della città di Matera alla rete ferroviaria sono state avanzate proposte prevedenti la costruzione di una nuova linea ferroviaria

sulla direttrice Metaponto-Matera-Cerignola, ovvero su quella Metaponto-Matera-Gruomo Appula-Bari.

La realizzazione di collegamenti del genere comporta per altro ingenti oneri finanziari, con conseguente necessità di scelte ponderate, secondo un ordine di priorità in termini di costi e benefici, in rapporto alle altre numerose necessità che si manifestano nei diversi settori dell'economia nazionale.

A breve termine, le ferrovie dello Stato, secondo gli indirizzi del Parlamento e del Governo, hanno elaborato un progetto di programma integrativo di interventi per il riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria, nel quale sono state inserite le opere più urgenti ed indispensabili, alcune delle quali già iniziate e dovute sospendere per mancanza di fondi. In tale progetto, già sottoposto all'esame del Parlamento, sono previste numerose opere per le linee ed impianti del Mezzogiorno, ivi compresa la Basilicata, che da esse trarrà tangibili concreti vantaggi.

Si aggiunge che già in occasione dei contatti avuti per la verifica degli interventi da inserire nel cennato progetto di programma integrativo, i rappresentanti della regione Basilicata nell'esprimere il pieno apprezzamento per i provvedimenti previsti dalle ferrovie dello Stato, hanno rappresentato l'esigenza dell'allacciamento di Matera alla rete statale, ma, per i motivi anzidetti, tale richiesta non ha potuto trovare accoglimento.

Il problema potrà essere comunque riconsiderato nel contesto dell'elaborazione del piano generale dei trasporti, mentre la scelta tra le due soluzioni sopra menzionate potrà essere fatta al momento della progettazione dell'opera, progettazione che ovviamente sarà svolta d'intesa con le regioni e gli enti locali interessati.

*Il Ministro:* PRETI.