

140.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1982

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ACCAME: Sulle iniziative dell'azienda ferroviaria in merito al collegamento Santo Stefano-Vezzano Ligure (La Spezia) (4-12979) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8764	CALONACI: Per l'ammodernamento della superstrada del mare Siena-Grosseto (4-05013) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8767
ACCAME: Sulle operazioni di ricerca di un panfilo danese, partito dalla Sicilia verso un porto del Lazio, effettuate il 22 marzo 1982 (4-13690) (risponde MANNINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>).	8765	CARPINO: Sul provvedimento del prefetto di Napoli che ha disposto la circolazione di auto a targhe alterne (4-11892) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8768
ALIVERTI: Sulla decisione adottata dal Consiglio federale della Confederazione elvetica, in merito alla realizzazione di una galleria sotto il monte Olimpino (Como) che consentirà ai treni merci da e per la Svizzera di non transitare per la stazione di Como (4-14379) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8766	CITARISTI: Sui provvedimenti per assicurare la funzionalità della sezione ANCC di Bergamo (4-09506) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8769
BENCO GRUBER: Per l'adozione di provvedimenti volti a risolvere la crisi produttiva in atto presso il cantiere Alto Adriatico di Muggia (Trieste) (4-03709) (risponde MANNINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>).	8767	CONTU: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione al fatto che in Sardegna le abitazioni rurali dei coltivatori diretti e degli imprenditori agricoli site nelle campagne vengono considerate come seconde case e quindi assoggettate alla tariffa elettrica speciale (4-10924) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8770

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1982

	PAG.		PAG.
COSTAMAGNA: Per la salvaguardia della Val di Lanzo in seguito alla ventilata realizzazione della circonvallazione fra Procaria e Ceres (Torino) (4-10327) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8771	COSTAMAGNA: Per la sollecita erogazione dei fondi concessi ai lavori di sistemazione degli argini del fiume Pellice e del fiume Chisone (4-14491) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8775
COSTAMAGNA: Per l'installazione di impianti semaforici negli incroci delle rotonde in costruzione sulla statale tra Santena e Cambiano (Torino) (4-10883) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8772	COSTAMAGNA: Sugli orari di apertura degli uffici della motorizzazione civile a Torino (4-14535) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8776
COSTAMAGNA: Sulla scelta di Milano al posto di Torino, quale sede della mostra mercato della subfornitura (4-10982) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8773	COSTAMAGNA: Sulla carenza di energia elettrica nel comune di Verrua Savoia (Torino) (4-14558) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8777
COSTAMAGNA: Per l'adozione di provvedimenti volti a rendere transitabile il percorso alternativo alla statale 29 nel tratto Trofarello-Moncalieri (Torino) (4-11017) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8773	COSTAMAGNA: Per la ristrutturazione del tratto di strada Crocemosso (Vercelli)-Ponzone (Alessandria)-Pray (Vercelli) (4-14565) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8777
COSTAMAGNA: Sulle nuove tariffe dei campeggi a Torino (4-11750) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8774	COSTAMAGNA: Per la sollecita sistemazione della strada statale n. 229 del lago Orta (Novara) (4-14570) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8778
COSTAMAGNA: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire i servizi indispensabili quali l'energia elettrica, gli acquedotti, le fognature e i collegamenti vari per la zona abitativa della Valle del Landwasser in Val Sesia (4-13322) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8775	COSTAMAGNA: Sullo stato della strada interrotta in Valle Vigizzo nell'Ossola (Novara) interrotta per la alluvione del 1978 (4-14573) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8778
COSTAMAGNA: Per la sistemazione della strada statale n. 23 da Pine-rolo a Torino (4-13507) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8775	COSTAMAGNA: Per permettere la localizzazione a Usseglio (Torino) di una delle nuove concessioni idroelettriche dell'ENEL (4-14944) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8778
		COSTAMAGNA: Sull'opportunità che gli enti e le aziende di Stato che fatturano i servizi pubblici con bollette le diversifichino utilizzando	

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1982

	PAG.		PAG.
colori diversi (4-15265) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8779	COSTAMAGNA: Per il risanamento della CEAT (4-16309) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8784
COSTAMAGNA: Per l'adozione di iniziative volte a risolvere i problemi dei locatari che nel 1972 hanno inoltrato domanda di riscatto agli IACP (4-15283) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8780	CRAVEDI: Sulla morte per annegamento di Walter Ceresa, causata dall'improvvisa apertura delle saracinesche della diga di Boschi di Salsominore (Piacenza) che ha provocato la piena dei fiumi Trebbia e Aveto (4-09654) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8785
COSTAMAGNA: Per tenere costantemente informati i comuni e gli altri enti locali interessati al progetto sulle grosse concessioni idroelettriche chieste dall'ENEL nelle valli di Lanzo (Torino) (4-15306) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8781	FIORI PUBLIO: Sulla legittimità delle somme di denaro richieste dall'IACP ai propri amministrati (4-15155) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8786
COSTAMAGNA: Sulla ventilata costruzione di un fabbricato nel centro storico di Pinerolo (Torino) (4-15754) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8782	FIORI PUBLIO: Sul mancato intervento della GEPI nella realizzazione del progetto di ristrutturazione della CEAT di Anagni (Frosinone) (4-16829) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8788
COSTAMAGNA: Sulla veridicità della notizia concernente il pagamento delle spettanze dovute dall'INPS ai dipendenti delle Cartiere riunite di Serravalle Sesia (Vercelli) (4-15763) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8783	GUARRA: Per l'impostazione dei limiti di velocità sulla strada provinciale Nord-Lacuale, in località Schiranna nel comune di Varese (4-16515) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8788
COSTAMAGNA: Sulle tariffe dell'energia elettrica ad Oggebbio (Novara) (4-15770) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8784	IANNIELLO: Per il rinnovo del consiglio di amministrazione dell'IACP di Napoli (4-13816) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	
COSTAMAGNA: Sulla veridicità della notizia secondo la quale la camera di commercio di Torino avrebbe la intenzione di distaccare a Pinerolo un ufficio dotato di terminali (4-16135) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8784	MANFREDI MANFREDO: Sull'esclusione delle società per azioni ad intero capitale pubblico che gestiscono servizi di trasporto filoviario, dal provvedimento del CIP che dispone la diminuzione delle aliquote del sovrapprezzo termico per le	8789

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1982

	PAG.		PAG.
forniture di energia (4-11887) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8789	ROCELLI: Sulla riorganizzazione dei servizi portuali e aeroportuali decisa con una delibera consiliare del provveditorato al porto di Venezia (4-09511) (risponde MANNINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>).	8793
PANI: Per l'istituzione, almeno una volta in settimana, di una corsabìs della Tirrenia sulla linea Olbia (Nuoro) - Civitavecchia (Roma) (4-07920) (risponde MANNINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>).	8789	SARTI: Per il potenziamento e lo ammodernamento della ferrovia Porrettana (4-13830) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8803
PARLATO: Per l'adozione di provvedimenti volti ad eliminare l'insufficienza dell'illuminazione di alcune gallerie e la deformazione del fondo stradale sulla tangenziale di Napoli (4-09782) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8790	SCAIOLA: Sulle urgenti iniziative che si intendono assumere per risolvere il problema creato dalle minacce di crollo di un ponte sulla statale Aurelia sul torrente Prino ad Imperia (4-11763) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8803
PARLATO: Sui ritardi con cui l'ENEL effettua i rimborsi dovuti agli utenti che hanno corrisposto somme maggiori di quelle a loro carico, con particolare riferimento al compartimento di Napoli (4-11473) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8790	SERVADEI: Sui provvedimenti che si intendono adottare di fronte alla concorrenza giapponese dei televisori a colori (4-12461) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8805
PAZZAGLIA: Sullo stato dei lavori di allargamento della strada statale n. 130 nel tratto fra Decimomannu e Domusnovas (Cagliari) (4-11440) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>).	8791	SERVELLO: Sulle difficoltà che si frappongono ai cittadini stranieri in Italia ad intraprendere attività commerciali (4-11483) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8806
PAZZAGLIA: Sui criteri seguiti dall'ENEL nel calcolo e nell'emissione delle bollette (4-15702) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8791	SOSPÌRI: Sulla realizzazione in Abruzzo della centrale Turbogas dell'ENEL alla luce dell'installazione di quattro centrali elettriche a carbone, prevista dal piano energetico nazionale (4-09702) (risponde MARCORÀ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8807
PAZZAGLIA: Per riservare, durante il periodo estivo, un determinato quantitativo di posti liberi sulle linee aeree della Sardegna a favore dei cittadini residenti nell'isola (4-15786) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8793	SPATARO: Per l'adozione di provvedimenti volti al miglioramento del trasporto ferroviario sulla linea Agrigento-Palermo (4-13623) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8808

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1982

	PAG.		PAG.
VALENSISE: Per l'adozione di iniziative volte ad accertare la presenza di risorse minerarie nel comprensorio di Castrovillari (Cosenza) (4-16072) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8809	RA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8809
VIGNOLA: Per la nazionalizzazione della azienda elettrica SIPPIC di Ischia e Capri (Napoli) in relazione alla mancata costruzione e messa in esercizio dell'impianto di dissalazione (4-10563) (risponde MARCO-		ZANONE: Sull'opportunità di modificare gli orari dei treni delle Ferrovie dello Stato che effettuano il percorso ferroviario tra Formia (Latina) e Napoli (4-13566) (risponde BALZAMO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	8811
		ZARRO: Sul contratto di lavoro dei contrattisti d'opera dell'ENEL (4-15243) (risponde MARCORA, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>).	8811

ACCAME. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per conoscere se sia al corrente della situazione che si sta creando in merito alla Pontremolese che, qualora escludesse il raccordo fra Santo Stefano e Vezzano Ligure, provocherebbe gravi danni al porto di La Spezia e a tutta l'attività commerciale della città.

Tra l'altro, ciò vanificherebbe l'opera di costruzione di nuove banchine per il porto e si vanificherebbe altresì la possibilità di utilizzo della Pontremolese.

Per conoscere quali siano le intenzioni dell'azienda ferroviaria tenendo presente la assoluta necessità di realizzare il collegamento Santo Stefano-Vezzano Ligure.

(4-12979)

RISPOSTA. — Fra le opere da realizzare sulla ferrovia pontremolese, a carico dei fondi del programma integrativo di cui alla legge del 12 febbraio 1981, n. 17, sono comprese quelle concernenti il raddoppio del binario nel tratto Vezzano Ligure (La Spezia)-Pontremoli (Massa Carrara)), compreso il completamento del nuovo scalo merci di Santo Stefano di Magra (La Spezia); il raddoppio del binario su un primo tratto della linea Forno di Taro-Borgo Val di Taro (Parma); la sistemazione degli impianti di La Spezia e l'allacciamento del porto di La Spezia con La Spezia Migliarina e Vezzano Ligure.

L'insieme di tali interventi, con altri di minore consistenza, sono stati raggruppati in un unico complesso di lavori, da affidare come concessione di prestazioni integrate, per il quale è in corso la procedura di aggiudicazione. Tuttavia, a causa della lievitazione dei costi verificatasi dall'epoca della valutazione della spesa posta a base del programma integrativo ad oggi, i lavori che verranno effettiva-

mente appaltati saranno costituiti da una parte soltanto, sia pure la più significativa, di ciascuno degli interventi sopradescritti.

Pertanto sulla base di considerazioni legate, oltre che ad esigenze costruttive, anche e soprattutto alla preoccupazione di imporre le minori soggezioni all'esercizio ferroviario negli impianti interessati ai lavori, si è determinato di realizzare, con le somme disponibili, quegli interventi compiuti e funzionali, utilizzabili subito dopo la loro ultimazione per procedere, successivamente, quando saranno stanziati altri fondi, al completamento del programma. Seguendo tali criteri, dopo un'attenta e dettagliata programmazione globale dei lavori, si è stabilito di dare corso, per ora, ai seguenti provvedimenti: allacciamento del porto di La Spezia con Vezzano Ligure; realizzazione del nuovo scalo merci di Santo Stefano di Magra e dei relativi allacciamenti, compresa la sistemazione del piazzale; costruzione della sede per il raddoppio del tratto Solignano (Parma)-Berceto; raddoppio del tratto Santo Stefano di Magra-Aulla (Massa Carrara), su un nuovo tracciato ed interventi sugli impianti tecnologici fra La Spezia Migliarina e Sarzana.

Il completamento dei lavori, fino alla realizzazione completa delle opere, sarà poi assicurato, come già detto, mediante successivi rifinanziamenti annuali del programma integrativo medesimo, secondo quanto stabilito dall'articolo 3 della stessa legge n. 17 del 1981.

Specificamente per quanto riguarda il tratto La Spezia-Vezzano-Santo Stefano di Magra-Aulla, compreso il nuovo allacciamento di Santo Stefano alla linea tirrenica verso sud, in prossimità di Arcola (La Spezia), il relativo progetto è stato discusso con la regione Liguria e con le altre regioni interessate all'opera, conse-

guendo una sostanziale intesa sul progetto predisposto dalle Ferrovie dello Stato; l'intesa deve ora essere formalizzata da parte delle Regioni stesse.

Infine, si precisa che per limitare quanto possibile gli inconvenienti derivanti da lievitazioni dei costi, è intendimento di questa amministrazione di anticipare al massimo l'appalto dei lavori. Per conseguire tale risultato è indispensabile, però, che gli enti locali rilascino, senza indugio alcuno, tutte le licenze previste per l'avvio delle opere.

In proposito sono stati presi contatti con la regione Liguria per definire la questione nei termini di cui sopra.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO.

ACCAME. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere — in relazione alle notizie concernenti una operazione di soccorso in mare che avrebbe avuto luogo il 22 marzo 1982 nel Tirreno, quando si sono effettuate operazioni di ricerca di un panfilo danese il quale — per quanto noto — era partito dalla Sicilia e dirigeva verso un porto del Lazio —:

come sia stata attivata l'operazione di ricerca, quando abbia avuto inizio e quanto sia durata;

quali mezzi navali ed aerei vi abbiano preso parte e quale sia stata la sequenza dei relativi interventi;

quale sia stata l'autorità coordinatrice dell'operazione;

quali erano nome, bandiera, porto di iscrizione e caratteristiche generali del panfilo e quanti uomini aveva a bordo;

da quale porto era partito, a quale porto era diretto e quali erano le previsioni meteorologiche lungo la rotta;

quali siano stati i risultati dell'operazione di ricerca. (4-13690)

RISPOSTA. — Le operazioni di ricerca e soccorso in mare del panfilo danese

scomparso sono state attivate dallo stato maggiore della marina militare, interessato il giorno 20 marzo 1982 dall'ambasciata di Danimarca della scomparsa di una imbarcazione da diporto battente bandiera danese di nome *Bornhorm* (porto di iscrizione *Aarus*), di foggia peschereccia, lungo nove metri, con un solo albero e di colore bianco, con quattro uomini a bordo, presumibilmente partito da Trapani l'8 marzo 1982 e diretto con probabilità a Fiumicino, via Ustica e Pontine.

La capitaneria di porto di Palermo provvedeva ad avvertire telefonicamente i porti del proprio compartimento marittimo informando nel contempo tutti i compartimenti marittimi del Tirreno sulla direttrice Trapani-Fiumicino, affinché effettuassero ricerche nell'ambito delle rispettive aree di giurisdizione nonché nei porti e approdi dipendenti.

Ad integrazione delle ricerche effettuate anche dai porti interessati, si decideva di richiedere l'intervento del centro di soccorso aereo, di Martina Franca (Taranto), cui veniva richiesto di disporre una ricerca aerea in zona a mezzo di velivoli *HH-3F* o *Atlantic*.

Anche questa ricerca, effettuata il 22 marzo 1982, nelle ore diurne, dal velivolo *BM-1150* del quarantunesimo stormo di Sigonella per circa sette ore e quindici minuti, dava esito negativo. Lo stesso 22 marzo 1982, infine, veniva emesso da Mariscilia un *Costavurnav* per l'eventuale avvistamento del natante da parte di unità in navigazione.

Le condizioni meteorologiche del giorno 8 marzo 1982, data di presunta partenza dell'imbarcazione da Trapani, fino al giorno 10 marzo 1982 erano state discrete, con venti variabili fino a sette nodi e mare costantemente calmo. Dal giorno 11 marzo 1982 le condizioni erano andate peggiorando con venti fino a 30 nodi e mare costantemente mosso fino al 15 marzo 1982.

Altro velivolo dello stesso tipo di quello usato per la prima ricerca, è stato poi impiegato il 26 marzo 1982, a seguito della localizzazione di alcuni rottami nel medio Tirreno, pure con esito negativo, in

quanto gli oggetti fotografati non sono risultati assimilabili all'obiettivo della ricerca. Inoltre, su nuova sollecitazione dell'ambasciata danese, il 3 aprile 1982 sono state effettuate ulteriori ricerche, risultate anch'esse infruttuose, mediante l'impiego di cinque unità della prima divisione navale della marina militare italiana, dotate di elibordo, che erano in trasferimento dal canale di Sicilia a La Spezia.

L'8 aprile 1982, stante i ripetuti risultati negativi, lo stato maggiore della marina ha considerato come ultimate le ricerche, anche per la consistenza degli elementi di base forniti. Di ciò è stata data notizia all'ambasciata danese e al centro di soccorso di Martina Franca.

Il Ministro della marina mercantile: MANNINO.

ALIVERTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza della decisione adottata dal Consiglio federale della Confederazione elvetica in data 28 aprile 1982 con la quale si sono stanziati 28 miliardi di lire per la galleria che, scavata sotto il monte Olimpino (Como) e della lunghezza di 7 chilometri, consentirà ai treni merci da e per la Svizzera di non transitare per la stazione di San Giovanni di Como (evitando l'attuale tracciato Albate-Camerlata-Chiasso), e quali provvedimenti conseguenti sono stati adottati al fine di alleviare le gravi conseguenze di una completa interruzione del traffico sull'asse Gottardo.

Per avere, altresì, notizie in ordine alla preannunciata eventualità che le ferrovie dello Stato intendano costruire dapprima la nuova linea mediante il traforo di una seconda galleria del monte Olimpino e, successivamente, riparare integralmente quella vecchia.

Per sapere, infine, se anche i treni passeggeri sono interessati dal nuovo percorso (e quindi evitando la stazione di Como), circostanza, questa, che oltre a declassare la stazione San Giovanni di Como, la priverebbe anche dei treni in transito che, attualmente, suppliscono al disservizio di

collegamento fra Como e Milano (dalle 7 di mattina alle 10,40 non vi sono treni per Milano ma solo per la stazione di Milano-Porta Garibaldi o Lambrate). (4-14379)

RISPOSTA. — Nel quadro degli interventi finalizzati a consentire il massimo sfruttamento della capacità di trasporto dell'itinerario ferroviario via Gottardo è stata prevista, in relazione allo stato di degrado della galleria sotto il monte Olimpino, la costruzione di una variante in galleria tra Albate Camerlate e Chiasso (Como), che consentirà anche di evitare le attuali soggezioni di esercizio dovute all'acclività presentata dal tratto fra Como e Albate Camerlate e renderà possibile il trasporto di veicoli stradali su carri ferroviari senza limitazioni rispetto alla sagoma stradale.

Poiché il risanamento dell'attuale galleria di Monte Olimpino sotto esercizio avrebbe comportato l'istituzione della circolazione su uno solo dei due binari, con ripercussioni intollerabili, per durata ed entità, sulla capacità della relazione ferroviaria del Gottardo, senza poter escludere, per altro, il rischio di una totale interruzione, è stato deciso di costruire dapprima la nuova galleria e di procedere, successivamente, alla riparazione della galleria già esistente.

Per la costruzione della variante suddetta, il cui costo, ai prezzi attuali, è valutabile in circa 83 miliardi di lire, è stato previsto un finanziamento di 40 miliardi a carico del programma integrativo di cui alla legge n. 17 del 1981.

In relazione all'interesse di veder realizzata in tempi brevi tale opera — che, come detto, consentirà un aumento della capacità della linea Basilea-Milano, l'effettuazione di trasporti combinati ed eliminerà il rischio di gravi compromissioni nella circolazione legata alle precarie condizioni dell'attuale galleria di Monte Olimpino — il governo svizzero ha deciso di accordare un sostegno finanziario per la costruzione della ripetuta variante.

In merito, è stata sottoscritta una convenzione tra le ferrovie federali svizzere e l'Azienda delle ferrovie dello Stato; tale

convenzione prevede l'erogazione da parte svizzera di un contributo a fondo perduto di 40 milioni di franchi e di un prestito di 20 milioni di franchi a tasso agevolato.

La variante, la cui realizzazione richiederà quattro o cinque anni, sarà utilizzata essenzialmente per il traffico merci, mentre il traffico vuggiatori continuerà ad essere istradato, salvo casi del tutto particolari, sul vecchio itinerario via Como.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO.

BENCO GRUBER AURELIA. — *Ai Ministri dell'interno, della marina mercantile e dei trasporti.* — Per sapere se nei confronti del cantiere « Alto Adriatico » di Muggia (provincia di Trieste), le cui maestranze sono impegnate in una dura lotta per la conservazione del loro posto di lavoro, è in vista una commessa che provvisoriamente risolva le difficoltà pendenti e se sia stato avviato uno studio per la riconversione e l'adattabilità delle strutture esistenti del medesimo cantiere alla produzione di costruzioni navali speciali, con utilizzo anche dell'ex cantiere Giuliano. (4-03709)

RISPOSTA. — Il cantiere Alto Adriatico di Muggia non ha resistito alla crisi che ha investito il settore, tanto che agli inizi del 1981 ne è stato dichiarato il fallimento: lo stabilimento è chiuso e sono in corso, per quanto risulta, le procedure d'asta per la vendita delle relative attrezzature. Quanto al personale (attualmente in cassa integrazione straordinaria), sono in atto azioni per un suo assorbimento, anche attraverso corsi di riqualificazione, presso aziende dell'area triestina.

È stata altresì costruita nel gennaio 1982 la società a responsabilità limitata Promozione industriale, una società di studio avente lo scopo di ricercare la fattibilità, sempre nel comune di Muggia, di una iniziativa economicamente valida, diversa dalla costruzione navale.

Al conferimento del capitale iniziale hanno partecipato la finanziaria regionale

Friulia (49 per cento) e la Fincantieri (51 per cento).

La società per altro è aperta alla partecipazione di altre aziende del gruppo IRI, proprio allo scopo di favorire la ricerca in altri settori industriali.

Il Ministro della marina mercantile: MANNINO.

CALONACI E BELARDI MERLO ERIASE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere —

premessi che la « superstrada del mare » Siena-Grosseto, nata agli inizi degli anni settanta, costruita su un tracciato aspro ed infelice, che pare fosse stato sconsigliato da tecnici competenti, composta da due sole corsie, senza piazzole di sosta e con scarsa segnaletica, è tale da prestarsi ad alte velocità;

considerato che essa è arteria di fondamentale importanza per il flusso autoveicolare da Arezzo e Siena all'Aurelia e al mare, e viceversa, che dovrà congiungere il litorale tirrenico a quello adriatico, e che ha registrato un continuo aumento del traffico, soprattutto durante i *week-end* e l'estate, quando è intasata da lunghe carovane di auto;

constatato che tale strada è soggetta a frequenti frane, causate da cedimenti di terreni, che talvolta costringono il traffico pesante a faticose deviazioni, come accade attualmente nei pressi di Civitella Marittima;

rilevato che tutto ciò rende la « via del mare » pericolosa e tale da essere funestata da numerosi tragici incidenti, nell'ultimo dei quali, avvenuto presso S. Rocco a Pilli, hanno perduto la vita 10 componenti un'intera famiglia —

se intenda intervenire tempestivamente nei confronti della direzione dell'ANAS affinché essa, accogliendo i suggerimenti e le proposte che da tempo stanno avanzando la regione Toscana e gli enti locali interessati, provveda rapidamente a prendere le misure e a realizzare le opere necessarie ad assicurare una corretta manutenzione e l'ammodernamento della sud-

detta strada, al fine di garantirvi un decoroso scorrimento del traffico e renderne meno pericoloso tutto il percorso.

(4-05013)

RISPOSTA. — La cosiddetta superstrada del mare, che collega Grosseto con Siena, è un'ordinaria strada statale ad una corsia per ogni senso di marcia, pur facendo parte dell'itinerario Grosseto-Fano (Pesaro) strada dei due mari.

L'intero tracciato da Grosseto a Siena, si snoda lungo un percorso montano-collinare e quindi con caratteristiche di inevitabili, se pur modeste, viziosità plano-altimetriche, per altro convenientemente dotate della necessaria segnaletica verticale ed orizzontale che non sempre, però, viene rispettata dagli utenti della strada.

Allo stato attuale la strada statale n. 223, così come si presenta strutturalmente (larghezza, opere d'arte, una corsia per ogni senso di marcia, pendenza, curve, eccetera) appare sufficiente a recepire il volume di traffico da cui è interessata, che è normale nelle ore diurne, mentre nelle ore notturne diventa addirittura scarso. Certamente subirà un forte aumento quando verrà realizzato il collegamento diretto, attraverso gli Appennini, tra mar Tirreno ed Adriatico: proprio sulla base di tale prospettiva può essere avanzata l'esigenza della trasformazione della strada statale 223 in superstrada.

Per quanto riguarda le lunghe carovane di auto, si evidenzia che, limitatamente ai tardi pomeriggi delle giornate festive, durante il periodo estivo, si verificano degli intasamenti di traffico che, per altro, assumono una consistente rilevanza solo in prossimità di Siena, per la mancanza di idonee circonvallazioni atte a smaltire celermente il traffico in transito, particolarmente quello con direttrice Grosseto-Firenze.

Circa gli smottamenti ed i cedimenti, per altro sempre sotto controllo, che avvengono quasi esclusivamente nel versante grossetano, sono dovuti alla particolare natura geologica dei terreni attraversati dall'arteria e per essi sono stati eseguiti e

sono tuttora in esecuzione massicci interventi di risanamento e di ricostituzione.

Per quanto concerne il numero di incidenti nella strada in questione, questo non supera statisticamente il numero medio di quelli che avvengono normalmente lungo la rete nazionale; in particolare l'incidente segnalato nel quale persero la vita dieci persone, non avvenne a causa di caratteristiche geometriche anomale della strada, bensì, come riscontrato dagli inquirenti, per colpa esclusiva del conducente.

Infine si assicura che si procederà all'allargamento ed ammodernamento dell'arteria di cui trattasi appena lo consentiranno le disponibilità finanziarie compatibilmente alle altre esigenze delle reti viarie della regione Toscana.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

CARPINO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se è a conoscenza che a Napoli, con provvedimento del prefetto, è stata disposta la circolazione di auto a targhe alterne; che tale provvedimento, pur sollevando in alcune categorie perplessità e dubbi, ha dato positivi risultati per l'alleggerimento del traffico diventato insostenibile; che di fatto, mantenendosi in vita la disposizione, l'utente di auto utilizzerà la stessa soltanto per metà dell'anno solare; che il premio di assicurazione per responsabilità civile viene corrisposto per tutto l'anno.

Per conoscere quali iniziative intende adottare per fare in modo che i possessori di auto napoletani paghino un premio assicurativo rapportato all'effettivo tempo di utilizzo. (4-11892)

RISPOSTA. — La commissione ministeriale per le tariffe per responsabilità civile autoveicoli, nel parere a suo tempo fornito a questo Ministero, ha tenuto conto della particolare situazione della pro-

vincia di Napoli per quanto attiene alla circolazione automobilistica.

Detta commissione, infatti, pur prendendo in considerazione la circostanza che, a causa del terremoto, le autorità prefettizie di Napoli avevano adottato provvedimenti intesi a consentire la sola circolazione a targhe alternate e che, a seguito di tali provvedimenti restrittivi, avrebbe potuto verificarsi un più contenuto numero di incidenti stradali, ha tuttavia ritenuto di non facile valutazione, sotto il profilo previsionale, la stima delle effettive conseguenze dei menzionati provvedimenti sulla sinistrosità.

In relazione a quanto detto, premesso che sotto il profilo tariffario l'intero territorio nazionale è stato diviso, per quanto concerne l'incidenza dei sinistri derivanti dalla circolazione delle autovetture in servizio privato, in quattro zone territoriali cui corrispondono diversi livelli di premio, il CIP (comitato interministeriale prezzi), su proposta del titolare di questo Ministero ha stabilito, con delibera n. 4 del 1982, che la provincia di Napoli, in ragione delle sopraesposte considerazioni, fosse collocata dalla prima zona a più alta sinistrosità alla seconda.

Tale classificazione in una zona meno sinistrosa comporta per l'assicurazione delle autovetture in servizio privato una riduzione di premio del 5 per cento per il periodo di validità della tariffa che va dal 1° febbraio 1982 al 31 gennaio 1983.

In proposito si assicura comunque che il fenomeno della circolazione automobilistica nella provincia di Napoli è attentamente seguito da questo Ministero, al fine di verificare nel tempo l'effettiva incidenza della sinistrosità. Ciò potrà consentire di valutare, al momento opportuno e con la necessaria precisione, le possibili conseguenze sui livelli tariffari nell'ambito dei provvedimenti che annualmente il CIP è tenuto ad adottare in materia.

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

CITARISTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere i provvedimenti che intende adottare per mettere in grado la sezione ANCC di Bergamo di svolgere la sua attività.

Detta sezione, infatti, che ha competenza su una delle province d'Italia nella quale maggiore è la richiesta di interventi per omologazioni e collaudi, in relazione alla significativa ed importante presenza di numerose aziende di caldalleria e apparecchiature a pressione, aveva un organico di 4 ingegneri e 13 periti oltre al direttore.

Negli ultimi 6 mesi, in conseguenza del previsto passaggio delle funzioni svolte dall'ANCC alle unità sanitarie locali, si è verificata una grave carenza nell'organico operativo della sezione.

Attualmente nella sezione risulta operante un solo ingegnere assistito da tre periti. In queste condizioni è evidente che la sezione non può neppure in misura minima soddisfare le esigenze degli utenti.

Si ritiene pertanto urgente che alla sezione ANCC di Bergamo vengano assegnati ingegneri e periti in numero tale da poter svolgere i compiti prescritti dalla legge. (4-09506)

RISPOSTA. — In epoca anteriore alla emanazione della legge 20 marzo 1975, n. 70, concernente il riassetto degli enti pubblici, la ANCC (Associazione nazionale controllo combustione), ai fini della migliore funzionalità dei propri servizi, aveva bandito appositi concorsi pubblici per l'immissione in ruolo di sette ingegneri e 193 periti industriali.

In proposito si fa presente che l'articolo 43 della legge sopra citata stabiliva che nei primi sette anni della sua entrata in vigore i posti vacanti negli organici degli enti oggetto della legge stessa fossero coperti, per la metà, con trasferimenti di personale di enti soppressi e con concorsi interni. Tale circostanza obbligò l'associazione a dimezzare il numero dei posti messi a concorso, con la conseguenza che circa la metà dei vincitori risultò

nella graduatoria degli idonei, anziché in quella dei vincitori.

È vero che una parte degli esclusi ha proposto ricorso al TAR (tribunale amministrativo regionale) o al Consiglio di Stato ed ha vinto il ricorso stesso; tuttavia il lungo tempo trascorso e le esigenze di lavoro dei singoli hanno fatto sì che solo due periti industriali ed un ingegnere si sono resi disponibili per l'assunzione.

Nel contempo un certo numero di dipendenti si è allontanato in via anticipata dal servizio usufruendo delle provvidenze previste dalla legge per gli *ex* combattenti e per le categorie assimilate, senza che per altro fosse possibile procedere a nuove assunzioni, sussistendo precisi divieti di legge.

Occorre inoltre tenere presente che a seguito della soppressione dell'ANCC si è determinato uno stato di incertezza in presenza del quale molte unità del corpo tecnico dell'associazione hanno rassegnato le dimissioni ovvero hanno chiesto il trasferimento ad altri enti, falcidiando ancor più l'organico già ridotto. Le circostanze di cui si è detto hanno naturalmente influito sul regolare espletamento del servizio ispettivo.

Comunque la gestione commissariale dell'associazione si è adoperata al massimo per ovviare agli inconvenienti determinati dalla carenza di personale, disponendo anche l'invio in missione, per periodi prolungati, di unità presso le sedi che presentavano maggiore bisogno.

In tale ottica sono state tenute presenti anche le esigenze della sezione di Bergamo.

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

CONTU. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere:

1) se sia a loro conoscenza che in Sardegna vengono considerate come seconde case le abitazioni rurali dei coltivatori

diretti e imprenditori agricoli site nelle campagne e come tali, pertanto, assoggettate alla tariffa elettrica speciale;

2) se non ritengano ciò gravemente iniquo, stante la situazione fondiaria del Meridione che obbliga il contadino ad abitare nei villaggi, e ad avere la casa rurale con gli attrezzi agricoli e il bestiame nelle campagne;

3) se non ritengano di dover pertanto impartire le necessarie disposizioni perché il problema venga risolto tenendo conto delle esigenze di una categoria ingiustamente colpita. (4-10924)

RISPOSTA. — Con il provvedimento n. 71 del 1979 il CIP (comitato interministeriale prezzi) ha inteso stabilire un preciso requisito per il godimento delle cosiddette tariffe sociali, che in precedenza venivano invece applicate a tutti i titolari di forniture per usi domestici fino a tre *chilowatt* e, quindi, non solo ad utenti che certamente non appartenevano alle categorie meno abbienti, ma anche ai possessori di più abitazioni e tante volte quante erano le abitazioni dagli stessi utilizzate.

Proprio per eliminare tali anomalie, il citato provvedimento CIP ha riservato le tariffe sociali esclusivamente alla fornitura effettuata nell'abitazione di residenza anagrafica dell'utente, venendo in tal modo a stabilire il principio che dette tariffe devono essere fruite una sola volta, e precisamente nell'abitazione in cui si svolge la vita della famiglia.

In proposito l'ENEL ha fatto presente che la nuova normativa CIP è unicamente diretta a ridurre, per un determinato quantitativo di consumo mensile, gli oneri che l'utente deve sostenere per la fornitura fruita nell'abitazione di residenza anagrafica e non ad imporre maggiori oneri per le forniture effettuate nell'abitazione diversa da quella di residenza anagrafica.

Per queste ultime è prevista, infatti, l'applicazione delle normali tariffe, che sono stabilite non solo per le utenze con potenza impegnata superiore a tre *chilo-*

watt ma anche per le stesse utenze fino a tre *chilowatt*, quando queste superano il quantitativo mensile ritenuto essenziale, a tariffa agevolata.

In relazione a quanto detto le tariffe agevolate per usi domestici non possono essere praticate agli agricoltori, oltre che per la fornitura all'abitazione dove risiedono, anche per le forniture per usi domestici eventualmente fruite nelle abitazioni rurali site nelle campagne, utilizzate per il deposito dei materiali e per il ricovero degli animali. Altrimenti detti utenti, in difformità alla tariffa CIP vigente ed in situazione di disparità di trattamento nei confronti degli altri utenti domestici fino a tre *chilowatt*, verrebbero a fruire della prevista agevolazione tariffaria in due abitazioni.

Con l'occasione l'ENEL ha altresì osservato che le vigenti norme CIP consentono agli operatori agricoli, e solo ad essi, di utilizzare le tariffe particolari previste dai provvedimenti CIP per gli usi agricoli anche per alimentare le utilizzazioni domestiche delle case rurali. Nel particolare caso in argomento, l'applicazione delle tariffe previste per gli usi agricoli consentirebbe di praticare un trattamento che non solo risulta più rispondente agli effettivi usi della fornitura di energia elettrica, ma che comporta per l'utente anche un onere pressochè equivalente a quello derivante dall'applicazione, per altro non consentita in mancanza del requisito della residenza, della tariffa domestica agevolata.

Inoltre, con l'applicazione delle tariffe previste per le lavorazioni stagionali agricole le utenze ricadenti nei territori di competenza della Cassa per il mezzogiorno vengono anche a beneficiare della riduzione tariffaria del 25 per cento prevista dal testo unico del 6 marzo 1978, n. 218; di conseguenza gli oneri di fornitura a carico degli interessati risultano inferiori a quelli derivanti dall'applicazione della tariffa agevolata per usi domestici. In proposito l'ENEL ha comunque assicurato che, attraverso i propri uffici territoriali, non mancherà di dare ampia informativa di dette possibilità tariffarie agli interes-

sati, fornendo tutta l'assistenza e la consulenza allo scopo necessarie.

In tal modo le istanze degli agricoltori che utilizzano abitazioni rurali nelle campagne possono trovare un sostanziale accoglimento, senza per altro dover procedere a modifiche delle vigenti norme CIP che finirebbero per determinare una non consentita disparità di trattamento nell'ambito dell'utenza domestica e che potrebbero portare ad abusi, come ad esempio di abitazioni di campagna utilizzate per villeggiature.

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

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — considerato che la circoscrizione di Procaria a Ceres (Torino) produrrebbe, con l'approvazione definitiva del piano regolatore generale di questo comune, un guasto irreparabile in una delle zone storicamente ed ambientalmente più significative della Val di Lanzo, demolendo tra l'altro secolari muri a secco e mettendo in pericolo la stessa stabilità di antichi edifici — se non ritenga — sebbene il consiglio comunale di Ceres abbia accolto il ricorso presentato da cittadini interessati, e anche se, in effetti, il tracciato della strada è stato spostato di pochi metri, il che però non risolve il problema — di assumere posizione per salvare da un punto di vista ambientale e storico un angolo meraviglioso della Val di Lanzo. (4-10327)

RISPOSTA. — Il Comune di Ceres (Torino), ha fatto presente che la bretella circoscriveria dell'abitato di Procaria è stata ritenuta cardine essenziale per il riordino e la razionalizzazione della viabilità comunale oltreché di collegamento intervallo, atta per altro ad eliminare pesanti ingorghi del traffico — specie domenicale — e situazioni di pericolosità nel centro dell'abitato stesso. Tale bretella non pregiudica la stabilità dei vecchi edifici prospicienti e la sua attuazione non prevede

la demolizione dei secolari muri a secco esistenti.

Il Ministero per i beni culturali e ambientali, da parte sua, ha fatto presente che il progetto originario del tracciato stradale è stato oggetto di opportune modifiche in conseguenza dei rilievi mossi al progetto preliminare del piano regolatore generale comunale da parte della regione Piemonte.

Lo spostamento dell'arteria stradale più a valle del tracciato, e quindi in posizione diversa da quella prevista nel ricordato progetto preliminare su un percorso parallelo e contiguo alla ferrovia, appare infatti più confacente allo stato dei luoghi e più rispettoso del paesaggio naturale della località in parola, caratterizzato da presenze arboree molto rare nella zona e da un complesso di antichi muretti a secco che scandiscono la naturale acclività del promontorio.

La regione Piemonte ritiene che l'inserimento *in loco* di un nuovo tracciato stradale non comprometterebbe gli edifici di valore storico ed architettonico presenti nella suddetta località (villa Teppa, Chiolero, Cianca Tone, casa Accusani, palazzo Mathieu).

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — continuando i lavori per la costruzione delle « rotonde » sulla statale tra Santena e Cambiano (Torino) — se la rotonda di via Torino convoglierà il traffico verso Santena piuttosto che verso Poirino e Asti, dove verranno spostate le fermate degli autobus ATM, se le rotonde verranno illuminate, se ci saranno i semafori e se verrà fatta l'aiuola spartitraffico tra una rotonda e l'altra;

per sapere se è a conoscenza che ai Ponticelli, dove la prima rotonda è già in funzione da alcuni mesi, abitanti e automobilisti non sembrano troppo soddisfatti, in quanto sarebbe bastato un semaforo e invece si è fatta una rotonda continuando però a rimanere senza semaforo, forman-

dosi soprattutto al sabato e alla domenica lunghe code sulla statale che impediscono di recarsi a Santena; e se sia a conoscenza che il « nodo stradale » dei Ponticelli è particolarmente pericoloso quando la nebbia, come spesso accade, riduce la visibilità a zero (attualmente, essendo la rotonda di notte priva di illuminazione, ha fatto finire già qualche autotreno sulle aiuole spartitraffico);

per sapere, infine, se ritenga che sarebbe opportuno provvedere all'installazione agli incroci degli impianti semaforici necessari per risolvere il pressante problema della pericolosità. (4-10883)

RISPOSTA. — Il compartimento della viabilità dell'ANAS di Torino ha in corso di ultimazione i lavori di costruzione dei due svincoli sulla strada statale n. 28 per Santena (Torino), Chieri e Villastellone, che distano fra di loro circa un chilometro.

Il progetto di tali lavori prevede l'installazione fra i due svincoli di un impianto spartitraffico in mezzera della strada, per evitare agli automezzi la possibilità di invertire il senso di marcia, manovra nella quale si ravvisa la causa principale dei frequenti incidenti.

Per quanto riguarda lo spostamento delle fermate degli autobus ATM (Azienda trasporti municipale), si è previsto che le stesse rimangono installate alla progressione chilometro 19 e quindi prima della rotonda e della direttrice per Santena, salvo diverso accordo con gli enti competenti.

All'installazione di un adeguato impianto di illuminazione provvederà la regione Piemonte, secondo quanto stabilito nella riunione tenutasi il 27 marzo 1981 presso l'assessorato viabilità e trasporti.

Per quanto concerne, infine, la semaforizzazione dei due incroci, si fa presente che il compartimento ANAS di Torino sta vagliando diverse possibilità di intervento, al fine di poter trovare una soddisfacente soluzione del problema.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se è a loro conoscenza che tra le occasioni perdute dalla città di Torino esiste anche la mostra mercato della Subfornitura, che era programmata in ottobre e che veniva fatta a Torino perché il Piemonte era ritenuto la regione forte della Subfornitura ed invece ora viene annunciata a Milano per il 18 novembre dicendo ai quattro venti che Milano è la capitale della Subfornitura, presentando molto bene questa città con la sua metropolitana, con gli orari dei negozi e con le vie principali da visitare.

Per sapere perché la mostra non è stata fatta e se è vero che nessuna autorità municipale e regionale è intervenuta, dimostrando così che Torino non sa essere commerciale e non sa presentarsi e continua a perdere delle occasioni nel campo delle mostre di mercato e del turismo.

(4-10982)

RISPOSTA. — La prima edizione della mostra Subforind, che avrebbe dovuto aver luogo in Torino dal 6 al 10 ottobre 1981, era stata programmata dalla società a responsabilità limitata GEXPO — gestione esposizione, organizzazione mostre manifestazioni specializzate — nonostante l'ambiente industriale avesse fatto presente che a Torino si svolgono i saloni internazionali dell'automobile e della tecnica (ai quali partecipano già parecchie aziende di subfornitura) e nonostante che a Parma si tenga da molti anni una mostra specializzata e a Milano ne fosse stata, da tempo, programmata una dall'UCIMU — Associazione di categoria delle macchine utensili.

In effetti, in relazione a quanto detto la mostra in questione non aveva possibilità di ottenere risultati positivi non avendo avuto, fra l'altro, alcun supporto promozionale presso gli operatori del settore.

Ciò è dimostrato anche dalla circostanza che, a due mesi dalla data programmata, gli stessi organizzatori hanno ritenuto opportuno rinunciare all'iniziativa

per evitare di andare incontro ad un insuccesso.

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

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che i « pendolari dell'auto » che percorrono la statale 29 nel tratto Trofarello-Moncalieri (Torino) tutti i giorni per andare a lavorare trovano una situazione sempre peggiore per le code, gli incidenti, gli intasamenti nelle ore di punta soprattutto dal momento che sono spuntati ancora nuovi semafori e si percorre, avendo un semaforo ad ogni incrocio, cinque chilometri in mezz'ora;

per sapere quando le nuove strade con percorrenza alternativa alla statale 29 finiranno di correre solo sulle carte topografiche dei progetti e se è vero che il percorso che unisce le zone industriali di Trofarello e Moncalieri, e che costituisce, specialmente per i camion, una reale alternativa, continua ad essere inutilizzato perché da anni non ci si decide ad asfaltare i rimanenti 100 metri dell'ultimo tratto;

per sapere infine se non ritenga una valida alternativa quella della tangenziale che corre da Moncalieri a Santena, per la quale da tempo i comuni interessati si battono per togliere la tassa del casello di Trofarello, per evitare la quale i pendolari affrontano la vecchia strada statale.

(4-11017)

RISPOSTA. — La regione Piemonte, per migliorare le condizioni della circolazione sulla strada statale n. 29, ha avanzato due proposte.

La prima, introdotta nel piano regionale dei trasporti, riguarda la possibilità di liberalizzare al traffico la tangenziale sulla base di convenzioni fra società autostradali ed eventualmente Regione, ANAS, Ativa per una nuova dislocazione dei caselli, una riforma delle tariffe ed eventuali forme contributive da studiare, avendo come beneficio alla collettività il rispar-

mio dall'esecuzione di una variante alla strada statale n. 29.

La seconda, ripresa dal piano comprensoriale dei trasporti con la prima, consiste nell'apertura di due raccordi per le aree industriali di Trofarello (Torino) e Moncalieri trasformandoli in variante alla strada statale n. 29.

Risulta invece molto più dispendioso (alcune centinaia di milioni) ed è in progettazione da parte della provincia di Torino, il completamento verso Santena (Torino).

Per la parte di competenza l'ANAS ritiene che la realizzazione di una infrastruttura alternativa all'attuale strada statale n. 29 del tratto Moncalieri-Trofarello potrà essere presa in esame allorquando verranno assegnate adeguate disponibilità per la sistemazione della rete viaria del Piemonte.

Per quanto attiene infine all'eventuale abolizione del pedaggio al casello autostradale di Trofarello, si precisa che la convenzione a suo tempo stipulata tra l'ANAS e la società non consente siffatto vantaggio anche perché la eventuale liberazione del tratto di autostrada determinerebbe un onere a carico dello Stato commisurato all'intero gettito degli introiti netti prevedibili sino alla scadenza della concessione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del turismo e spettacolo. — Per sapere se è vero che a Torino si è verificata una situazione paradossale nel settore turistico per cui costerà di più fare campeggio a causa delle tariffe calmieratrici, in quanto la provincia di Torino e il Comitato provinciale prezzi di Torino hanno stabilito dei « tetti massimi » per i campeggi ma le nuove tariffe sono ampiamente superiori a quelle praticate prima dell'intervento di « contenimento dei prezzi ».

Per sapere se non ritengano che tale provvedimento non sia stato impostato

nell'interesse del campeggiatore, facendo tra l'altro testo anche nelle altre province piemontesi. (4-11750)

RISPOSTA. — Con provvedimento in data 20 luglio 1981 il comitato provinciale prezzi di Torino ha stabilito, ai sensi dell'articolo 14 della legge regionale del 31 agosto 1979, n. 54, i prezzi massimi praticabili dalle diverse categorie di campeggi per i servizi offerti.

Dette tariffe sono state fissate sulla base di incontri che hanno avuto luogo fra funzionari del predetto comitato provinciale prezzi, rappresentanti delle categorie interessate (gestori di campeggi e utenti), rappresentanti dell'assessorato regionale al turismo, nonché sulla base di informazioni assunte sui prezzi effettivamente praticati anche fuori della provincia di Torino.

I prezzi massimi stabiliti con il citato provvedimento sono i seguenti:

campeggi contrassegnati con una stella lire 2.000 a persona, lire 2.500 a piazzuola;

campeggi contrassegnati con due stelle lire 2.300 a persona, lire 2.800 a piazzuola;

campeggi contrassegnati con tre stelle lire 2.600 a persona, lire 3.400 a piazzuola;

campeggi contrassegnati con quattro stelle lire 3.000 a persona, lire 4.000 a piazzuola.

La tariffa relativa alla piazzuola comprende l'uso della stessa per l'installazione della tenda, il posteggio del *caravan* e dell'auto.

Sono stati inoltre stabiliti i prezzi massimi praticabili per determinati servizi (di regola a gettone, come docce calde e lavanderia) che non sono compresi fra quelli offerti gratuitamente.

IL Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:
MARCORA.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per sapere — considerato che 89 case, di cui molte cadenti e diroccate distribuite nelle sette frazioni di Rimella (Sant'Anna, Ede, Sant'Antonio, Riva, Pianello, Roncaccio Superiore ed Inferiore), sono il patrimonio abitativo della Valle del Landwasser in Val di Sesia, aggiungendo le 90 baite, pure largamente cadenti, e quattro alpeggi di Veliana, Biserosso, Bahk e Scarpiola, i cui residenti abituali sono 37 e la punta estiva raggiunge il centinaio — se, in questo mondo che si sta sempre più spopolando per la mancanza dei servizi indispensabili a garantire un minimo di qualità di vita, non ritengano necessario fare arrivare elettricità, acquedotti e fognature, nonché provvedere al collegamento con la carrozzabile. (4-13322)

RISPOSTA. — La regione Piemonte ha fatto presente che non le sono pervenute richieste di finanziamento per gli interventi segnalati nell'interrogazione, e riguardanti la costruzione dei servizi igienico-sanitari nelle frazioni sparse di Rimella (Vercelli).

La segnalazione viene tenuta in opportuna evidenza da quella regione la quale, appena possibile, in caso di disponibilità finanziaria provvederà ad assegnare un contributo al comune di Rimella affinché possa provvedere alla realizzazione delle opere in questione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se è vero che effettuandosi il Giro d'Italia si riuscirà ad ottenere il ripristino della statale 23, quando da anni molti lavoratori che si recano da Pinerolo a Torino e viceversa, hanno distrutto macchine, in quanto chi di dovere non ha mai provveduto al ripristino di una strada di tale entità, mentre dato che ora Pinerolo dovrà apparire bella agli

occhi degli italiani e i corridori non dovranno faticare, si avranno strade più belle, banchine sistemate, buche sommerse da pietrisco prima e da bitume poi. (4-13507)

RISPOSTA. — Per la sistemazione della strada statale n. 23 del colle del Sestriere sono stati disposti degli interventi di urgenza, per complessive lire 173 milioni 800 mila, necessari per eliminare situazioni di pericolo più gravi e si è provveduto ad apporre i segnali regolamentari di invito alla prudenza di guida necessaria.

Essendo le somme affidate al compartimento della viabilità di Torino a mala pena necessarie per ovviare alle più pressanti urgenze di riparazione dei danni dovuti alla eccezionale inclemenza invernale, non si è potuto procedere ad ulteriori interventi manutentori. I lavori intrapresi sono evidentemente estranei anche se concorrenti al giro d'Italia ciclistico.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della difesa e al Ministro per il coordinamento dei servizi concernenti la protezione civile.* — Per sapere se è a conoscenza che dopo l'alluvione del 19 maggio 1977 non si sono prese le adeguate misure di prevenzione nel territorio del Pellice e del Chisone (in provincia di Torino) in quanto non esiste ancora un argine ed il torrente Chisone minaccia la pianura pinerolese, in quanto, se dovesse piovere come 5 anni fa, il torrente strariperebbe al Torrione e invaderebbe Baudenasca e Macello, mentre il Pellice strariperebbe a valle del Ponte di Bibiana, in frazione Cappella Merli, a Garzigliana e Babano;

per sapere se siano emerse responsabilità della burocrazia nazionale e locale che ha procedure asfissianti e regole antiquate;

per sapere inoltre quando saranno stanziati fondi necessari per risolvere i

diversi lavori di arginatura che a distanza di 5 anni sono più aperti che mai;

per sapere infine se è vero che una vasta area per esercitazioni, di proprietà dell'autorità militare, nel caso che il torrente Chisone nuovamente « rompesse » sarebbe la prima ad essere allagata con la distruzione di tutte le installazioni della zona. (4-14491)

RISPOSTA. — I danni provocati in provincia di Torino a seguito degli eventuali alluvionali cui si fa riferimento nell'interrogazione in argomento sono stati tempestivamente riparati grazie ad una serie di interventi dal Magistrato per il Po a valere sugli stanziamenti erogati con le leggi n. 639 del 1977 e n. 2 del 1978, che sono stati integralmente utilizzati (oltre sei miliardi di lire).

I punti vulnerabili residui, che sono rimasti tali per la inadeguatezza delle provvidenze recate dalle leggi sopra citate, sono stati tenuti nella dovuta evidenza sia nella predisposizione del piano triennale 1979-1981, ormai completamente attuato, sia nella redazione del programma dei lavori urgenti da finanziare con i fondi di cui alla legge 26 febbraio 1982, n. 53.

In particolare, interventi nei comuni di Garzigliana (Torino), Castellazzo, Cavour, Campiglione e Villar Pellice lungo il torrente Pellice e nei comuni di Perosa, Osasco e Garzigliana, lungo il torrente Chisone sono stati progettati per un ammontare complessivo di 1.100 milioni di lire.

È doveroso inoltre sottolineare lo sforzo compiuto dall'Amministrazione dei lavori pubblici, pur nella perdurante sfavorevole congiuntura d'organico di personale, nella redazione dei progetti, nella loro esecuzione e nella loro completa utilizzazione di tutte le risorse disponibili, per corrispondere alle aspettative delle popolazioni interessate.

Riguardo infine l'ultima parte dell'interrogazione si fa presente che le infrastrutture in uso all'Amministrazione della difesa ubicate nei pressi del torrente Chi-

sone sono il comprensorio di baudenasca e l'ex polveriera di Miradolo. Trattasi di aree che non dovrebbero essere coinvolte da eventuali piene in quanto sopraelevate e distanti rispetto all'alveo del torrente.

Attesa la modesta entità delle somme occorrenti (lire 25 milioni) e malgrado non siano stati inclusi nel programma di interventi soprarichiamati, si ritiene che sarà possibile dar corso anche ai lavori di sovralzo delle difese spondali già esistenti a protezione delle installazioni militari.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'interno.* — Per sapere se è vero che gli uffici della motorizzazione civile a Torino sono aperti al mattino soltanto per qualche ora e che i rarissimi moduli pre-stampati per ottenere la patente di guida si ottengono soltanto litigando con gli uscieri, in quanto qualcuno ne farebbe incetta;

per sapere se è vero che continuano i tempi assurdi, fino a un anno, necessari al completamento della pratica;

per sapere se il Governo non ritenga di intervenire per far funzionare meglio quegli uffici senza altre perdite di tempo. (4-14535)

RISPOSTA. — Gli sportelli degli uffici della motorizzazione civile di Torino rimangono aperti al pubblico dalle ore 8,15 alle 10,30. Accentrando così l'affluenza del pubblico in un tempo ristretto, il personale di sportello può, dopo le 10,30, provvedere all'espletamento delle pratiche accettate in precedenza (digitazione al terminale, consegna documenti e targhe, eccetera).

La decisione di adottare un orario limitato è stata determinata dalla generale carenza di personale che interessa tutti gli uffici della motorizzazione civile e si è rivelata la più idonea tra quelle ipotizzabili.

I moduli prestampati di domanda per rilascio di patente, forniti dal provvedito-

rato generale dello Stato, vengono distribuiti da un usciere, in modo tale da evitare che se ne possa fare incetta. Quanto ai tempi per il rilascio delle patenti, generalmente, per la predisposizione dei libretti e per il loro invio in prefettura, il tempo medio è di venti o trenta giorni. Solo i casi eccezionali, circa l'uno o due per cento, di duplicati di patenti non memorizzate e delle quali gli interessati non siano in grado di fornire gli estremi, comportano ritardi anche considerevoli. I tempi di consegna delle patenti da parte della prefettura, poi, sono di circa tre mesi.

Comunque, nel 1982 verranno effettuate le assunzioni dei vincitori del concorso per impiegati della carriera esecutiva, buona parte dei posti vacanti e messi a concorso, consentendo, così, un netto miglioramento nel funzionamento degli uffici provinciali.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se è vero che i residenti nel comune di Verrua Savoia (Torino), frazione Scandolera, lamentano ancora la bassa tensione della energia elettrica, avendo così l'illuminazione minima, il frigorifero che funziona a sbalzi, la televisione a sere alternate;

per sapere se è vero che l'ENEL ha intenzione di apprestare al più presto una linea elettrica con voltaggio 220 fisso, installando anche uno stupendo contatore da 3 chilovattora per ogni abitazione.

(4-14558)

RISPOSTA. — La distribuzione di energia elettrica nella frazione Scandolera di Verrua Savoia (Torino) è effettuata con una linea in bassa tensione della lunghezza di circa un chilometro, in ottimo stato di manutenzione ma non più idonea alle crescenti richieste di energia elettrica di circa quindici utenti domestici attualmente alimentati.

Gli organi dell'ENEL competenti per territorio hanno da tempo esaminato il problema, la cui soluzione comporterebbe la costruzione di circa 900 metri di linea a dieci *chilowatt*, una cabina di trasformazione ed i relativi raccordi di bassa tensione con le utenze, per una spesa complessiva valutabile, ai costi attuali, in circa 50 milioni di lire. Il contributo a carico degli utenti, da ripartirsi in funzione della potenza richiesta dagli stessi, sarebbe dell'ordine di 35 milioni di lire.

Al riguardo l'ENEL ha fatto presente di aver già provveduto a comunicare il predetto importo di massima agli utenti della frazione Scandolera, suggerendo inoltre all'amministrazione comunale di Verrua Savoia la possibilità di avvalersi di eventuali provvidenze in materia di elettrificazione rurale disposte dalla regione Piemonte.

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

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere - dato che il biellese orientale, in modo particolare il Triverese, Ponzone e la Val Sessera sono zone con la più alta percentuale di insediamenti industriali e artigianali della provincia di Vercelli - quando si provvederà alla ristrutturazione del tratto di strada di competenza provinciale Crocemosso-Ponzone-Pray, con lo svincolo in galleria di Crocemosso. (4-14565)

RISPOSTA. — L'amministrazione provinciale di Vercelli ha fatto presente che è in corso la progettazione della variante di Croce Mosso (Vercelli) lungo la strada provinciale Biella-Valsesia.

All'esecuzione di tale opera, che consentirà di migliorare notevolmente la viabilità provinciale nella zona, si provvederà appena saranno stanziati i necessari finanziamenti.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza che la statale del lago d'Orta n. 229 con il suo proseguimento verso l'Ossola, ha urgente bisogno di essere sistemata, ma che i lavori costituiscono un intralcio alla circolazione con ben 4 interruzioni con semafori, troppi per garantire la percorribilità nello stesso periodo;

per sapere quali interventi si intendono promuovere per regolare diversamente questi lavori, tenendo conto che dal momento che si « rompe » un asfalto, sarebbe bene anche (che durante i giorni festivi è la strada « turistica », letteralmente invasa anche da stranieri), approfittarne per interrare tubi e condotte varie su questo tratto di 10 chilometri.

(4-14570)

RISPOSTA. — I lavori della strada statale n. 229 del lago d'Orta sono in via di completamento per comune impegno di tutte le amministrazioni che vi sono interessate.

Si assicura al riguardo che l'ANAS sta facendo del suo meglio al fine di contemperare le esigenze delle opere in costruzione con quelle del traffico turistico.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per avere notizie sulla strada (specie nel tratto tra la galleria di Finero ed il ponte di Creves) interrotta in valle Vigizzo nell'Ossola (Novara) per la alluvione del 1978, istradandosi tutti gli automezzi lungo la strada della valle Cannobina, essendo passati 4 anni dalla apparizione del cartello con la scritta: « Strada priva di protezione: pericolo ».

(4-14573)

RISPOSTA. — L'amministrazione provinciale di Novara in data 26 luglio 1982 ha approvato due progetti per il rafforzamento delle testate dei muri in pietrame a secco e la posa di barriere in acciaio

zincato lungo i tratti pericolanti della strada in Valle Vigozzo dell'Ossola (Novara). L'importo della spesa prevista dei due progetti è rispettivamente di 67 milioni e 55 milioni di lire.

Alla copertura finanziaria della spesa di cui sopra, si provvederà mediante la contrazione di un mutuo con la cassa depositi e prestiti la cui assunzione è stata approvata dal consiglio provinciale di Novara in data 11 ottobre 1982.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — considerato che il consiglio comunale di Usseglio (Torino) ha dibattuto il noto problema delle nuove concessioni idroelettriche richieste dall'ENEL — se è vero che l'opposizione dell'amministrazione locale è motivata dal fatto che si crea un notevole pericolo per eventi imprevisti e per il fatto che non è previsto il potenziamento degli impianti di Usseglio e Val di Viù, con le prospettive di occupazione sempre più ridotte perché il polo sarà a Balme con stazione di pompaggio e collegamento al lago della « Rossa », facendo passare Usseglio in seconda linea con gravi conseguenze per le famiglie residenti;

per sapere inoltre se l'ENEL potrebbe essere interessato ad impegnarsi a non spostare il centro direttivo da Usseglio a Balme, ad impiantare un cantiere per lo ampliamento della diga ubicato al Crot di Usseglio, con teleferiche e strade che partano sempre dal Crot, completando la revisione della strada per Magnano-Usseglio con ampliamenti per agevolare il traffico, con il disalveo del torrente Stura per smaltire l'acqua in caso di manovre alla paratia della « Rossa » e con formazione di ripari lungo tutto il torrente, risanando inoltre con canali adeguati i tratti paludosi fra Pianetto e Piazzette e ricostruendo la presa del bacino di Piazzette, impegnandosi a potenziare le centrali della Valle di Viù e facendo costruire le fognature ad Usseglio da Mar

gone e Perinera a Piazzette, portando la elettricità a Denot, Angriera ed Arnas con opere di illuminazione pubblica;

per sapere infine se il Governo ritenga giusto, dato che il progetto ENEL costerà decine di miliardi, che i benefici vadano solo a comuni con rischio zero, in quanto il pericolo per Usseglio e Valli non ha prezzo. (4-14944)

RISPOSTA. — Il consiglio comunale di Usseglio (Torino) con delibera del 22 maggio 1982, n. 9, si è opposto alla domanda dell'ENEL relativa alle nuove concessioni idroelettriche sulla base delle motivazioni indicate nell'interrogazione ed ha altresì formulato numerose richieste di impegno da parte dell'ente predetto come parimenti prospettato nell'interrogazione.

In proposito l'ENEL, sotto il profilo tecnico, ha osservato che il sito in cui dovrebbe avvenire la costruzione del nuovo serbatoio si presenta particolarmente favorevole dal punto di vista geologico; inoltre lo sbarramento è previsto del tipo a gravità massiccia con caratteristiche di massima sicurezza; infine, per quanto riguarda l'evacuazione delle piene, la situazione migliorerà rispetto a quella attuale per effetto della maggiore laminazione consentita dal nuovo serbatoio.

Circa la localizzazione dei cantieri e degli accessi, in particolare quelli previsti per la costruzione della diga della Rossa, la soluzione individuata nel progetto ENEL è quello economicamente più conveniente. Ciò appare particolarmente evidente se si tiene conto che devono essere comunque realizzati gli accessi al cantiere del Pian della Mussa per la realizzazione della centrale di Balme.

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

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e artigianato, delle poste e telecomunicazioni, dei trasporti, delle partecipazioni statali, del tesoro e delle finanze.* — Per sapere se non ritengano necessario che gli

enti e le aziende di Stato che fatturano i servizi pubblici con bollette le diversifichino utilizzando colori diversi, per renderne più facile l'identificazione, provvedendo nello stesso tempo a semplificare ulteriormente le stesse bollette non ad uso dei *computer* interni alle singole aziende emittitrici, ma ad uso dei cittadini che — dovendole pagare — devono anche poterle capire.

Per sapere inoltre perché, per fare un esempio, SIP, ENEL e aziende del gas inviano bollette uguali, dello stesso colore o quasi, con scritte molto piccole e complicate e perché ciascuno di questi grandi enti non sceglie un colore vistoso e molto diverso dagli altri in modo che facilmente ed a colpo d'occhio si individui subito ciascuna bolletta.

Per sapere, infine, in merito al modo con cui si presenta la bolletta, scritta con caratteri microscopici ed impostata in maniera accessibile soltanto ai programmatori dei *computer*, se non ritengano che chi le deve pagare (ivi compresi gli operai e i pensionati) abbia diritto di poter « leggere » la bolletta e capirla senza l'aiuto di un consulente. (4-15265)

RISPOSTA. — Il programma di automatizzazione del servizio dei conti correnti postali, ormai realizzato quasi per intero su tutto il territorio nazionale, prevede per la contabilizzazione dei bollettini di versamento emessi dai grandi correntisti fatturatori (ENEL, SIP, Azienda gas, eccetera) una particolare procedura intesa ad abbreviare i tempi esecutivi sia in sede di accettazione presso gli uffici postali, sia in sede di elaborazione da parte dei CCSB (centri compartimentali servizi bancoposta).

In particolare, per evitare che i bollettini di versamento premarcati a cura dei correntisti fatturatori siano erroneamente sottoposti ad un secondo marcaggio, che renderebbe inidonei i titoli alla lettura ottica, si è reso necessario rendere tale specie di titoli individuabili a prima vista dagli operatori postali.

Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è venuto, pertanto, nella determinazione di far stampare i bollettini di versamento, emessi da enti fatturatori, con caratteri di colore rosso su carta bianca e con una striscia rossa sul bordo superiore dalla quale emerge la dicitura CCP premarcato.

A seguito dell'emanazione della circolare in data 27 giugno 1980 della direzione centrale dei servizi di bancoposta, l'ENEL non ha quindi potuto effettuare alcuna modifica sul colore delle varie parti di cui si compone il bollettino di versamento. A tale proposito l'ente predetto ha tuttavia fatto presente che è stato recentemente adottato, per disporre di un maggior numero di righe di stampa, il modulo fattura autoimbustato che, articolato su quattro sezioni, consente all'utente di individuare immediatamente l'ente fatturatore ENEL, che è stampato con particolare evidenza sulla sezione superiore di sinistra del modulo. Si deve per altro ritenere che l'utente medio, con un minimo di attenzione, possa riconoscere da quale ente proviene il bollettino.

Per quanto concerne, poi, i numerosi dati contenuti sulla ricevuta, che rappresenta la fattura vera e propria, è appena il caso di osservare che detti elementi sono indicati per esigenza del correntista.

Al riguardo l'ENEL ha comunque precisato che, sebbene vincolato dall'esigenza di esporre, in spazi ristretti, i necessari dati analitici, si adopera costantemente per migliorare il tracciato e la stampa dei moduli, al fine di agevolare la comprensione degli elementi di sviluppo della fattura da parte degli utenti.

In ordine, invece, alla bolletta telefonica, ad avviso del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni eventuali difficoltà di lettura possono essere superate dall'utenza interessata consultando l'avantilelenco telefonico degli abbonati che fornisce gli opportuni chiarimenti in materia.

Ad ogni modo il Dicastero predetto ha invitato la SIP ad esaminare la possibilità di semplificare e di rendere più comprensibile, nei limiti delle esigenze

amministrativo-contabili della società, la bolletta telefonica in uso.

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

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è vero che a Firenze:

nel 1971 la Gescal, tramite gli IACP ha consegnato 177 quartieri in locazione, con promessa di vendita, e 177 quartieri del tutto identici a riscatto e nel 1972 i 177 locatari su invito degli IACP hanno inoltrato domanda di riscatto ma a tutt'oggi non è pervenuta loro nessuna risposta;

nel 1977 con l'arrivo della legge n. 513 gli IACP di Firenze hanno triplicato e quadruplicato i canoni ai locatari e non gli assegnatari, facendo officiosamente sapere che il riscatto non sarebbe stato concesso, mentre il SUNIA (Sindacato « unitario » nazionale inquilini e assegnatari) si è messo dalla parte dell'Istituto case popolari perché la casa « è un bene sociale » e così i principi della Costituzione non vengono traditi, verificandosi che molti dei 177 locatari, fra i quali parecchi comunisti, aderiscono all'AINAS (Associazione inquilini e assegnatari) che non è né unitaria né democratica ma solo democratico cristiana, per iniziare un'azione legale contro l'Istituto autonomo case popolari di Firenze;

nel 1981 l'Istituto autonomo case popolari ha ceduto alla richiesta di riscatto ma i quartieri li vuol vendere soltanto al valore del 1977, vale a dire 4 volte oltre il prezzo stabilito dal bando n. 2043/1-G uscito a seguito della legge n. 60 del 12 febbraio 1963 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 1471 dell'11 dicembre 1963.

Per sapere, inoltre, se è vero che gli assegnatari hanno pagato il quartiere al prezzo stabilito nel bando sopraccitato e i locatari, se vorranno divenire proprietari,

dovranno pagare il prezzo di mercato nei valori del 1977.

Per sapere, infine, poiché il problema investe decine di migliaia di locatari in tutta l'Italia, quali iniziative il Governo intende assumere per far cessare questo stato di cose. (4-15283)

RISPOSTA. — I bandi pubblicati in data 20 settembre 1967, n. 1250/1-G e n. 2043/1-G, ai sensi della legge 14 febbraio 1963, n. 60 e del decreto del Presidente della Repubblica 11 novembre 1963, n. 1471, prevedevano l'assegnazione complessiva di 354 alloggi realizzati in Firenze località Torre a Cintoia, di cui 177 in locazione semplice e 177 in proprietà con garanzia ipotecaria; tali alloggi sono stati assegnati nel mese di luglio 1971.

È noto che gli IACP (istituti autonomi case popolari), conformandosi alla legge 22 ottobre 1971, n. 865 e agli articoli 27 e 28 della legge 8 agosto 1977, n. 513, recanti innovazioni in tema di cessione di proprietà, hanno ritenuto improcedibili le domande di riscatto successivamente pervenute.

Si fa presente inoltre che l'IACP di Firenze in attuazione degli articoli 22 e 23 della legge 8 agosto 1977, n. 513, ha elevato a cinquemila lire a vano-mese i canoni degli alloggi e praticato il raddoppio del canone suddetto agli assegnatari in locazione che si trovassero nelle condizioni di reddito elevato, individuato dalla stessa legge n. 513.

La vertenza sorta tra l'IACP di Firenze e gli assegnatari in materia di riscatto non riguardava il rifiuto di applicazione della citata legge n. 513 ma l'esclusione dell'applicazione del diverso regime giuridico previsto per la cessione in proprietà dagli articoli 28 e 29 della legge n. 513.

Buona parte degli assegnatari, per altro, avuta conoscenza del prezzo di riscatto determinato dall'UTE (ufficio tecnico erariale) in forza della citata legge n. 513 sulla base del valore venale degli alloggi al 1977 (mediamente inferiore a cinque milioni di lire a vano, salvo le ulteriori riduzioni di legge) hanno ritenuto

opportuno abbandonare la vertenza, pervenendo alla stipula degli atti.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — dopo che si è tenuto a Cantoira (Torino) l'annuncio primo « accesso » per l'inizio dell'istruttoria per le grosse concessioni idroelettriche chieste dall'ENEL nelle Valli di Lanzo, dopo le molte opposizioni e riserve da parte dei comuni di Usceglgio, Lemie e Viù, mentre i comuni di Val d'Ala e Val Grande sono a favore, a patto di garanzie per le utenze e diritti esistenti — se è vero che le cartiere Bosso e De Medici hanno espresso riserve per i loro impianti, come pure l'acquedotto municipale di Torino per il Pian della Mussa, dei comuni di Coassolo e Monastero per il tronco del progetto che prevede una galleria di tre chilometri e costo di lavori per sottrarre loro un po' d'acqua della Valle del Tesso;

per sapere perché la comunità montana della Valle di Lanzo non è stata informata essendo soprattutto in grado di coordinare i vari comuni;

per sapere inoltre se è vero che la regione Piemonte non è stata interessata malgrado la rilevanza di questi progetti per un ampio territorio;

per sapere altresì se è vero che i 25 comuni presenti di pianura del consorzio irriguo industriale riva sinistra Stura (da Balangero a Eborgaro) ed anche di sponda destra (Canale di Druent, da Cafasse a Venaria) hanno chiesto che siano garantiti i diritti precostituiti, che arrivi a Lanzo la quantità d'acqua prescritta, eventualmente con bacini di compenso, soprattutto per le magre estive;

per conoscere infine i risultati dei sopralluoghi ad Usceglgio, Balme e Coassolo. (4-15306)

RISPOSTA. — Il primo sopralluogo istruttorio relativo al progetto idroelettri-

co ENEL Stura di Ala e di Valgrande — presentato con istanza di concessione idrica del 10 settembre 1981 — ha avuto luogo a Cantoira (Torino) in data 16 giugno 1982, in relazione a quanto disposto nell'ordinanza 5 maggio 1982 del provveditorato alle opere pubbliche di Torino, pubblicata secondo le modalità previste dalla vigente legislazione in materia. Copia dell'ordinanza predetta è stata direttamente trasmessa dallo stesso provveditorato alla regione Piemonte, alla quale ultima, per altro, l'ENEL aveva inviato il proprio progetto in data 16 settembre 1981.

Il progetto suddetto è stato successivamente illustrato dai tecnici dell'ENEL, nei dettagli, alla comunità montana della Valle di Lanzo in apposita riunione tenutasi presso la sede della comunità stessa.

Nel corso del sopralluogo di Cantoira, di cui si è detto, aperto per legge alla partecipazione di tutti gli interessati, il provveditore istruttore ha raccolto tutte le osservazioni, opposizioni e riserve manifestate dai terzi nei riguardi del progetto ENEL, ed essenzialmente dirette alla salvaguardia di situazioni precostituite che potrebbero risultare influenzate dalle nuove utilizzazioni.

A tale proposito, di particolare interesse sono state le riserve della società cartiera De Medici, dovute alla prevista parziale sottensione di un esistente impianto della società stessa. È stato inoltre rilevato che, in dipendenza della regolazione delle fluenze da operarsi dall'ENEL, potranno sicuramente avvantaggiarsi gli impianti della società cartiera Bosso, ubicati a valle.

Dal canto suo, il consorzio dei comuni ed utenti industriali in sinistra Stura ha chiesto che venga garantito il rispetto dei diritti di derivazione in essere, riservandosi di fornire al riguardo specifica documentazione.

Su richiesta dell'azienda acquedotto municipale di Torino e dei comuni di Coassolo e Monastero, il provveditorato istruttore ha inoltre indetto gli ulteriori sopralluoghi, che si sono svolti nei giorni 28, 29 e 30 luglio 1982.

In tale sede i più importanti interventi sono stati quelli dei comuni di Coassolo e Monastero, i quali hanno espresso opposizione contro la captazione del torrente Tesso, perché, a loro avviso, le relative portate, devono essere destinate a fini potabili ed irrigui. Il comune di Usseglio ha per altro confermato le proprie riserve nei riguardi dell'ampliamento del lago della Rossa, chiedendo in particolare che le strade di accesso vengano realizzate sul proprio territorio. L'azienda acquedotto di Torino ha invece chiesto garanzie nei riguardi del mantenimento del regime delle proprie sorgenti potabili.

Il prosieguo dell'istruttoria prevede ora una dettagliata relazione del provveditorato al Ministero dei lavori pubblici e l'esame degli atti da parte del consiglio superiore, con conseguente definizione del disciplinare di concessione nel quale sarà, tra l'altro, tenuto debito conto delle richieste dei terzi raccolte dal provveditorato stesso.

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

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è vero che la sezione di Torino di « Italia Nostra » è intervenuta per salvaguardare l'« area del Gallo » a Pinerolo (Torino), informandosi se un progetto di un fabbricato nuovo a « Pilotis », vetri neri, cemento a vista, all'imbocco del centro storico di Pinerolo e precisamente nella piazzetta Facta ed adiacente alla via Savoia, è in costruzione;

per sapere inoltre se detto progetto è inserito in qualche strumento urbanistico esecutivo od eventualmente oggetto di variante di PRG e se la destinazione è d'uso pubblico o privato e quando lo stesso sarà oggetto di esame da parte della commissione edilizia. (4-15754)

RISPOSTA. — Il comune di Pinerolo (Torino), interpellato al riguardo, ha fatto presente che il fabbricato evidenziato nel-

l'interrogazione è la cosiddetta casa del Gallo, assai nota a Minerolo per le lunghe vicende giudiziarie che si sono protratte per decenni, circa una concessione edilizia rilasciata negli anni cinquanta per lavori di costruzione iniziati e subito sospesi.

Oggi il terreno acquistato dal comune e successivamente messo all'asta come edificabile con destinazione terziaria, è in parte libero (spazio conseguente alla demolizione allora avvenuta della cosiddetta trattoria del Gallo) ed in parte occupato da un fabbricato disabitato dell'inizio del secolo. La proprietaria è una società immobiliare.

La nuova costruzione è consentita dal piano particolareggiato del centro storico adottato nell'aprile 1980, previo piano di recupero e previa approvazione della sovrintendenza ai beni architettonici e ambientali. Essa è inserita nel programma pluriennale ed il progetto di piano di recupero relativo, già esaminato in diverse sedute dalla commissione urbanistica consiliare, è stato sottoposto al parere della commissione igienico edilizia del 6 agosto 1982.

Si assicura infine che l'amministrazione comunale di Pinerolo, consapevole della delicatezza ambientale del nuovo inserimento, intende dedicare al riguardo la massima attenzione al fine di evitare soluzioni criticabili dal punto di vista estetico o normativo.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

COSTAMAGNA. — Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere se è vero che entro questo mese di luglio saranno pagate le spettanze dovute dall'INPS ai 527 dipendenti delle cartiere riunite di Serravalle Sesia (Vercelli), in cassa integrazione dallo scorso febbraio;

per avere notizie anche sulla ripresa dell'attività della cartiera, dato che sono necessarie alcune opere di restauro de-

gli immobili e una accurata manutenzione ai macchinari;

per conoscere altresì le decisioni della direzione della cartiera circa la vendita dei 400 mila quintali di legname accatastato nei magazzini, per ricavare una parte dell'occorrente per le opere sopracitate, mentre una parte dei fondi potrebbe essere data dai circa 40 milioni mensili che vengono pagati alla cartiera dall'ENEL per l'energia elettrica prodotta dalla centrale interna alla CIR e una terza quota dovrebbe essere immessa dalla direzione stessa della cartiera;

per sapere infine se la vendita di alcune scorte di materia prima non pregiudichi, una volta ristrutturata l'azienda, la produzione avendo nuovamente bisogno di legname, che dovrà essere ricomprato ad un nuovo e superiore prezzo di mercato.
(4-15763)

RISPOSTA. — La sede provinciale di Vercelli dell'INPS ha disposto la corrispondenza del trattamento straordinario di integrazione salariale a favore dei dipendenti della ditta CIR (Cartiere italiane riunite) di Serravalle Sesia (Vercelli), per i periodi 15 febbraio 1982-14 marzo 1982 e 15 marzo 1982-13 giugno 1982, tramite banca, rispettivamente con esecuzione il 22 luglio 1982 e l'11 agosto 1982. Attualmente, infatti, i circa 500 dipendenti dell'azienda sono in cassa integrazione e solo pochi operai vengono ancora impiegati per la sorveglianza e la manutenzione degli impianti.

L'azienda è pertanto ormai chiusa, non essendo stato possibile attuare il piano di ristrutturazione che prevedeva la fermata di alcuni impianti vecchi, una serie di interventi sulle macchine, la riduzione del costo energetico, il miglioramento della qualità in modo da rendere i prodotti più competitivi.

Comunque il gruppo aziendale FABOCAR (Fabbri Bonelli cartiere), cui appartiene la cartiera di Serravalle Sesia, ha recentemente deciso di chiedere l'amministrazione controllata.

Per quanto riguarda il legname accatastato, sembra che l'azienda abbia iniziato la vendita, mentre l'esitazione delle scorte di materie prime è stata giustificata dal pericolo di deterioramento delle stesse, ciò che avrebbe, per altro, comportato l'acquisto di altro materiale.

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

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — dato che ogni volta che scoppia un temporale nella zona dell'alto Verbano scompare la luce — se la tariffa è uguale per tutti, e se non ritenga che il servizio debba essere uguale per tutti anche ad Oggebbio (Novara), come avviene sulla sponda opposta del Lago Maggiore dove c'è sempre regolarmente la luce.
(4-15770)

RISPOSTA. — Le linee a 15 chilowatt che alimentano il comune di Oggebbio (Novara) sono tutte di recente costruzione ed in ottimo stato di manutenzione pur avendo un tracciato che, per la quasi totalità, attraversa zone boschive ed a mezza costa.

Ciò premesso, in relazione agli inconvenienti lamentati, sentito l'ENEL, si fa presente che, nel corso del 1981, si sono verificate sei interruzioni di durata variabile da una a tre ore provocate essenzialmente da condizioni atmosferiche particolarmente avverse.

Soltanto due delle citate interruzioni si sono protratte più a lungo dei tempi sopraindicati, interessando il centro auxologico e gli impianti sciistici di Piancavallo a causa del permanere di condizioni atmosferiche avverse che hanno reso arduo al personale dell'ENEL, raggiungere gli impianti interessati dai guasti.

Altre interruzioni di modesta entità si sono verificate nel corso del 1981, ma sono sempre state seguite da richiusura au-

tomatica degli interruttori e conseguente ripristino del servizio in tempi brevissimi.

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

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

se è vero che la Camera di commercio di Torino avrebbe l'intenzione di distaccare a Pinerolo sperimentalmente un ufficio dotato di terminali in grado di fornire tutti i servizi necessari alle migliaia di iscritti presenti nel comprensorio oggi costretti a recarsi a Torino;

se non ritenga di rendere realizzabile al più presto tale iniziativa. (4-16135)

RISPOSTA. — L'iniziativa di costituire a Pinerolo (Torino) un ufficio distaccato della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Torino è attualmente ancora nella fase di studio, non essendo ancora stato adottato alcun provvedimento in merito da parte della giunta camerale.

A tale proposito si ritiene comunque utile precisare che, poiché nulla osta alla realizzazione di detta sede staccata, questo Ministero, tenuto conto delle esigenze degli operatori del comprensorio interessato, non mancherà, per quanto di sua competenza, di agevolare l'iniziativa in parola.

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

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per sapere — considerato che il Governo e il sindacato sono stati posti sotto accusa dalla direzione della CEAT per non aver trovato una soluzione al problema del settore

pneumatico — se è vero che il Ministero dell'industria si è limitato ad una funzione puramente notarile in questa vicenda, come da affermazioni dell'amministratore delegato della CEAT spa, Renato Martinnotti, raccogliendo le richieste della società e comunicando ad essa le risposte di quanti potevano intervenire, sia del settore privato, che da parte della GEPI, costringendo così l'azienda a non attuare il piano di ristrutturazione industriale per lo stabilimento di Anagni, dove la CEAT pneumatici ha iniziato le procedure per il licenziamento di 900 e 1.500 lavoratori;

per sapere se è vero che la CEAT pneumatici deve puntare sulle sue risorse ristrutturando e rafforzando lo stabilimento di Settimo Torinese « quale condizione per la massima tutela possibile della sua presenza sul mercato dell'occupazione »;

per sapere inoltre se è vero che per Anagni non si è provveduto in una prima fase ad identificare i lavoratori eccedenti rispetto al piano di ristrutturazione, lavoratori che non hanno ancora trovato collocamento ai sensi della legge n. 784 « anche per un atteggiamento sindacale le cui motivazioni a livello nazionale e locale sfuggono » alla stessa direzione CEAT;

per sapere infine se è vero che la maggiore polemica della CEAT pneumatici va ricercata nel commissariamento straordinario, mentre l'azienda si oppone con tutte le forze a questa soluzione, in quanto l'esperienza pratica di questa legge è stata finora un fallimento, dato che nessuna azienda commissariata ha ripreso in Italia la sua normale attività ed il solo caso che si conosce è costituito dalle aziende siciliane del gruppo Monti assorbite dall'ENI;

per sapere in pratica se il Governo non ritenga che esistano alla CEAT le possibilità di risanamento facendo per esempio ricorso alle potenzialità produttive e di mercato che la società ha soprattutto nel settore cavi e se non ritenga perciò che sarebbe assai negativo che la CEAT, saldamente inserita nel mercato

italiano ed all'estero, entrasse nella solita logica assistenziale. (4-16309)

RISPOSTA. — Questo Ministero segue da tempo la delicata situazione della società CEAT. Sono una prova di ciò le azioni svolte nel senso della possibile adozione di una delibera da parte del CIPI nonché della realizzazione di un intervento ordinario da parte della GEPI, società per azioni.

È vero, per altro, che l'istruttoria di carattere tecnico avviata dalla predetta società finanziaria non ha avuto esito positivo, anche per le difficoltà incontrate nella ricerca di un *partner*, e che il CIPI, nella riunione del 28 settembre 1982, non ha ritenuto di inserire la CEAT tra le aziende da dare in carico alla GEPI (gestioni e partecipazioni industriali) per la creazione di attività sostitutive ai sensi del decreto-legge 29 luglio 1982, n. 482, convertito, con modificazioni, in legge 27 settembre 1982, n. 684.

Tali circostanze non hanno tuttavia fatto venir meno l'interesse che questa Amministrazione dedica all'esame dei problemi della società CEAT: lo dimostra il fatto che sono in programma, a tal fine, ulteriori riunioni.

Per quanto concerne l'assoggettamento dell'azienda in parola alla procedura di amministrazione straordinaria, si precisa che presupposto necessario per l'applicazione della normativa di cui alla legge 3 aprile 1979, n. 95 è l'accertamento dello stato di insolvenza da parte del tribunale.

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

CRAVEDI. — *Ai Ministri dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere — premesso che nella giornata di venerdì 21 agosto 1981 gli addetti alla diga di Boschi di Salsominore (provincia di Piacenza) hanno improvvisamente aperto le saracinesche della diga, riversando a valle migliaia di metri cubi di acqua determinando la improvvisa pie-

na dei fiumi Trebbia e Aveto e provocando la morte per annegamento del giovane Valter Ceresa -

1) se esistevano i motivi di una impropria apertura delle saracinesche della diga di Boschi di proprietà dell'ENEL; se questo alleggerimento è stato determinato da effettivi motivi di sicurezza, e se è stata aperta un'inchiesta per accertare eventuali responsabilità;

2) perché non è stato previsto nessun sistema d'allarme per le improvvise aperture delle saracinesche, considerando che i fiumi Aveto e Trebbia sono frequentati per molti mesi dell'anno da migliaia di pescatori e da bagnanti, in particolare giovani e donne;

3) se non si ritiene urgente predisporre un adeguato servizio di allarme lungo tutto il percorso dei fiumi onde evitare tragedie e danni alle cose.

(4-09654)

RISPOSTA. — L'apertura delle paratoie di superficie dello sbarramento di Boschi è stata imposta dalla necessità di lasciar defluire la piena che ha investito lo sbarramento stesso nel mattino del 21 agosto 1981 a seguito di violenti nubifragi abbattutisi nella notte precedente nell'alto bacino dell'Aveto che hanno fatto crescere la portata del fiume da circa un metro cubo al secondo ad oltre 250 metri cubi al secondo nel breve spazio di due ore.

Il grado di apertura delle paratoie è stato sempre rigorosamente commisurato con le portate in arrivo, in modo da escludere ogni operazione di svaso e conseguente incremento dei deflussi a valle della diga. Il bacino di Boschi ha anzi assorbito i primi 230 mila metri cubi dell'onda di piena fino a raggiungere il suo massimo invaso, operando così una iniziale sia pure modesta laminazione. Infatti il volume totale delle acque transitate attraverso lo sbarramento dalle ore 7 alle ore 17 del suddetto 21 agosto 1981 è stato di 3,5 milioni di metri cubi, mentre il volume disponibile del bacino era di 230 mila metri cubi su una capacità utile globale di 850 mila metri cubi.

Per quanto riguarda il sistema di allarme per apertura di saracinesche, il

personale addetto alla diga, operando in conformità alle istruzioni ricevute, ha dato le prescritte segnalazioni acustiche prima dell'inizio della manovra di apertura delle paratoie azionando la sirena per circa dieci minuti.

Sono state inoltre informate le stazioni dei carabinieri di Marsaglia e di Bobbio sia alle ore 7,10, cioè all'inizio della piena, in occasione dell'apertura delle paratoie, sia alle ore 9,15, in corrispondenza del valore massimo della piena stessa e quindi all'inizio del suo decrescere.

A tale proposito si fa presente che l'ENEL ha precisato che i sistemi di allarme esistenti per la diga di Boschi, sono perfettamente rispondenti alle prescrizioni del foglio di condizioni che disciplina l'esercizio della diga, rilasciato a suo tempo dal genio civile di Piacenza.

L'ENEL ha, d'altra parte, consegnato sia alla prefettura di Piacenza sia al Ministero dei lavori pubblici - servizio dighe, una relazione completa, contenente i dati delle manovre delle paratoie, dei livelli idrometrici del lago, e delle portate scaricate dalla centrale di Salsominore, così come risultano dai registri di diga e di centrale.

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

FIORI PUBLIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza:

che l'IACP da alcuni mesi richiede ai suoi amministratori delle somme di denaro a titolo di spese generali, di manutenzione e di erogazione di servizi senza la predisposizione di un preventivo e senza la presentazione di un rendiconto;

che trattasi di cifre individuate cerveloticamente senza alcun riferimento al reale andamento della gestione e che pertanto rappresentano un grave illecito ai danni degli assegnatari che in tale modo si vedono costretti a pagare somme per le quali non esiste alcun obbligo giuridico;

che tale comportamento evidenzia gli estremi di violazione di legge penale e che pertanto si rende indispensabile un intervento immediato del Ministro. (4-15155)

RISPOSTA. — La delibera approvata dal CIPE nella seduta del 19 novembre 1981, con la quale sono stati fissati i criteri generali per l'assegnazioni ed i canoni di cui all'articolo 2, secondo comma, della legge n. 457 del 1978, precisa, al punto 12), che: è fatto divieto agli enti gestori di continuare — o di assumere — l'amministrazione degli stabili integralmente o prevalentemente ceduti in proprietà; dal momento della costituzione del condominio cessa per gli assegnatari in proprietà e in locazione con patto di futura vendita l'obbligo di corrispondere all'ente gestore le quote per le spese generali, di amministrazione e di manutenzione, eccezione fatta per quelle afferenti al servizio di rendicontazione delle rate di riscatto.

Le direttive impartite dal CIPE appaiono motivate dalle innovazioni introdotte, dall'articolo 25 della legge n. 513 del 1977, nella gestione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, secondo le quali sono riconosciute agli enti gestori, dell'importo dei canoni incassati, le sole quote per spese generali e di amministrazione e per spese di manutenzione, definite dalla Regione entro i massimali annualmente determinati dal ministro per i lavori pubblici su proposta del CER (comitato per l'edilizia residenziale).

Poiché dette entrate si riferiscono unicamente alla gestione del patrimonio assegnato il locazione semplice, analoghe entrate devono essere previste per la gestione delle abitazioni assegnate a riscatto, comprese in fabbricati tuttora gestiti dall'ente proprietario; costituitosi il condominio e fino a quando gli assegnatari non avranno completato il pagamento del prezzo di cessione, l'ente proprietario deve provvedere alla copertura delle spese sostenute per la gestione del residuo rapporto finanziario con le entrate derivanti dalle quote applicate agli assegnatari stessi per le spese di rendicontazione.

La delibera del CIPE non ha, d'altra parte, che confermato una regolamentazione già precedentemente in vigore, anche se con caratteristiche e contenuti differenziati in dipendenza delle diverse leggi che hanno finanziato i programmi di edilizia residenziale pubblica.

In particolare, per quanto riguarda gli alloggi *ex* INA-CASA (Istituto nazionale assicurazioni) la disciplina delle spese di amministrazione, manutenzione e rescontazione, è prevista dal regolamento stabilito dalla gestione INA-CASA, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 luglio 1959, n. 169; per gli alloggi *ex* Gescal, l'entità degli addebiti per le spese di amministrazione, manutenzione e rendicontazione è stata stabilita con decreti ministeriali; per quanto riguarda le abitazioni realizzate con il contributo dello Stato e cedute ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959, le modalità di determinazione ed applicazione degli addebiti per spese di amministrazione e manutenzione erano previste nello schema di contratto approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Il consiglio di amministrazione di quell'istituto, preso atto delle direttive adottate dal CIPE e della necessità di aggiornare le quote d'acconto applicate agli assegnatari a riscatto, rimaste invariate dalla data di stipulazione dei singoli contratti, ha deliberato di modificare dette quote con decorrenza dal mese di gennaio 1982, applicando in via provvisoria i massimali determinati per il 1981 da questo Ministero, ai sensi dell'articolo 25, secondo comma, della legge n. 513 del 1977.

Detti massimali, oltre ad essere riferiti all'anno precedente a quello per il quale le quote aggiornate sono state applicate, sono certamente inferiori all'addebito che l'istituto avrebbe effettuato ove fossero state disponibili le quote definitive alla Regione, essendo le spese generali e di amministrazione effettivamente superiori ai valori stabiliti dal Ministero.

Per quanto riguarda gli addebiti per spese di manutenzione, si precisa che si tratta di somme destinate alla costituzio-

ne di fondi per il finanziamento degli interventi manutentivi, fondi il cui impiego verrà rendicontato agli assegnatari interessati, successivamente alla costituzione delle amministrazioni condominiali nei singoli fabbricati, sulla base degli interventi effettivamente eseguiti.

Relativamente, infine, alle somme addebitate a titolo di quote d'acconto per i servizi a rimborso, si tratta delle quote previste dall'articolo 19, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica n. 1035 del 1972, il cui importo è annualmente fissato dal consiglio di amministrazione dell'istituto in relazione ai servizi prestati ed al costo preventivato per gli stessi, così come espressamente previsto dalla predetta disposizione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

FIORI PUBLIO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

le ragioni reali che hanno impedito alla GEPI d'intervenire nella realizzazione del progetto di ristrutturazione della CEAT di Anagni;

se sia vero che la CEAT, in seguito a tale atteggiamento della GEPI, sta concentrando tutta la produzione al nord spostando anche i macchinari acquistati per lo stabilimento di Anagni con i finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno;

se non ritenga urgente intervenire per impedire che venga decretata la chiusura della CEAT di Anagni e il licenziamento di tutti i lavoratori. (4-16829)

RISPOSTA. — La situazione di mercato per la componentistica auto è in fase di notevole ristagno. Le previsioni per il 1983 non sono tranquillizzanti poiché le grandi case produttrici presenti, in mancanza di una espansione della domanda, mantengono le quote di mercato, accrescendo produttività e stanziamenti per la ricerca.

Allo stato attuale è pertanto difficile per la GEPI (Gestioni e programmazioni industriali) trovare chi possa intervenire nella ristrutturazione della CEAT di Anagni (Frosinone).

Si stanno comunque esplorando tutte le vie per evitare soluzioni traumatiche alla crisi di tale industria.

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

GUARRA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali provvedimenti intenda adottare affinché sia data rapida attuazione alla richiesta dell'amministrazione provinciale di Varese in data 4 maggio 1982 inerente l'imposizione dei limiti di velocità in località Schiranna nel comune di Varese sulla strada provinciale n. 1 « Nord-lacuale ».

Il provvedimento in oggetto è di estrema attualità in quanto tendente ad evitare ulteriori incidenti che già numerosi si sono verificati nella predetta località.

(4-16515)

RISPOSTA. — L'istanza in data 4 maggio 1982 dell'amministrazione provinciale di Varese, intesa a conseguire il nulla-osta ministeriale — ai sensi dell'articolo 103 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 — per la imposizione dei limiti di velocità sulla strada provinciale n. 1 in località Schiranna, è stata soggetta agli adempimenti istruttori del competente ufficio periferico che successivamente ha riferito all'ispettore circolazione e traffico di questo Ministero.

In sede di detta istruttoria, che ha comportato sopralluoghi, rilevamenti tecnici e redazione delle successive documentazioni, sono emerse gravi inadempienze in materia di segnaletica stradale obbligatoria — imputabili agli enti locali interessati — che concorrono a rendere insicura la strada in questione, e ciò indipendentemente dall'invocato provvedimento.

Con provvedimento 19 ottobre 1982 l'ispettorato circolazione e traffico di questa amministrazione, esaurita la ulteriore verifica della situazione, ha concesso il richiesto nulla-osta con le opportune prescrizioni all'ente richiedente.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

IANNIELLO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali urgenti iniziative intende promuovere e quali immediate misure intende adottare per accelerare il rinnovo del consiglio di amministrazione dell'Istituto autonomo delle case popolari di Napoli.

Il massimo organo deliberante del predetto Istituto, scaduto ormai da oltre due anni, non è in grado di poter ulteriormente assolvere ai compiti d'istituto per la posizione contestata di taluni componenti (compreso il presidente) e per la mancata redesignazione di altri membri.

In un'area come quella napoletana, nella quale si registra la più alta carenza di alloggi; dove i quartieri di case popolari sono lasciati nel più degradante abbandono; e sulla quale, infine, si sono abbattuti i drammatici effetti del terremoto, le deficienze funzionali dell'IACP assumono il significato di un'aperta sfida al senso della pazienza e della tolleranza della popolazione locale. (4-13816)

RISPOSTA. — Con delibera della giunta regionale del 25 maggio 1982, n. 3832, approvata dalla commissione di controllo degli atti della regione Campania con visto del 1° giugno 1982, n. 7407 l'avvocato Domenico Di Siena è stato nominato commissario straordinario per l'IACP (Istituto autonomo case popolari) della provincia di Napoli.

Inoltre in data 21 giugno 1982 la prima commissione consiliare regionale permanente ha espresso parere favorevole al provvedimento e successivamente l'assessore competente ha emanato il decreto esecutivo del 29 giugno 1982, n. 05118.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

MANFREDI MANFREDO E SCAIOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere —

visto il provvedimento n. 34/1980 del Comitato interministeriale dei prezzi con il quale è stata disposta la diminuzione delle aliquote del sovrapprezzo termico per le forniture di energia effettuate alle aziende municipalizzate per usi di trazione elettrica;

visto che da tale beneficio sono state invece escluse le società per azioni ad intero capitale pubblico che gestiscono esclusivamente servizi pubblici di trasporto filoviario;

visto il notevole aggravio che questa esclusione comporta per i loro bilanci aziendali —

se il Ministro non ritenga necessario assumere iniziative con la massima urgenza al fine di pervenire ad una integrazione del disposto della citata decisione del CIP ammettendo alla riduzione delle aliquote del sovrapprezzo termico anche le società per azioni ad intero capitale pubblico che gestiscono esclusivamente servizi di trasporto filoviario. (4-11887)

RISPOSTA. — La riduzione del sovrapprezzo termico alle aziende municipalizzate per uso di trazione è stata concessa per venire incontro alle esigenze degli enti locali che esercitano un'attività istituzionale nel settore del trasporto urbano attraverso le aziende municipalizzate.

Non sembra invece possibile estendere detta riduzione alle altre aziende di trasporto a capitale pubblico, in quanto non appare legittima, ai fini tariffari, una discriminazione basata sull'assetto proprietario del capitale azionario.

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

PANI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere perché, a fronte di una domanda di trasporto di mezzi

pesanti quotidianamente insoddisfatta sulla linea Olbia-Civitavecchia non viene istituita almeno una volta la settimana una corsa-bis da parte della società di navigazione « Tirrenia », tenuto conto che il giorno 1° aprile 1981 sono rimasti a terra 37 mezzi pesanti per circa 300 ml., il giorno 2 aprile 1981 n. 27 mezzi, il 3 aprile 1981 n. 52, il 4 aprile 1981 n. 30, il 6 aprile 1981 n. 34 e che le navi sono costruite per navigare e non per restare, come accade nel porto di Olbia o di Civitavecchia, ben 17 ore ferme in porto. (4-07920)

RISPOSTA. — La questione su cui verte l'interrogazione è stata a suo tempo superata per mezzo di un provvedimento del 3 giugno 1981, con il quale questa Amministrazione, allo scopo di far fronte alle constatate accresciute esigenze del traffico merci sulla linea Civitavecchia (Roma)-Olbia (Sassari), tenuto conto del parere espresso in proposito dai ministri concorrenti (Tesoro e Partecipazioni statali), ha autorizzato:

a) l'ampliamento dal 1° giugno 1981 al 30 settembre 1981 del periodo previsto per l'effettuazione di una doppia corsa giornaliera sulla predetta linea;

b) l'esecuzione di un viaggio sussidiario diurno a giorni fissi con frequenza bisettimanale dal 1° al 31 ottobre 1981.

È per altro da tener presente che, nell'ambito dei suddetti limiti, la Tirrenia ha in pratica graduato il servizio in questione secondo le effettive esigenze.

Il Ministro della marina mercantile: MANNINO.

PARLATO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere:

se il Ministero dei lavori pubblici eserciti direttamente o a mezzo di enti preposti la sorveglianza sulla costante rispondenza tecnica della tangenziale di Napoli;

se pertanto abbia rilevato sia la carenza sia l'insufficienza dell'illuminazione

di alcune delle gallerie nonché la deformazione del fondo stradale in più punti del tracciato, con notevole pericolo per la sicurezza degli utenti, oltretutto costretti a corrispondere un odioso ed ingiusto balzello per il transito;

se abbia ordinato, e quando, alla società che gestisce l'importante arteria, di eliminare i gravi inconvenienti rilevati e perché, in tal caso, la stessa non vi abbia ancora provveduto. (4-09782)

RISPOSTA. — La sorveglianza sull'autostrada tangenziale di Napoli è esercitata dall'ANAS tramite gli uffici del compartimento per la viabilità di Napoli.

La predetta azienda, effettuati gli opportuni accertamenti, non ha potuto rilevare le carenze manutentorie lamentate. Si è potuto infatti constatare che le gallerie sono permanentemente e sufficientemente illuminate, tanto è vero che spesso la maggior parte degli utenti percorre le gallerie stesse senza avere acceso i fari dell'autoveicolo; anche la pavimentazione risulta in buono stato di agibilità, dato che si provvede costantemente ad effettuare gli interventi manutentori che si rendono necessari.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

PARLATO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

a quali cause ascenda e per responsabilità di chi si sia verificato, l'abnorme ritardo con il quale l'ENEL, specie a Napoli, effettua i rimborsi dovuti agli utenti che hanno corrisposto somme maggiori di quelle a loro carico, stante l'assurdo sistema di fatturazione in atto;

se sia informato che tali ritardi assommano anche a mesi, tanto che sulle bollette emesse ad ottobre figurava la dicitura che attestava falsamente l'esistenza di un « importo rimborsato con assegno in corso emissione » mentre a tutt'oggi nulla è pervenuto agli aventi diritto;

in base a quale criterio sia considerato lecito che l'ENEL addebiti penalità ai cittadini utenti in caso di mancato o ritardato pagamento e non si verifichi il contrario qualora ad essere moroso sia l'ente elettrico di Stato;

se si intenda al riguardo perseguire le responsabilità ed istituire una penalità o quanto meno l'addebito di interessi commerciali all'ENEL, qualora l'ente ritardi il pagamento di quanto sia a suo carico, trattenendo indebitamente quanto deve agli utenti. (4-11473)

RISPOSTA. — Nei casi — per altro limitati — nei quali, in sede di fatturazione di conguaglio, viene a determinarsi un importo a credito dell'utente, le procedure automatiche prevedono la produzione a cura dei centri di elaborazione dati dell'ENEL, di supporti magnetici con i dati relativi, che vengono inoltrati, alla fine di ciascun mese di fatturazione, a banche incaricate di emettere assegni circolari a favore degli utenti interessati.

Le banche provvedono all'emissione e spedizione degli assegni richiesti direttamente agli utenti, entro cinque giorni dal ricevimento dei supporti magnetici.

Limitatamente al compartimento di Napoli, per un disguido che ha riguardato le fatture relative al mese contabile di settembre 1981, si è verificato un ritardo di circa 30 giorni rispetto ai tempi sopra indicati. Si è quindi trattato di un fatto eccezionale e circoscritto nel tempo. A tale proposito l'ENEL ha infatti assicurato che i propri uffici fanno tutto il possibile al fine di garantire il rispetto della procedura prevista al riguardo.

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

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere lo stato dei lavori di allargamento a quattro corsie della strada statale n. 130 nel tratto fra Decimomannu e Domusnovas, iniziati in prossimità di quest'ultimo comune, non-

ché per conoscere entro quando verranno completati tali lavori. (4-11440)

RISPOSTA. — I lavori di allargamento a quattro corsie del tratto della strada statale n. 130 compreso tra Decimomannu (Cagliari) e la cantoniera Riu Prete sono in corso di esecuzione a mezzo di una impresa locale.

In conseguenza di maggiori necessità emerse durante il corso dei lavori, si è dovuto stralciare, dalle previsioni del contratto sopra indicato, alcune opere d'arte e l'intera sovrastruttura stradale. I lavori stralciati sono stati quindi compresi in un progetto di completamento a sè stante che è già stato esaminato favorevolmente dal consiglio di amministrazione dell'ANAS nella adunanza del 16 dicembre 1981.

Si assicura che i lavori in questione potranno essere completati entro breve termine in quanto sono compresi nel programma triennale di interventi da attuare a cura della predetta azienda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

PAZZAGLIA, MACALUSO, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE E MARTINAT. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia a conoscenza che l'ENEL, in questi giorni, ha inviato agli utenti le bollette per il periodo aprile-giugno, con stampato sul retro un avviso, nel quale viene specificato che, a partire dal secondo semestre dell'anno in corso, le bollette saranno emesse ogni due mesi mentre la lettura dei contatori verrà effettuata ogni sei mesi;

per sapere se sia a conoscenza del fatto che il citato avviso, inoltre, precisa: «Pertanto i suddetti consumi effettuati in ogni semestre saranno ripartiti in tre bollette, le prime due di acconto (calcolati come di consueto sulla base dei consumi dell'anno precedente) e la terza con il conguaglio risultante dalla lettura dei contatori»;

per conoscere se ritenga che questo modo di procedere dell'ENEL sia altamente lesivo degli interessi degli utenti i quali hanno diritto di corrispondere alla scadenza solo il prezzo di quanto effettivamente consumato e che l'ENEL da parte sua abbia il dovere, prima di emettere una bolletta, di effettuare la rilevazione del consumo con la lettura dei contatori;

per sapere se, con questo assurdo sistema, anche l'inquilino, che abbia cambiato casa, si vedrà appioppare « bollette di acconto » sulla media del consumo annuale del precedente conduttore dell'alloggio;

per conoscere a quanto ammonterà l'indebito utile fruito dall'ENEL con l'invio agli utenti delle bollette d'acconto « calcolate sulla base dei consumi dell'anno precedente » e quanto le somme così incassate renderanno, come interessi, tenendo conto che si tratta di centinaia di miliardi depositati presso gli istituti di credito;

per sapere se ritenga doveroso ed urgente un intervento nei confronti dell'ENEL per imporgli di desistere da questo sistema di indebito arricchimento a danno degli utenti, per obbligarlo alla lettura dei contatori prima della emissione di ciascuna bolletta o, nel caso in cui il disordine e il disservizio interno dell'ENEL siano tali da non consentire la regolarità della lettura, che le cosiddette « bollette di acconto » non debbano in alcun modo esser calcolate sulle medie dei consumi dell'anno precedente — che nessuno è in grado di calcolare — ma riportare, solo ed unicamente, il consumo ed il prezzo dell'ultima bolletta emessa. (4-15702)

RISPOSTA. — Fin dal 1971 l'ENEL, nel quadro delle iniziative volte a promuovere la razionalizzazione dei servizi e delle procedure ed a consentire la riduzione dei costi di esercizio, migliorando al tempo stesso la qualità delle prestazioni agli utenti, ha attuato in tutto il territorio na-

zionale un sistema di fatturazione che prevedeva per l'utenza di massa la rilevazione semestrale della lettura dei contatori, ferma restando la periodicità trimestrale di emissione delle fatture.

Tale sistema, debitamente autorizzato dagli organi preposti alla vigilanza sui prezzi, corrispondeva ad un orientamento pressoché ormai generalizzato in Europa e consentiva altresì di evitare agli utenti l'aggravio derivante dall'addebito in unica soluzione dei corrispettivi dovuti per un intero semestre.

Il consumo da fatturare in acconto veniva calcolato a mezzo elaboratore, per ciascun utente, assumendo la metà dei consumi effettuati dall'utente stesso nel corrispondente semestre dell'anno precedente; l'importo di tale fattura veniva quindi riferito ad un solo trimestre di consumo. Nel trimestre successivo veniva poi emessa una fattura di conguaglio sulla base dei consumi effettivi rilevati con la lettura dei contatori.

Da pochi mesi, come previsto dal provvedimento CIP n. 47 del 1981, è in corso di attuazione il passaggio alla periodicità di fatturazione bimestrale che prevede l'emissione per ogni semestre di due fatture bimestrali di acconto e di una di conguaglio, ferma restando la lettura semestrale dei contatori.

In entrambi i casi si tratta di sistemi di fatturazione che, pur consentendo di contenere i costi di esercizio, assicurano in qualsiasi situazione il corretto addebito dei consumi all'utente. Inoltre la fatturazione a ciclo bimestrale permette all'utente di poter pagare fatture con importi proporzionalmente ridotti rispetto a quelli delle fatture trimestrali e costituisce quindi un fattore positivo per il bilancio familiare.

A tale proposito l'ENEL ha osservato che nel corso del tempo i prelievi di energia elettrica dell'utenza tendono mediamente ad incrementarsi e poiché, come accennato, i consumi di acconto sono calcolati, per ciascun utente, con riferimento a quelli verificatesi nello stesso periodo dell'anno precedente, da tali modalità di fatturazione non può derivare al-

cun indebito arricchimento da parte dell'ENEL.

Per quanto riguarda, infine, i possibili inconvenienti per gli inquilini che subentrano in abitazioni in precedenza occupate da altri conduttori, l'ENEL ha precisato che ai suddetti nuovi inquilini non sono in ogni caso mai attribuiti acconti calcolati sulla base dei consumi dei conduttori precedenti.

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

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se non ritenga opportuno che, durante l'estate e nel periodo delle feste, le compagnie aeree operanti sulla Sardegna conservino un determinato quantitativo di posti liberi fino alla partenza o almeno lo riservino fino a 24 ore prima della partenza in favore di cittadini residenti nell'isola; e ciò ad evitare che il grosso movimento turistico di questi periodi impedisca ai cittadini residenti di spostarsi per lavoro o per altre serie ragioni che non consentano prenotazioni se non all'ultima ora. (4-15786)

RISPOSTA. — Fra le misure che l'Amministrazione ha ritenuto di adottare, al fine di creare una situazione favorevole a quell'utenza che è particolarmente penalizzata dalla dislocazione geografica dei propri interessi, rientrano provvedimenti inerenti ai collogamenti, agli orari ed alle tariffe.

Allo stato delle cose, invece, sarebbe estremamente difficoltoso mantenere una riserva di posti liberi per i residenti in luoghi maggiormente decentrati, per una serie di motivi gestionali. Anzitutto, il sistema delle prenotazioni in vigore, che consente di effettuare la richiesta per via telefonica, non permetterebbe una sicura identificazione della residenza dell'utente.

Inoltre, anche le prenotazioni effettuate in presenza del richiedente dovrebbero essere costantemente precedute dall'esibizione dei certificati di residenza aggiornati; il che creerebbe rallentamenti in quel-

le operazioni che dovrebbero invece essere convenientemente celeri. Senza contare infine che un'eventuale vacanza di posti già riservati, verrebbe a gravare sul vettore.

Si ritiene, invece, che il sistema di prenotazioni a mezzo telefonico sia in grado di assicurare all'utenza interessata una sufficiente garanzia per la prenotazione in tempo utile dei posti sui voli che riguardano le regioni insulari.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO.

ROCELLI E DAL MASO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

1) le ragioni per le quali, dopo circa un anno, non si sia ancora espresso su una delibera consiliare del Provveditorato al porto di Venezia riguardante la riorganizzazione dei servizi portuali ed aeroportuali;

2) se i contenuti di detta delibera siano conformi o in contrasto con il dispaccio ministeriale n. 5198714 del 21 dicembre 1979 (a firma Evangelisti) con il quale si invitava il provveditore al porto di Venezia a non delegare alcun compito che la legge istitutiva espressamente gli assegna;

3) se detti accordi, nel loro insieme, siano veramente finalizzati ad un minor costo e ad una maggiore funzionalità.

Per conoscere, in particolare:

a) se, circa l'istituzione dei commessi nell'ambito della compagnia lavoratori portuali, la commissione locale degli organici e della mobilità e la commissione centrale dei ruoli e della produttività avevano il potere di pronunciarsi in mancanza di un parere ministeriale sull'intero accordo;

b) se la compagnia lavoratori portuali, persona giuridica privata, possa essere ufficializzata a rilevare i dati delle operazioni portuali per conto del provveditorato, persona giuridica pubblica, che si fa valere verso terzi e quindi eventualmente anche in tribunale;

c) se un lavoratore portuale dell'istituenda sezione commessi, possa, di giorno in giorno, diventare rappresentante legale

dell'ente portuale oppure essere fiduciario della nave, oppure cumulare contemporaneamente sia la figura di rappresentante sia quella di fiduciario: cioè rappresentare due figure giuridiche di per sé in contraddittorio fra loro (controllore-controllato);

d) infine, in che modo comunque si intenda far rispettare la mediazione ministeriale (peraltro non accettata dal locale gruppo controllori alle merci) tesa a salvaguardare prioritariamente il posto di lavoro di detti controllori qualora, applicando quanto deliberato dalle commissioni (vedi punto a) citate, un lavoratore portuale avviato al lavoro per rilevare i dati dell'operazione portuale per conto del provveditorato contemporaneamente rilevasse i dati anche per conto della nave e quindi, di fatto, facendo venir meno la necessità di chiamata del controllore alle merci.

Tutto ciò premesso, gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro intenda procedere ad una sospensiva di quanto deliberato dalle commissioni centrali dei ruoli e della produttività.

(4-09511)

RISPOSTA. — Il consiglio di amministrazione del provveditorato al porto di Venezia ha adottato, nella seduta del 4 luglio 1980, la delibera n. 116, che recepisce il contenuto dell'accordo intervenuto il 16 giugno 1980 tra la direzione del provveditorato, la locale compagnia dei lavoratori portuali e le rappresentanze sindacali, per la riorganizzazione dei servizi portuali (cosiddetto binomio).

In ordine ai termini di detto accordo, che erano stati preventivamente sottoposti all'esame del Ministero con lettera del provveditorato in data 30 novembre 1979, n. DEC/15157, sono state fornite specifiche controdeduzioni con lettera del ministro *pro tempore*, onorevole Evangelisti, in data 21 dicembre 1979, n. 5198714.

In sintesi il dispaccio ministeriale conclude facendo osservare che i punti del riferito accordo, ove venissero posti in essere, realizzerebbero un trasferimento di potere e di competenze rispetto a materie che, allo stato attuale, la legge attribuisce esclusivamente al provveditorato.

Ciò in piena consonanza con le conclusioni cui perviene il professor Feliciano Benvenuti nel suo studio sui caratteri della struttura organizzativa del provveditorato al porto di Venezia là dove afferma che: non è ammissibile la istituzione formale di organi misti (binomio) non previsti dalle leggi vigenti la cui attività verrebbe a comprimere, sostanzialmente, la competenza deliberativa degli organi istituzionali.

Per completezza d'informazione si fa presente che il contenuto di detto accordo per la gestione binomiale fra ente e compagnie portuali dei servizi portuali veneziani è da ritenersi ormai superato, per effetto della nuova posizione assunta al riguardo della locale compagnia portuale con il documento organizzativo elaborato il 19 febbraio 1982 da una propria commissione e formalmente presentato al provveditorato che, per ogni opportuna conoscenza, si riporta in calce.

Per quel che attiene all'istituzione della sezione commessi nell'ambito della compagnia portuale di Venezia, si comunica che essa è stata attuata sulla base delle intese intervenute in occasione della quarta piattaforma rivendicativa dei lavoratori dei porti.

In tale sede le organizzazioni sindacali dei lavoratori portuali maggiormente rappresentative in campo nazionale, il comitato dell'utenza portuale, i rappresentanti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici e i rappresentanti di questa Amministrazione, hanno convenuto, in conformità al documento redatto in data 27 gennaio 1978, al punto 7) l'istituzione di una commissione centrale e di commissioni locali per l'attuazione di una razionale politica dei ruoli e degli organici, nonché della mobilità delle categorie dei lavoratori operanti nei porti, e al punto 9) l'estensione della disciplina del lavoro portuale alle operazioni di pesatura, misurazione e conteggio delle merci ed ai portabagagli.

La commissione centrale dei ruoli e della produttività, istituita con decreto ministeriale in data 15 maggio 1978, e composta dalle stesse parti sopraindicate

e da funzionari di questo Ministero, ha tra i propri compiti, anche quello di esaminare la estensione della disciplina del lavoro portuale alle operazioni di pesatura, misurazione e conteggio delle merci ed ai portabagagli, sia nell'ambito delle norme vigenti, sia attraverso una ulteriore definizione di esecuzione al codice della navigazione.

L'attuazione, pertanto, di quanto concordato al punto 9) del documento sopraindicato, sulla base delle intese raggiunte al riguardo, è stata demandata all'esame e allo studio della predetta commissione centrale; va per altro ricordato che il suddetto documento è scaturito dall'esigenza rappresentata dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori portuali di dare una disciplina normativa ed economica uniforme su scala nazionale all'intero settore, considerato che i lavoratori addetti a tali prestazioni sono in alcuni porti costituiti in apposite compagnie portuali (Savona, Livorno, Catania) o in sezione autonoma delle locali compagnie portuali (Genova, Napoli, Salerno, Bari), mentre in altri porti sono organizzati in gruppi disciplinati dall'articolo 68 del codice della navigazione.

I lavori della commissione centrale si sono protratti nel tempo, stante l'opposizione manifestata dal gruppo controllori merci di Venezia ad essere inquadrato nella locale compagnia portuale sia pure attraverso una sezione autonoma. Nella riunione della predetta commissione centrale in data 14 luglio 1981, si è posta in evidenza la necessità di pervenire alla istituzione di detta sezione ai fini di una migliore razionalizzazione del lavoro per una maggiore produttività del porto. Con la creazione di tale sezione si mira, infatti, a pervenire — anche se non immediatamente dato che il gruppo controllori merci, pur ridotto, rimane fino all'esaurimento dell'attuale organico — ad un organismo che espliciti tutte le operazioni di manipolazione, misurazione e separazione delle merci, attualmente effettuate dagli assistenti magazzinieri del provveditorato, da dipendenti di agenzie marittime e case di spedizioni e dal gruppo con-

trollori merci. Da tale riunione i membri della commissione hanno raggiunto un accordo, condiviso successivamente dal ministro della marina mercantile, che ha in seguito impartito al provveditorato al porto di Venezia le necessarie disposizioni.

L'istituzione della sezione commessi nell'ambito della compagnia deve avvenire attraverso l'immissione per concorso del personale suindicato del provveditorato, delle agenzie marittime e case di spedizioni e del gruppo controllori merci, che sia disposto ad effettuare detto passaggio. Il trasferimento in questione degli elementi suindicati nella istituenda sezione commessi avviene ai sensi degli articoli 152 e 153 del regolamento marittimo, nonché sulle base di quanto disposto in ordine alla mobilità delle categorie di lavoratori operanti nei porti (circolare del 6 novembre 1978, n. 81).

Il gruppo controllori merci permane con gli elementi che non intendono essere trasferiti nella istituenda sezione, fino all'esaurimento dell'attuale organico.

In tale fase le richieste di lavoro dovranno essere soddisfatte prioritariamente dai lavoratori del gruppo controllori e successivamente dai lavoratori che saranno iscritti nella istituenda sezione e, che, pertanto, diventeranno lavoratori portuali a tutti gli effetti, pur mantenendo la loro professionalità. In tal modo il servizio in questione viene espletato in un determinato momento, e non ripetuto in fasi successive, da elementi chiamati in base al criterio suindicato nell'interesse degli utenti portuali.

Al riguardo, comunque, tenendo presente quanto sopra esposto, il provveditorato al porto di Venezia, in base alle attribuzioni spettantigli con la legge istitutiva, è tenuto a predisporre una regolamentazione specifica del lavoro della suddetta sezione sulla base di analoga regolamentazione vigente in altre parti anche al fine di dare validità giuridica nei confronti dei terzi ai documenti rilasciati dalla istituenda sezione.

Nell'impartire le disposizioni sopraelencate il ministro per la marina mercan-

tile ha, altresì, ribadito la necessità che il costo complessivo delle prestazioni dei commessi non dovrà essere superiore a quello delle operazioni effettuate dal gruppo controllori, dato che la ristrutturazione del servizio non dovrà implicare alcun aggravio ai costi.

DOCUMENTO PROPOSITIVO 19 FEBBRAIO 1982
DELLA LOCALE COMPAGNIA LAVORATORI
PORTUALI

« La locale compagnia portuale ha ufficialmente presentato il documento che segue con cui, dopo aver formulato la propria diagnosi sulla crisi della portualità in generale, nonché su quella del porto di Venezia e considerato che il nostro scalo si trova, come la compagnia predetta sottolinea, « nelle migliori condizioni oggettive per un deciso sviluppo della sua attività », essa richiede quanto segue.

1) Il confronto sui temi di politica portuale per un intervento indirizzato a rilanciare la portualità lagunare mediante:

a) Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto venete;

b) la realizzazione di un grande interporto al servizio dei traffici intermodali;

c) la sollecita approvazione del piano comprensoriale per l'utilizzo di nuove aree di insediamento nell'ambito lagunare e la definizione di un piano di investimenti per la realizzazione di nuove opere ed impianti portuali: maggiori aree di stoccaggio, maggiori pescaggi, mezzi di sollevamento ad alto potenziale;

d) l'apporto della propria esperienza tecnico-operativa, anche con la produzione di un proprio documento non solo sui modi di utilizzo dell'area di Fusina, ma anche delle altre zone portuali, senza abbandonare quelle attualmente utilizzate;

e) la razionalizzazione degli impieghi per settori di traffico ben distinti.

2) Di affrontare, come strategia di rilancio della portualità lagunare, quello

che la compagnia stessa considera il punto focale della crisi portuale — la gestione — per assumere nuovi ruoli con la responsabilità tecnica ed economica del proprio servizio mediante:

a) la graduale assunzione di autonomia e responsabilità nei confronti dell'Ente portuale nell'obiettivo di una piena responsabilizzazione nel « ciclo di banchina », che riguarda la movimentazione delle merci da/per nave direttamente da/per veicoli, effettuando la distribuzione complessiva delle risorse, secondo le effettive esigenze della movimentazione, e l'effettivo coordinamento del personale;

b) i connessi processi di riorganizzazione sia interni e sia esterni, con la modifica e il potenziamento del proprio apparato tecnico-amministrativo;

c) il ricorso alla mobilità intercategoriale con il passaggio dei quadri tecnici e amministrativi dell'ente portuale in compagnia;

d) la difesa e sviluppo del patrimonio di esperienza e professionalità dei lavoratori del porto;

e) il blocco del *turn-over* per i lavoratori portuali;

f) il contestuale blocco dell'organico dei manovratori dell'Ente ai livelli attuali e il riaggiustamento dell'organico complessivo dell'ente in relazione alle nuove funzioni che in prospettiva l'ente stesso sarà chiamato ad assolvere;

g) l'elaborazione di una propria tariffa di servizio esterno per far chiarezza sui costi portuali e offrire un costo competitivo.

Le richieste avanzate dalla compagnia in ordine alla gestione portuale possono essere realizzate, con il trasferimento dei poteri e competenze rispetto a materie che allo stato attuale la legge attribuisce esclusivamente e inderogabilmente a questo provveditorato — come autorevolmente e concordemente sostenuto dallo stesso Ministero della marina mercantile, dal professor Feliciano Benvenuti e dal presi-

dente del Consiglio superiore della marina mercantile, professor Querci — soltanto attraverso:

un intervento legislativo che modifichi la legge istitutiva del provveditorato al porto;

il ricorso da parte della compagnia portuale a quanto contemplato dagli articoli 111 del codice della navigazione e 196 del relativo regolamento di esecuzione, per assumere, nella figura dell'impresa, l'esercizio di una attività economica con ogni rischio connesso, compresi ovviamente quelli di natura economica e la responsabilità verso terzi.

Ma la richiesta assunzione da parte della compagnia della piena responsabilità tecnico-operativa del « ciclo di banchina » riguarda parzialmente la gestione delle operazioni che, sempre per legge, comprende lo sbarco, l'imbarco, il trasbordo, il deposito, il trasporto delle merci e la disciplina della mano d'opera che vi è adibita.

Per cui l'intervento del personale dell'ente continuerebbe ad essere obbligatorio, salvo modifica legislativa, sia in quelle operazioni che la stessa compagnia esclude di assumere nella propria responsabilità e precisamente:

nella movimentazione di merce a deposito che è spesso connessa e contestuale nel citato « ciclo di banchina »;

nel trasporto/trasferimento delle merci all'interno del porto;

nel movimento dei carri ferroviari sulle banchine e sui piazzali e per quegli altri rapporti previsti da apposita convenzione tra il provveditorato al porto e le Ferrovie dello Stato;

per quelle attribuzioni di autorità preposta alla disciplina della mano d'opera adibita alle operazioni portuali;

per gli interventi manutentori e di riparazione dei mezzi meccanici di sollevamento verticale — gru di banchina, *containers*, gruette di magazzino — e quelli di sollevamento e trasporto oriz-

zontale delle merci — autogru, carrelli elevatori, *transtainers*, pale meccaniche, autocarri, eccetera.

Al riguardo dell'organizzazione del lavoro di movimentazione delle merci, al fine del raggiungimento di una migliore funzionalità e un più razionale impiego di uomini e mezzi, era stato raggiunto un accordo nella primavera del 1980 sulla ristrutturazione dei servizi portuali, a conclusione di una logorante vertenza sindacale, per una « gestione binomiale » tra ente e compagnia portuale, fatte salve le attribuzioni di legge. Accordo approvato dal consiglio di amministrazione dell'ente il 4 luglio 1980 e del quale non è ancora pervenuta l'autorizzazione del Ministero vigilante, ma i cui contenuti risultano ora del tutto superati dalle nuove richieste inserite nel documento in esame.

La riorganizzazione chiesta ora dalla compagnia del proprio quadro tecnico operativo e amministrativo, con ricorso alla mobilità intercategoriale del personale dell'ente alla stessa compagnia, si riferisce:

1) per il quadro tecnico operativo:

a) al personale impiegatizio di esercizio di banchina e di scalo e al personale operaio di manovra delle gru di banchina, con riferimento ad almeno 250 dipendenti dell'ente;

b) al potenziamento di qualche unità del proprio personale delle officine addette alla costruzione, riparazione e manutenzione degli attrezzi di lavoro e degli autoveicoli e macchine operatrici per trasporto attrezzi di proprietà della stessa compagnia;

2) per il quadro amministrativo:

a) al potenziamento dell'organico del personale in relazione alle necessità che scaturirebbero dalla nuova struttura che la compagnia intenderebbe assumere soprattutto con riferimento alla fatturazione della tariffa di servizio.

La ristrutturazione richiesta dalla compagnia pertanto, riguardando anche il

personale operaio di manovra delle gru di banchina, non ha soltanto rilevanza strettamente locale, ma investe anche tutti gli altri porti e non soltanto quelli in cui sono costituiti gli enti portuali, ma anche gli altri scali in cui esistono le aziende mezzi meccanici.

In questo quadro così complesso, soprattutto sotto il profilo giuridico, la compagnia portuale si propone di definire, con la propria tariffa di servizio esterno, un costo ridotto e competitivo rispetto a quello degli altri porti, alla condizione che:

sia assegnata la responsabilità tecnico-operativa del « ciclo di banchina » ai lavoratori portuali;

sia garantita la redditività della propria prestazione in termini reali (prezzo x resa di lavoro x traffico), superando gli attuali termini normativi (composizione squadre, addizionali, supplementi, rinforzi, eccetera), senza che ciò significhi, come la stessa compagnia ha indicato, lo stravolgimento dei sistemi di avviamento e dei trattamenti economici in atto;

intervengano fatti innovativi, attraverso nuovi investimenti o modifiche tecniche o una nuova organizzazione o nuovi volumi di traffico, nelle variabili che influiscono sulla complessità del costo e che la compagnia stessa indica alla base della reale competitività: attrezzature esistenti, tipologia e volumi del traffico, *hinterland* interessato;

la revisione dei costi del « ciclo di banchina » innesti analoghi processi di revisione e di contenimento dei costi sia dell'ente portuale, sia negli utenti e non costituisca elemento per il ripristino di posizioni di rendita per gli uni e per gli altri;

l'operazione di pulizia dei costi vada a favore del traffico e certamente, come detto dalla compagnia, non a ripianamenti vari di bilancio.

Non si può non rilevare che le nuove richieste e le condizioni poste dalla locale compagnia portuale dilazionano ogni so-

luzione di problemi contingenti, ma di importanza fondamentale ai fini del mantenimento e del recupero dei traffici, paralizzando in tal modo ogni iniziativa dell'ente. Richieste per altro presentate mentre le questioni poste sono ancora oggetto di discussioni da parte delle organizzazioni sindacali locali e nazionali, le quali del resto non si nascondono le difficoltà di ordine giuridico di cui si è fatto cenno e mentre il problema generale di riforma dell'attuale organizzazione portuale nazionale è oggetto di proposte di soluzione in sede parlamentare.

Si è ritenuto informare di quanto sopra i soggetti, gli enti e le organizzazioni in indirizzo in quanto questo provveditorato non può né deve essere considerato l'unico interlocutore della locale compagnia portuale in una questione di tale rilevanza e gravida di imprevedibili conseguenze sul piano istituzionale.

Pertanto, al fine di poter prendere in considerazione e vagliare le richieste contenute nel documento allegato, si resta in attesa di conoscere il parere dei soggetti in indirizzo, il cui intervento, finalizzato al necessario contributo di sostegno, espliciti, come si richiede, le rispettive posizioni in ordine a problemi la cui rilevanza investe prevalentemente l'aspetto giuridico che disciplina la materia.

Si resta a disposizione per ogni chiarimento ritenuto utile ».

DOCUMENTO ELABORATO DALLA COMMISSIONE
ORGANIZZATIVA COMPAGNIA LAVORATORI
PORTUALI

La crisi economica che ha investito e sta investendo i paesi industrializzati, la pesante recessione produttiva con le sue conseguenze sui livelli occupazionali (sempre più drammatico è il calo dell'occupazione in Italia e nel resto dell'Europa occidentale), la riduzione delle scorte e delle importazioni di materie prime, cui non fa riscontro la ripresa delle esportazioni, sta inevitabilmente colpendo la domanda di trasporto, con forti contrazioni dei traffici portuali, interessando in modo

più o meno generalizzato tutti i porti italiani.

Ai fenomeni determinati dalla crisi economica, vanno sommati quelli derivanti dalla progressiva ristrutturazione dei sistemi di trasporto integrato, troppo noti ormai perché debbano essere esaminati ulteriormente.

Altrettanto nota, ma forse è opportuno ancora una volta ribadire tale dato, è la particolare situazione di crisi dei porti, nei quali esistono degli enti di gestione caratterizzati da elefantiasi organizzativa e burocratizzazione decisionale, che determina una scarsa competitività, l'insorgere di strozzature operative, tariffe fuori mercato e artificialmente competitive, mancanza di liquidità, eccetera. Anche se la crisi che sta investendo il porto di Venezia in questi ultimi anni è quindi riconducibile a una esclusiva tematica locale, i dati della crisi portuale veneziana restano del tutto peculiari, considerando che Venezia si trova nelle migliori condizioni oggettive per un deciso sviluppo della sua attività; favorito rispetto agli altri porti italiani per la sua struttura fisica, unico in realtà dotato di ampie aree di stoccaggio; per la sua particolare posizione geografica, prossima ai grandi centri di produzione e di commercializzazione nazionale e internazionale; fornito, relativamente agli altri porti italiani, del migliore insieme infrastrutturale di collegamenti ferroviari, stradali, idroviali.

Di fatto viceversa sempre più critica è la situazione del porto e più preoccupanti gli effetti sull'occupazione e sul reddito dei lavoratori portuali. Le occasioni d'impiego per i lavoratori portuali sono ulteriormente calate nel 1981, malgrado il forte aumento quantitativo dei traffici portuali, rispetto al già critico andamento del 1980, di circa 15 mila unità, mentre rispetto al 1979 il calo delle giornate è praticamente abissale con 68 mila giornate in meno, pari a circa il 30 per cento.

Anche il calo del monte salari derivante dalle prestazioni a cottimo è risultato

enorme, specie se consideriamo la zona operativa del centro storico, nella quale il calo del monte salari rispetto al 1979 è stato del 50 per cento.

Bisogna rendersi conto che la crisi del porto è già oggi una crisi che stanno pagando i lavoratori portuali, i quali, malgrado abbiano assunto anche il servizio di stivatoria, la conduzione dei mezzi mobili, il lavoro al silo, eccetera ne risentono gli effetti sia sui livelli occupazionali, sia sui livelli salariali.

Di fronte a questi dati diventa sempre più urgente definire una strategia complessiva per uscire dalla crisi dell'attività portuale veneziana, che trovi la convinta e corretta adesione delle forze politiche, sindacali, imprenditoriali, quanto degli enti locali, rappresentanti degli enti locali, rappresentanti degli interessi della collettività. Nessuno, d'altra parte, può consentirsi di sfuggire ormai al problema d'insieme costituito dalla crisi del porto, per difendere interessi che solo benevolmente potrebbero essere definiti come peculiari.

È questo invito che la CLP (compagnia lavoratori portuali) rivolge nell'insieme a tutti, in particolare vogliamo indirizzarlo alla direzione dell'ente portuale, che ancora una volta tenta di fornire un'immagine deviante delle questioni poste sul tappeto, proponendo soluzioni palliative dei problemi, rifiutando di assumere la propria parte di responsabilità sulla crisi del porto, che non può essere modesta se fino a oggi l'ente ha assunto e rivendicato come proprio dovere legislativo il ruolo di unica impresa portuale.

Ancora una volta, così come ci insegnano i comportamenti del passato, lo sforzo della direzione dell'ente è puntato non a definire una seria politica di risanamento dell'attività portuale in genere, e della propria in particolare, quanto a dimostrare la propria responsabilità, mentre la colpa è di volta in volta di chi non voleva la terza zona industriale; l'autostrada Venezia-Monaco; l'escavo del canale; la dogana; le ferrovie; la mancanza di finanziamenti statali e il ritardo dei finanziamenti stessi, eccetera.

L'ente cerca di indicare come responsabili della crisi portuale i lavoratori portuali, la CLP.

Il problema che la CLP vuole affrontare e risolvere non è certo quello di replicare a questo maldestro tentativo di coinvolgimento, quanto quello di fornire il proprio contributo per il superamento della crisi del porto e dei suoi gravissimi effetti sull'occupazione e sul reddito dei lavoratori. Ancora una volta dobbiamo riaffermare che una strategia di rilancio della portualità lagunare resta impotente se non affronta il punto focale, da cui trae origine la crisi: la gestione.

Ciò non significa affatto rifiutare il confronto sugli altri temi di politica portuale: le infrastrutture, i fondali, gli investimenti; e del resto i lavoratori portuali hanno ampiamente dimostrato questa loro disponibilità con la partecipazione di massa alle lotte sulla legge speciale, per il piano poliennale dei porti, è più in generale dei trasporti, oppure in questi ultimi mesi con la partecipazione alla lotta per le modifiche al progetto di legge regionale per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto venete, chiedendo la realizzazione di un grande interporto al servizio dei traffici intermodali e contro la polverizzazione degli investimenti, tipica di una logica clientelare incapace di modificare la reale situazione di arretratezza delle infrastrutture di trasporto venete.

La politica di investimenti, la politica infrastrutturale che la CLP chiede per il porto di Venezia è una politica tesa a un rafforzamento del ruolo di porto nazionale al servizio delle industrie e dei commerci localizzati nel suo *hinterland*, a un aumento della competitività portuale nei confronti della concorrenza internazionale; al superamento degli sprechi e delle strozzature, alimento fondamentale della intermediazione parassitaria; alla difesa e sviluppo del patrimonio di esperienza e professionalità dei lavoratori dei porti; allo sviluppo complessivo dell'esistente, anche attraverso l'utilizzo di nuove aree di insediamento con la realizzazione di nuove opere e impianti portuali.

D'altra parte i tempi per la realizzazione di nuove zone di insediamento nell'ambito lagunare sono ormai maturi, sia sulla base delle nuove prospettive di traffico, connesso alle mutate condizioni di scambio dei paesi industrializzati e dei paesi emergenti e alle modifiche in corso per una nuova politica di approvvigionamento energetico, la cui realizzazione è però strettamente dipendente dalle scelte che andranno ad assumere nei prossimi anni i paesi fornitori di petrolio; ma anche alle nuove esigenze di maggiori aree di stoccaggio, di maggiori pescaggi e di mezzi di sollevamento ad alto potenziale. Per queste ragioni non può essere rinviata ulteriormente l'approvazione del piano comprensoriale e invece, al più presto, dovrà essere avviata la definizione di un piano d'investimenti per la nuova zona portuale, per la cui elaborazione la CLP si rende fin d'ora disponibile a contribuire con la propria esperienza tecnico-operativa. In assenza del quale, sulla base delle proprie analisi e in un dibattito diretto con i lavoratori, la CLP si dichiara intenzionata a produrre un proprio documento non solo sui modi di utilizzo dell'area di Fusina, ma anche delle altre zone portuali. L'utilizzo delle aree della cassa di colmata A non può né deve significare l'abbandono degli attuali impianti portuali che costituiscono un fondamentale patrimonio per l'economia portuale e cittadina; anzi, attraverso la razionalizzazione degli impieghi per settori di traffico ben distinti, la realizzazione dei nuovi impianti deve rappresentare una nuova occasione per il rilancio della portualità lagunare.

Tuttavia, fintanto che l'attività portuale continuerà ad essere gravata da una struttura gestionale di questo tipo, il funzionamento della macchina portuale non risulterà mai corrispondente ai valori di investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali realizzati.

Anche i risultati sui valori del salario collettivo di questi mesi dimostrano che l'attuale organizzazione non regge più, non è più in grado di assumere livelli produttivi adeguati alle esigenze dei traf-

fici: interruzioni, strozzature, fuori servizio, tutto concorre a determinare una situazione produttiva insostenibile.

Diventa progressivamente indispensabile passare dalla definizione delle competenze dei soggetti erogatori del servizio portuale alla pratica attuazione degli strumenti organizzativi a disposizione dell'ente e della compagnia per fronteggiare le proprie responsabilità. È innegabile che la diretta presenza dell'ente nelle operazioni di banchina si sia rivelata mortificante per l'insieme di funzioni più complessive che, pure per legge, l'ente è chiamato ad assolvere.

Il coordinamento voluto dalla legge degli investimenti degli altri organi periferici dello Stato, degli interessi della collettività, delle forze economiche e sociali non può tradursi esclusivamente nella presenza di questi soggetti in un consiglio d'amministrazione dove, per dichiarazione dei suoi stessi membri, si ratificano di fatto decisioni già prese.

La direzione dell'ente dovrebbe meditare sulle ragioni per cui a fronte di una miriade di uffici, a fronte di ben 5 scali (qualcuno per gestire tre o quattro ormeggi) non abbia mai trovato le risorse per realizzare un organismo cui affidare il compito di trattare in modo organico questa pur rilevante attività determinante per l'efficienza della struttura portuale.

Questo non è certo unico esempio. Solo per citarne qualche altro, si potrebbe ricordare che il coordinamento dei servizi portuali (anche questo affidato all'ente per disposto legislativo) fa riferimento a una sola persona; che la programmazione delle attività portuali e degli impianti non si limita al solo ambito commerciale ma anche eventualmente a quello industriale, rispetto alle quali ci si limita al solo assenso; che gli insediamenti in zona demaniale dovrebbero essere promossi anche sulla base di una vera e propria ricerca di mercato in quanto utili all'attività portuale e all'economia cittadina e non lasciati alla spontaneità dell'utilizzatore privato; che la promozione dei traffici non può costituire impegno unico dei vertici dell'ente, ma di una struttura ben più

solida a garanzia della continuità e della produttività delle iniziative assunte; che la manutenzione degli impianti per garantire la redditività degli investimenti ha pari dignità della conduzione e che essa è possibile solo se ha disponibili reali risorse umane; eccetera.

La presenza diretta dell'ente nelle banchine si è dimostrata, d'altra parte, sempre meno corrispondente alle reali esigenze del trasporto marittimo per il quale quanto più elevato è il coefficiente di fluidità richiesto, tanto maggiore diventa l'insofferenza per la frammentarietà del servizio. Oggi la nave (o il caricatore) non intende più arrivare in un porto e assumere il vero ruolo di impresa portuale, cioè di soggetto che assume i diversi erogatori di servizi utili a conseguire l'obiettivo complessivo perchè troppi sono i rischi e troppo contenuto è il tempo disponibile. Oggi la nave vuole entrare in porto e sostare il minor tempo possibile lasciando ad altri l'onere di fornire un servizio complessivo a costi e tempi certi, preventivabili.

Tempi e costi certi garantiti da un soggetto che assume l'intera responsabilità del ciclo, la distribuzione complessiva delle risorse secondo le effettive esigenze della movimentazione, l'effettivo coordinamento del personale. Certamente non la situazione in essere in cui ognuno ha un orario di lavoro diverso, un trattamento economico e normativo differente, dove ognuno ha la responsabilità di qualcosa ma nessuno è in grado di responsabilizzarsi per il tutto. La CLP intende assumere la responsabilità tecnica e economica del proprio servizio per quanto la riguarda e per quanto le compete, sulla base di rese e costi competitivi ma anche se e in quanto in grado di garantirsi la redditività della propria prestazione non più in termini normativi (composizione squadra, addizionali, supplementi, rinforzi, eccetera), ma in termini reali e cioè un certo prezzo per una certa resa per un dato traffico. Nessun uomo in stiva potrà produrre cento se un altro addetto allo stesso ciclo vorrà produrre solo novanta. Nessuno potrà eliminare tre spuntatori se

ognuno è in rappresentanza di interessi diversi.

L'opera di risanamento della gestione passa attraverso questa scelta di fondo: unificare gli interessi in banchina di chi produce il servizio e di chi usufruisce del servizio stesso.

La responsabilizzazione della CLP e l'assunzione di nuovi ruoli comporterà sicuramente processi di riorganizzazione sia interni con la modifica e il potenziamento dell'apparato tecnico-amministrativo (anche con il ricorso alla mobilità interna e il passaggio di quadri tecnici e amministrativi dall'ente in compagnia) sia esterni con una graduale assunzione di autonomia e responsabilità nei confronti dell'ente. Tanto più rapido sarà questo processo, tanto più sostanziale risulterà la volontà dell'ente di arrivare all'obiettivo di una piena responsabilizzazione della CLP nel ciclo di banchina.

Ma la nostra intenzione non è quella di aspettare quel momento conclusivo per dare la nostra risposta alla crisi del traffico e alla crisi del porto.

Fin d'ora, secondo una gradualità concordata traffico per traffico, settore per settore, siamo disponibili ad assumere la piena responsabilità del ciclo di banchina, a elaborare una tariffa di servizio che consenta di far chiarezza sui costi portuali e offrire un costo competitivo per l'acquisizione del traffico a Venezia, del suo *hinterland* nella misura in cui secondo la tariffa di servizio, la responsabilità tecnico-operativa sia assegnata al personale dipendente della compagnia.

All'interno di questo costo, sulla base delle effettive esigenze di servizio, la CLP procederà all'impiego dei lavoratori secondo le qualifiche e le specializzazioni richieste. Ma ciò non significherà, come da più parti si pensa, lo stravolgimento dei sistemi di avviamento e dei trattamenti economici in atto.

La CLP, nel pieno rispetto degli accordi sindacali e sulla base di una attenta valutazione tecnico-economica, definirà un prezzo, la tariffa di servizio esterno, mentre al proprio interno procederà alle

ripartizioni dei ricavi sulla base della normativa in atto. Questo, d'altra parte, non darà come risultato la pura sommatoria dei costi attuali (CLP + PPV + controllo), ma si proporrà come un costo ridotto, competitivo rispetto a quello degli altri porti. Una reale competizione però, non una corsa al ribasso determinata artificialmente ma stabilita realisticamente sulla base delle attrezzature esistenti, sulla base della tipologia del traffico, sui volumi, sull'*hinterland* portuale interessato, cioè tutte varianti che influiscono sulla complessività del costo.

È su queste varianti, quindi, che va appuntata l'attenzione del PPV e degli utenti finali del porto. La CLP è disponibile a ridefinire la tariffa di servizio se e in quanto, attraverso nuovi investimenti o modifiche tecniche o una nuova organizzazione o nuovi volumi di traffico, intervengano fatti innovativi nelle variabili considerate.

La disponibilità della CLP a una revisione dei costi del ciclo di banchina, graduale e contestuale al processo di assunzione di responsabilità del ciclo stesso per settori di traffico, deve innestare analoghi processi di revisione e contenimento dei costi sia nell'ente portuale, sia negli utenti e non può costituire elemento per il ripristino di posizioni di rendita per l'uno o per gli altri.

In particolare, intendiamo che l'operazione di pulizia all'interno dei costi portuali vada a favore del traffico e certamente non a ripianamenti vari di bilancio.

La CLP intende con la propria iniziativa di provocare non solo una azione di revisione della propria organizzazione, ma anche una opera complessiva di risanamento dell'attività portuale.

Il principio della gradualità, che pure accettiamo in linea di massima in considerazione dei tanti problemi che la nostra proposta inevitabilmente pone a noi stessi, non deve comunque diventare un alibi per ulteriori ritardi e rinvii.

Così come prevediamo il blocco del *turn over* per i lavoratori portuali e pensiamo di ricorrere alla mobilità intercate-

goriale per fronteggiare le maggiori necessità tecniche e amministrative della CLP riteniamo debba esservi da parte dell'ente un processo analogo con il blocco dell'organico dei manovratori ai livelli attuali e un riaggiustamento dell'organico complessivo dell'ente in relazione alle nuove funzioni che in prospettiva l'ente sarà chiamato ad assolvere.

Gli eventuali nuovi fabbisogni di personale, conseguenti al recupero dei traffici portuali, dovranno essere soddisfatti attraverso un processo di riconversione dei lavoratori in servizio o attraverso il ricorso alla mobilità intercategoriale.

Il Ministro della marina mercantile: MANNINO.

SARTI E OLIVI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso:

che la ferrovia Porrettana si trova ora in condizioni tecnicamente peggiori degli anni anteguerra, e che non è da sottovalutare l'importanza delle opere previste, anche in vista del ruolo di collegamento interregionale e nazionale che la tratta in esame è in grado di sostenere;

che questo è motivo di forte preoccupazione per la comunità montana dell'Appennino bolognese n. 1, per i comuni della valle del Reno e per tutte le popolazioni interessate, in quanto ogni ritardo nell'affidamento dei lavori stessi può allontanare la possibilità concreta di realizzazione, in considerazione del fatto che la revisione prezzi e gli imprevisti sulle opere in appalto o in esecuzione faranno esaurire tutte le risorse finanziarie disponibili nel piano prima che il medesimo sia completato per tutte le opere in esso previste —

come mai dal bando di qualificazione pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 50 del 20 febbraio 1982, relativo agli appalti per l'esecuzione di opere di potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria, si rileva che non sono previste le opere da eseguire sulla ferrovia in oggetto, sia

pure previste dal piano integrato delle ferrovie dello Stato. (4-13830)

RISPOSTA. — Gli interventi previsti sulla linea Porrettana dal decreto del 10 settembre 1981, n. 1881, di attuazione della legge del 12 febbraio 1981, n. 17 consistono nel raddoppio del binario nel tratto di linea Bologna Borgo Panigale-Casalecchio di Reno, per dieci miliardi, e nell'installazione dell'impianto del controllo centralizzato del traffico per 7 miliardi e 800 milioni.

Per la prima opera il progetto è stato inviato di recente alla regione Emilia-Romagna con la quale, occorre precisare, sono stati preventivamente concordati gli elementi.

Per l'installazione dell'impianto di controllo centralizzato del traffico il progetto verrà inviato quanto prima al comitato tecnico amministrativo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per il parere, dopo di che si potrà provvedere spedatamente ad indire l'appalto.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO.

SCAIOLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se, dopo i ripetuti solleciti compiuti dall'amministrazione comunale di Imperia e da numerosi parlamentari, tra cui l'interrogante, per chiedere urgenti iniziative volte a superare il disagio e il danno economico creato dalla minaccia di crollo di un ponte sulla statale n. 1 Aurelia sul torrente Prino ad Imperia, sia stato posto a conoscenza del ritardo interessamento dell'ANAS e della sua inadeguata iniziativa, che è causa di pericoli maggiori.

Per sapere se sia a conoscenza che sul ponte provvisorio, costruito dall'ANAS, oggi la piena del torrente ha causato un morto.

Per conoscere quali iniziative realmente risolutive intenda prontamente porre in atto e se non ritenga di verificare se l'ANAS, nel mese intercorso della chiusu-

ra al traffico del ponte sull'Aurelia, abbia effettivamente operato con la celerità e la attenzione che il caso meritava. (4-11763)

RISPOSTA. — In data 25 novembre 1981 a seguito dell'improvviso cedimento di una pila del ponte ad arco a tre luci sul torrente Prino al chilometro 650,850 della statale via Aurelia, venne disposta l'immediata chiusura al traffico del ponte stesso e la costruzione, con il rito della somma urgenza, di un guado sullo stesso torrente Prino a circa 70 metri a monte del viadotto pericolante.

I lavori consegnati prevedevano la costruzione di un guado con ponticello provvisorio realizzato con fascio di putrelle annegate in calcestruzzo ed appoggi fondati su micropali; nelle more di costruzione dell'opera di attraversamento del guado, era stato previsto un attraversamento precario con tubi, al fianco di quello di cui sopra, al fine di corrispondere alle richieste della prefettura di Imperia e degli altri enti locali per un più sollecito ripristino del transito.

Mentre il passaggio a carattere precario veniva aperto al traffico nel termine di dieci giorni, per la costruzione del guado vero e proprio era previsto il termine di ulteriori giorni trentacinque scadenti il 9 gennaio 1982, al fine di consentire i tempi di maturazione del calcestruzzo dell'impalcato, nonché l'esecuzione dei micropali di fondazione, la pavimentazione delle rampe e le altre opere di finitura.

Ciò premesso si precisa che in data 29 dicembre 1981 mentre era ancora in corso di esecuzione il guado di cui sopra e mentre l'attraversamento precario in tubi era stato chiuso al traffico per la piena del torrente Prino, l'autovettura FIAT n. 126 guidata dal signor Romolo Zamboni con a bordo un altro passeggero, nonostante la guardiania disposta dall'impresa esecutrice, nonostante la presenza delle forze dell'ordine, nonostante la presenza di apposito semaforo, nonostante la circolazione interrotta, riusciva a raggiungere il passaggio provvisorio e vi si fermava per la presenza di circa 30 centimetri di acqua sul livello del passaggio stesso.

Il guidatore dopo essere disceso dalla vettura con la passeggera raggiungeva la rampa e dopo un breve intervallo di tempo, nonostante le molte persone presenti lo invitassero a recedere, si avventurava nuovamente a piedi sul passaggio sommerso ove sembra abbia perso l'equilibrio cadendo nel torrente; lo stesso, che aveva il braccio e la mano destra inefficienti per invalidità e che pertanto non era in grado di nuotare, veniva trascinato dall'acqua e non più ritrovato.

La sorveglianza del guado durante l'esecuzione dei lavori era stata demandata, come onere d'appalto, all'impresa esecutrice, la quale risulta effettuasse detta guardiania sul posto già da alcune ore prima dell'incidente tramite il proprio capo cantiere e risulterebbe presente al momento dell'incidente un operaio permanente dell'ANAS residente nella vicina casa cantoniera al chilometro 650+850, precedentemente avvertito dalla polizia della strada.

I criteri tecnici che hanno guidato alla costruzione del guado così come descritto in premessa sono i seguenti:

1) ridurre al minimo i tempi per il ripristino definitivo del traffico mediante la scelta di idonea soluzione per la ricostruzione del ponte sul torrente Prino; tale soluzione è stata individuata nella ricostruzione del ponte con un'unica campata di metri 44 con solettone precompresso alleggerito, mediante l'utilizzazione delle fondazioni delle spalle preesistenti opportunamente consolidate; detta soluzione comporta un tempo di realizzazione dell'opera ridotto a soli mesi quattro;

2) ridurre al minimo, in armonia con il breve tempo di ricostruzione dell'opera definitiva, il costo delle opere provvisionali;

3) ridurre al minimo il tempo di sospensione della circolazione.

Il tempo intercorso tra l'accertamento sopralluogo compiuto dai tecnici dell'ANAS (ore 11,30 del giorno 25 novembre 1981) e la decisione di chiusura della strada (ore 12,30 dello stesso giorno) non

ha consentito di avvertirte in tempo nessuno, stante la gravità del pericolo accertato.

Tale gravità è stata per altro confermata in sede di demolizione del ponte, del quale le due campate in acqua sono crollate con modestissimi lavori di perforazione, ed ove la pila dissestata è sprofondata risultando priva di appoggio.

Per garantire il ripristino definitivo della circolazione sull'Aurelia è stato già redatto il progetto di ricostruzione di un nuovo ponte i cui lavori sono stati già approvati, finanziati, ed ultimati nel mese di giugno 1982.

Il Ministro dei lavori pubblici:
NICOLAZZI.

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per conoscere in che modo intenda tranquillizzare i produttori italiani di televisori a colori, i quali hanno recentemente denunciato il pericolo della concorrenza giapponese obiettivamente incoraggiata dal vigente regime comunitario di importazione.

Premesso che l'esistenza in Italia del contingentamento non impedisce la immissione sul nostro mercato di televisori di origine asiatica ammessi in libera pratica negli altri paesi della Comunità, l'interrogante è del parere che le preoccupazioni manifestate dai nostri imprenditori siano da prendere in seria considerazione, in vista di mettere a punto iniziative e misure capaci di evitare al settore interessato danni gravi ed ingiustificati.

Poiché è certamente allarmante che le quote di mercato interno di TV a colori coperte dalla nostra industria siano scese - dal 1977 al 1981 - dal 36 per cento al 21 per cento, l'interrogante ritiene indispensabile un più serio controllo alle frontiere delle importazioni di prodotti esteri, che vengono perfino effettuate in violazione delle norme nazionali o comunitarie grazie, anche, alle note disfunzioni dei servizi doganali. A ciò va anche aggiunto che nessun processo di ristrutturazione del settore sarà possibile in tempi ragionevoli senza una adeguata difesa delle nostre industrie dalla concorrenza di produt-

tori (come quelli asiatici) che, potendo beneficiare di particolari condizioni economico-sociali, sono spesso in grado di praticare prezzi anormali. (4-12461)

RISPOSTA. — Le importazioni in Italia di televisori a colori provenienti dal Giappone sono soggette a restrizioni quantitative.

In particolare, per il periodo 1° ottobre 1981-30 settembre 1982, con decreto del Ministero del commercio con l'estero del 4 marzo 1982 è stato consentito un contingente di importazione di 50 mila dollari USA, valore che per altro può essere definito simbolico. I prodotti originari da altri paesi asiatici sono invece di libera importazione.

Ciò premesso, si fa presente che per i televisori a colori di origine giapponese e provenienti in libera pratica dai paesi della Comunità è prevista la possibilità per l'Italia di ricorrere all'articolo 115 del trattato di Roma per l'esclusione dal trattamento comunitario. A tale riguardo il Ministero del commercio con l'estero ha comunicato che, nel periodo compreso tra il mese di agosto del 1981 e quello di marzo del 1982, il Governo italiano ha presentato alle autorità di Bruxelles quattro ricorsi, ai sensi del citato articolo 115 del trattato di Roma, per escludere dal trattamento comunitario apparecchi ricevuti per la televisione a colori, originari del Giappone ma provenienti in libera pratica da altri paesi CEE per un totale di 8.800 televisori ed un valore di circa 4,5 milioni di dollari. Tali ricorsi sono però stati respinti dalla commissione CEE, con la motivazione che le quantità in questione avrebbero arrecato danni all'industria nazionale, costituendo una percentuale minima rispetto al livello di produzione del mercato italiano.

In proposito il Dicastero suddetto ha espresso l'avviso che, pur essendo in parte giustificate le motivazioni addotte si tratta, in effetti, di decisioni che incidono negativamente nei rapporti tra l'Italia e il Giappone, e che l'Italia ha, in più occasioni, lamentato in sede comunitaria il preoccupante fenomeno della distorsione

di traffico, incoraggiato dalle decisioni della commissione, alla quale per altro la normativa comunitaria in materia attribuisce competenza esclusiva e poteri di intervento assoluti.

Si può tuttavia ritenere che il settore produttivo italiano di televisori a colori è, nei limiti delle leggi italiane e dei regolamenti comunitari, sufficientemente tutelato per le importazioni dal Giappone, il cui volume è per altro piuttosto limitato rispetto a quello delle importazioni provenienti dagli altri paesi CEE.

Con l'occasione si ritiene utile precisare che, ai fini del conferimento dell'origine degli apparecchi radio e di televisori originari del Giappone, ottenuti nella Comunità con utilizzo di parti e componenti giapponesi, si applicano le disposizioni del regolamento CEE adottato dalla commissione il 23 dicembre 1970, n. 2632/70. Tali disposizioni prescrivono che la fabbricazione di detti apparecchi conferisce agli stessi l'origine comunitaria a condizione che il valore acquisito per effetto delle operazioni di montaggio ed eventualmente dell'incorporazione di pezzi e di componenti originari della Comunità rappresenti il 45 per cento del prezzo franco fabbrica degli apparecchi considerati.

Qualora la condizione di cui sopra non risulti soddisfatta, gli apparecchi si considerano originari del paese o della Comunità il cui intervento nel processo di fabbricazione rappresenti almeno il 35 per cento rispetto a quello del prodotto finito.

L'accertamento dell'origine deve essere effettuato, conformemente a quanto previsto dall'articolo 4 della decisione del 20 dicembre 1979, n. 80/47/CEE, sulla base della semplice dichiarazione dell'importatore e, in caso di seri e fondati dubbi, possono essere richieste delle prove supplementari, quali la dichiarazione dell'esportatore o del produttore ed eventualmente apposito certificato di origine.

Quando, dall'accertamento effettuato con le modalità sopra indicate, gli apparecchi radio e televisivi risultino originari dal Giappone, la loro importazione in Ita-

lia è soggetta, come accennato, a preventiva autorizzazione ministeriale.

Alla luce delle considerazioni che precedono si può pertanto concludere che, in conformità all'avviso espresso in proposito dal Ministero delle finanze, non si possa attribuire disfunzioni dei servizi doganali l'eventuale illecita presenza, sul mercato nazionale, di materiale cine-fotografico per lo più di origine giapponese.

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

SERVELLO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se sia informato delle notevoli difficoltà che si frappongono alle iniziative commerciali dei cittadini stranieri in Italia.

Se a costoro è permesso di divenire imprenditori, specie dopo avere svolto un lavoro dipendente, non è facilmente accettabile l'idea di una serie di impedimenti di ordine burocratico che finiscono per annullare il principio di un diritto loro riconosciuto. Detti impedimenti, determinati soprattutto dalle molteplici competenze amministrative che caratterizzano le procedure di accesso alle autorizzazioni, sono aggravati dal fatto che, trattandosi di stranieri, è richiesto anche l'intervento di autorità e di organi aventi sede all'estero (per esempio, Consolati).

L'interrogante pertanto, pur riconoscendo la necessità delle cautele, chiede se, nell'ambito di una normativa da rendere il più possibile uniforme, non si possa ricondurre la trattazione di pratiche siffatte ad un unico ufficio, centrale o periferico dello Stato, non solo al fine di eliminare il lamentato inconveniente, ma anche per evitare che stranieri poco pratici dei sistemi e comunque in difficoltà per le loro stesse condizioni, divengano preda di millantatori e di individui senza scrupoli che, promettendo facili esiti, procaccino invece a sé ingiustificati profitti.

(4-11483)

RISPOSTA. — La richiesta di uno straniero di soggiornare in Italia per eserci-

tarvi attività commerciali viene esaminata sia in relazione all'articolo 16 delle Disposizioni preliminari del codice civile (Lo straniero è ammesso a godere dei diritti civili attribuiti al cittadino a condizione di reciprocità e salve le disposizioni contenute in leggi speciali), sia in relazione all'articolo 142 del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 (Gli stranieri hanno l'obbligo di presentarsi, entro tre giorni dal loro ingresso nel territorio dello Stato all'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove si trovano, per dare contezza di sé e fare la dichiarazione di soggiorno. Lo stesso obbligo spetta agli stranieri, ogni qualvolta trasferiscono la loro residenza da uno ad altro comune dello Stato. Gli stranieri di passaggio che si trattengono per diporto nel territorio dello Stato, per un tempo non superiore a due mesi, devono fare solo la prima dichiarazione di ingresso), sia all'articolo 262 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 (L'autorità di pubblica sicurezza, esaminati i documenti che lo straniero esibisce per comprovare la sua dichiarazione, ed accertata l'identità del dichiarante, gli rilascia ricevuta qualora nulla osti alla permanenza di lui nello Stato, e trasmette al questore il duplicato della scheda).

Considerato il tenore delle disposizioni sopraindicate, l'iscrizione in albi, registri, elenchi o ruoli e il rilascio di concessioni o autorizzazioni che siano necessari per l'esercizio di varie attività, non possono essere disposti a favore di stranieri nei confronti dei quali non sussista la condizione della reciprocità o manchi il nulla-osta dell'autorità di pubblica sicurezza a soggiornare in Italia.

Inoltre, lo straniero, cui l'autorità di pubblica sicurezza ritiene di dover precludere la permanenza nel territorio nazionale, non può gestirvi esercizi di vendita o di somministrazione di alimenti e bevande o svolgervi altre attività commerciali, anche se possenga tutti i requisiti richiesti dalle norme che disciplinano i vari settori di attività e possa contare sull'esistenza della condizione di reciprocità.

Ciò premesso, questo Ministero proprio perché condivide l'esigenza evidenziata di evitare ogni impedimento di ordine burocratico nell'esame delle richieste di permesso di soggiorno rivolte da cittadini stranieri per l'esercizio di attività commerciali ha provveduto a semplificare la procedura osservata in materia, avendo cessato, fin dal febbraio del 1979, di seguire la prassi di pronunciarsi sulle richieste suddette, in considerazione del fatto che:

nessuna norma prevede l'intervento di questo Ministero al riguardo;

nel settore commerciale lo straniero è equiparato al cittadino italiano, fatta salva la condizione della reciprocità di cui al citato articolo 16;

non è compito di questo Ministero accertare, se esista la suindicata condizione della reciprocità.

In definitiva, questo Ministero, ritiene superfluo che lo straniero che, a qualsivoglia titolo, purché legalmente, già soggiorna in Italia ripeta l'*iter* delle numerose pratiche seguito per la richiesta del permesso di soggiorno ed è pertanto favorevole, purché siano tutelate le esigenze connesse alla sicurezza nazionale, ad uno snellimento delle procedure.

Parimenti questo Ministero condivide quanto segnalato dall'interrogante circa l'opportunità di ricondurre la trattazione di pratiche siffatte ad un unico ufficio.

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

SOSPURI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se la installazione di quattro centrali elettriche a carbone intorno alla città di Vasto, prevista dal nuovo piano energetico nazionale, stia a significare che non sarà più realizzata in Abruzzo la centrale turbogas dell'ENEL che in un primo tempo avrebbe dovuto essere localizzata in agro di Cepagatti, contrada Villanova, e

successivamente nel territorio del comune di Bolognano. (4-09702)

RISPOSTA. — In linea generale, gli impianti termoelettrici e le centrali turbogas rispondono a differenti finalità operative.

Le centrali turbogas hanno infatti caratteristiche tali da giustificare l'impiego per la copertura del fabbisogno di potenza nelle ore di punta della domanda dell'utenza e quindi per ridotte utilizzazioni annuali. Le particolari caratteristiche di queste centrali, e cioè, da un lato, taglia unitaria relativamente modesta, compattezza e semplicità di impianto, assenza di esigenza di infrastrutture particolari, rapidità di realizzazione, ridotto costo di impianto; dall'altro, consumi specifici di combustibili relativamente alti e necessità di combustibile pregiato, di rilevante costo, come il gasolio, determinano costi globali di produzione del *chilowatt* per ora elevati, interessanti solo per energia di punta.

Gli impianti termoelettrici sono invece destinati alla produzione dell'energia di base del diagramma di carico e vengono programmati, per un funzionamento pressoché continuo, in relazione alle previsioni di sviluppo a medio termine della domanda. Rispetto alle centrali turbogas, detti impianti hanno dimensioni molto più rilevanti e richiedono naturalmente più lunghi tempi di attuazione. Inoltre il relativo costo di produzione è notevolmente più contenuto dato che viene impiegato combustibile a basso costo e precisamente, per i nuovi impianti ENEL, carbone da vapore. Gli impianti in questione, inoltre, sono finalizzati alla progressiva limitazione dell'impiego di olio combustibile a scopo termoelettrico nel quadro degli obiettivi fissati dal piano energetico nazionale.

Alla luce delle considerazioni che precedono la programmazione dell'impianto a carbone di Vasto (Chieti), in Abruzzo, non sta a significare la rinuncia alla rea-

lizzazione, da parte dell'ENEL, della centrale turbogas nella stessa regione.

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

SPATARO. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso che:

a) sulla linea ferroviaria Agrigento-Palermo, da lungo tempo, si è determinato uno stato diffuso di disagio fra le centinaia di studenti e di lavoratori pendolari a causa delle gravissime carenze del trasporto, non dotato di idonee e sufficienti carrozze ferroviarie;

b) detta esasperante condizione provoca caos e forti scompensi nella gestione fino a giungere, com'è avvenuto lo scorso 17 gennaio alla stazione di Casteltermini, all'impossibilità fisica di trovare un posto in piedi per i numerosi studenti, i quali oltre a subire il pesante disagio del viaggio si sono visti denunciare, indiscriminatamente, all'autorità giudiziaria rei soltanto di avere manifestato, in forma civile e pacifica, il loro sacrosanto disappunto per le pessime condizioni di trasporto —

se non ritiene di predisporre con urgenza misure idonee, anche a carattere straordinario, per il miglioramento del trasporto sulla linea Agrigento-Palermo, specie nelle giornate d'inizio e di fine settimana ad elevata affluenza di passeggeri, prevedendo l'aggiunta delle carrozze necessarie onde evitare i gravissimi disagi registrati e consentire un servizio civile ed efficiente in favore dei cittadini viaggiatori che non possono essere considerati di classe inferiore rispetto a quelli di altre aree del paese. (4-13623)

RISPOSTA. — L'inconveniente segnalato nell'interrogazione si è verificato sul treno n. 742 Agrigento-Palermo del 17 gennaio 1982. In composizione al suddetto convoglio, nei giorni festivi che precedono giornate lavorative del periodo scolastico (quale era appunto il 17 gennaio 1982), è prevista l'aggiunta di una terza automo-

trice per far fronte ai maggiori flussi pendolari settimanali.

A causa di sopravvenute indisponibilità di tale autotrice, non fu possibile assicurare la prevista composizione e da ciò ha tratto origine la protesta dell'utenza.

Si assicura, comunque, che gli uffici competenti sono stati interessati a porre in essere ogni provvedimento per evitare, nei limiti del possibile, il ripetersi dell'inconveniente.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO.

VALENSISE E TRIPÒDI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se esistano ricerche ufficiali aggiornate relative alle risorse minerarie del comprensorio di Castrovillari, risorse che interessano in particolare il territorio dei comuni di Castrovillari, Marano Calabro, Mormanno e Saracena: tanto si chiede sulla base delle conclusioni del convegno di studiosi tenutosi in Calabria nello scorso anno, secondo le quali nel comprensorio di Castrovillari esistono risorse minerarie tali da giustificare lo sfruttamento industriale, risorse recepite in una carta dei giacimenti approntata a seguito di rilevamenti effettuati sul territorio su un'area di circa chilometri quadrati 4, come risulta anche agli organi tecnici della regione.

(4-16072)

RISPOSTA. — La società RIMIN, in base alla convenzione stipulata tra questo Ministero e l'ENI, ha effettuato, nel 1981, una serie di interventi di ricerca in Calabria, compreso il territorio di Castrovillari (Cosenza).

Le operazioni svolte hanno permesso di individuare e localizzare in quel comprensorio indizi minerari a piombo e zinco, che non indicano l'esistenza di risorse minerarie tali da giustificare uno sfruttamento industriale ma che, invece, giustificano l'approfondimento delle ricerche che potranno essere effettuate nell'ambito della normativa di cui alla legge 6 ottobre

1982, n. 752, recante: Norme per l'attuazione della politica mineraria.

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

VIGNOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere - premesso:

che ai sensi della legge 6 dicembre 1962, n. 1643, sussistono tutti i presupposti per il trasferimento all'ENEL dell'impresa elettrica « SIPPIC - società per imprese pubbliche e private di Ischia e Capri », in quanto da tempo ricorrono le specifiche condizioni previste dall'articolo 4, comma ottavo, della citata legge che espressamente dispone di procedere alla nazionalizzazione di una impresa elettrica « allorché l'energia da essa prodotta e distribuita avrà, per due anni consecutivi, superato i 15 milioni di chilowattora per anno »;

che, in attuazione di tale prescrizione normativa, con decreto del Ministro dell'industria del 15 dicembre 1971, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 5 gennaio 1972, veniva disposto il trasferimento all'ENEL della su indicata SIPPIC;

che avverso tale provvedimento di nazionalizzazione la società ricorreva al Consiglio di Stato invocando la disposizione dell'articolo 12, secondo comma della legge 6 ottobre 1971, n. 853, che stabilisce che « agli esercenti nelle isole minori attività di produzione e distribuzione di energia elettrica che provvederanno alla costruzione ed all'esercizio degli impianti di cui al precedente comma (e cioè impianti di dissalazione) non è applicabile il limite previsto dall'articolo 4, comma ottavo, della legge 6 dicembre 1962, n. 1643;

che il Consiglio di Stato, VI sezione, in accoglimento del ricorso della SIPPIC annullava con decisione 5 maggio 1972, n. 201, il decreto di nazionalizzazione sostenendo che l'articolo 12 della legge n. 853 del 1971 concede l'esonero della

nazionalizzazione, in deroga dell'articolo 4, comma ottavo, della legge n. 1643 del 1962, anche alle imprese che raggiungono il limite dei 15 milioni di chilowattora prima dell'entrata in funzione degli impianti di dissalamento, purché « stiano concretamente provvedendo alla costruzione degli impianti ed effettivamente pervengano, poi, all'esercizio degli stessi »;

che nonostante i precisi vincoli del Consiglio di Stato, che, va ribadito, espressamente basava l'annullamento del provvedimento di nazionalizzazione sugli imprescindibili presupposti che « concretamente » fosse compiuta l'opera e che conseguentemente si fosse « effettivamente » pervenuto da parte dell'impresa all'esercizio dell'impianto di dissalamento, nessun accertamento è stato operato dal Ministero dell'industria circa il rispetto delle predette condizioni;

che è incontestabile e, tranne che al Governo, assolutamente noto che, pur essendo decorso quasi un decennio, la SIPPIC, tranne che per un brevissimo periodo (qualche mese) essenzialmente allo scopo di ottenere finanziamenti agevolati, non ha mai messo in funzione l'impianto di dissalazione —:

se non ritenga, tutto ciò premesso, colpevole la mancata vigilanza e il ritardo del Ministero nell'adozione di un provvedimento dovuto per legge e altresì responsabile dei gravissimi disagi per migliaia di utenze, dato che la SIPPIC non cura da tempo l'adeguato ammodernamento degli impianti e non assicura pertanto una corrispondente organizzazione capace di fornire un qualificato servizio all'utenza;

se e quando il Ministro dell'industria vorrà finalmente provvedere ad emanare il decreto di nazionalizzazione imposto dalla legge, e dalle provate inadempienze della detta SIPPIC. (4-10563)

RISPOSTA. — Il decreto del ministro dell'Industria in data 15 dicembre 1971, che disponeva il trasferimento all'ENEL dell'impresa elettrica della SIPPIC (Società per imprese pubbliche e private di

Ischia e Capri), è stato annullato dal Consiglio di Stato in applicazione dell'articolo 12 della legge 6 ottobre 1971, n. 853. Tale disposizione prevede che agli esercenti nelle isole minori attività di produzione e di distribuzione di energia elettrica, che provvederanno alla costruzione ed all'esercizio degli impianti di cui al precedente comma (impianti di dissalamento delle acque di mare per la produzione di acqua potabile occorrente al fabbisogno delle isole minori) non è applicabile il limite previsto dall'articolo 4 n.8 della legge 6 dicembre 1962, n. 1643 (limite di 15 milioni di *chilowatt* per ora annui prodotti, o prodotti e distribuiti, per due anni consecutivi, superando il quale le imprese sono soggette a trasferimento all'ENEL).

Successivamente all'annullamento del sopracitato decreto ministeriale, il consiglio di amministrazione dell'ENEL ha concesso i seguenti nulla-osta:

con deliberazione del 14 maggio 1974, n. 9667 alla domanda della SIPPIC di installazione di un nuovo gruppo elettrogeno della potenza di *chilowatt* 1248, in sostituzione di tre vecchi gruppi di pari potenza complessiva;

con deliberazione del 1° marzo 1978, n. 11.911 alla domanda della stessa SIPPIC di installazione, del nuovo impianto di desalazione, di un gruppo turboalternatore della potenza di *chilowatt* 2120 a condizione che l'impianto stesso venga esercitato esclusivamente in connessione con il funzionamento dell'impianto di desalazione dell'acqua di mare.

Detto impianto è stato ultimato fin dal primo semestre del 1975 e, previsti i necessari accertamenti della regione Campania in ordine alla potabilità dell'acqua, è regolarmente entrato in funzione nel mese di luglio del 1975.

L'impianto della SIPPIC, che a suo tempo aveva riportato il parere di conformità degli uffici del ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, essendo stata accertata la concedibilità ad esso delle agevolazioni finanziarie di cui al decreto ministeriale 19 aprile 1972. ha

ottenuto, con delibera del 30 settembre 1981 n. 3438/SI del consiglio di amministrazione della Cassa per il mezzogiorno, i contributi definitivi in conto capitale previsti dalle leggi sulla industrializzazione del mezzogiorno, previa rigorosa istruttoria diretta ad accertare l'effettiva perdurante utilità e validità dell'iniziativa.

Con l'occasione si fa presente che fino al mese di settembre del 1978 l'impianto di cui trattasi ha sempre funzionato con carattere di continuità in rapporto alle esigenze della popolazione locale ed alle richieste avanzate dal comune di Capri. Dopo tale data si è verificata una situazione nuova, per altro non addebitata alla SIPPIC e dovuta all'entrata in funzione dell'acquedotto sottomarino per l'isola di Capri.

Conseguentemente, e sulla base delle direttive della regione Campania, l'impianto della SIPPIC ha assunto carattere integrativo dell'acquedotto sottomarino. Quest'ultima circostanza non inficia comunque la validità dei presupposti di cui all'articolo 12 della legge n. 853 del 1971 per quanto concerne l'esonero del trasferimento della società SIPPIC.

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

ZANONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se si ritenga opportuno sollecitare la modifica degli orari dei treni delle ferrovie dello Stato che effettuano il percorso ferroviario tra Formia e Napoli, anticipando la partenza del treno n. 6157 e posticipando quella del treno n. 8774, in modo da favorire i pendolari che da Formia si recano a lavorare a Napoli e che fino ad ora sono costretti a viaggi disagiati da e per il posto di lavoro.
(4-13566)

RISPOSTA. — Il treno n. 6157, che attualmente ha preso il n. 8769 e che percorre la linea Formia (Latina)-Napoli Campi Flegrei, non può essere lievemente anticipato in partenza da Formia per mo-

tivi di circolazione rispetto ai treni n. 2681 Roma-Napoli, sulla tratta Formia-Villa Literno (Caserta), e n. 8736 Caserta-Napoli, sulla tratta Aversa (Caserta)-Napoli.

Qualora si dovesse procedere ad una eventuale modifica dell'orario del treno n. 8769, l'anticipo dovrebbe essere di almeno 40 minuti ed il nuovo orario che ne deriverebbe non risponderebbe certamente alle esigenze della maggioranza degli utenti.

Si fa, comunque, presente che già con l'attivazione dell'orario estivo 23 maggio 1982 al predetto treno n. 8769 è stato portato un sensibile miglioramento alla regolarità di circolazione in quanto vengono utilizzate in composizione vetture a piano ribassato di nuova costruzione, le quali consentono, tra l'altro, un migliore *comfort* di marcia per i viaggiatori.

Per quanto riguarda il treno n. 8774 Napoli-Formia, si informa che a decorrere dal 23 maggio 1982 l'orario di tale convoglio è stato lievemente posticipato alle ore 14,43 (invece delle 14,37) in partenza da Napoli centrale con arrivo a Formia alle ore 16,16.

Il Ministro dei trasporti: BALZAMO

ZARRO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere —

premessi che il signor Albino Aristodemo, residente in San Leucio del Sannio (Benevento), in via Verdi, ha inviato una nota al Capo dello Stato ed alle autorità politiche in data 15 aprile 1982 con la quale denuncia la situazione dei contrattisti d'opera dell'Ente nazionale per l'energia elettrica;

tenuto conto di un documento allegato alla denuncia, documento che è, in pratica, il contratto di lavoro dell'Albino dal quale traspare una situazione di fatto certamente poco nota e sulla quale è opportuno fare chiarezza perché si configurano gravi e pesanti situazioni di ingiustizia e di sfruttamento del lavoro, certamente inconcepibili in una società a de-

mocrazia avanzata quale pretende di essere la nostra;

sottolineato che per una pluralità di funzioni quali: la segnalazione dei guasti eventualmente verificatisi nella zona riservata al trattatista, cioè il territorio di San Leucio del Sannio, la rilevazione dei contatori, l'ente datore eroga al « dipendente » mensilmente a titolo forfettario la risibile somma di lire 14.300 (quattordicimilatrecento) —:

a) se è a conoscenza della condizione dei trattatisti d'opera dell'ENEL;

b) se ritiene le clausole contrattuali dignitose per il lavoratore secondo quanto detta su questo tema la Costituzione della Repubblica e lo statuto dei lavoratori e, in particolare, per le guarentigie che un ente a partecipazione pubblica dovrebbe pur dare ai lavoratori;

c) se ritiene che la pluralità dei compiti specificamente richiesti al lavoratore sia adeguatamente ricompensata con la somma forfettaria mensile di lire 14.300;

d) se ritiene di dover attivare una forma di controllo sulle facoltà contrattuali dell'ENEL per una più puntuale garanzia del lavoratore. (4-15243)

RISPOSTA. — Contratti d'opera sono in corso solo per lavori da svolgere senza carattere di continuità e tali da non comportare la piena occupazione dei lavoratori addetti al loro espletamento.

Ciò premesso, per quanto riguarda in particolare il trattatista signor Albino Aristodemo, l'ENEL ha precisato che al suddetto fu affidato l'incarico di rilevare

le letture dei misuratori e di segnalare i guasti all'impianti ENEL nel comune di San Leucio del Sannio (Benevento) a partire dal 15 marzo 1977, dopo le dimissioni del precedente titolare, padre dell'interessato. All'epoca il comune di San Leucio del Sannio contava circa 1.150 utenti, mentre stabilmente ne conta circa 1.600.

All'atto dell'affidamento dell'incarico, il signor Aristodemo presentò un attestato del sindaco dal quale risultava coadiuvare il padre nell'attività di gestione di esercizio pubblico (bar).

Dal 1° gennaio 1979, a seguito di parziale rinuncia dell'interessato, lo stesso effettuò esclusivamente la rilevazione delle letture dei misuratori.

L'importo di 14.300 mensili indicato dall'interrogante si riferisce al solo compenso per la segnalazione dei guasti previsto dal contratto iniziale risalente al 1977.

Per il rilievo delle letture di misuratori nell'ultimo anno, il signor Aristodemo ha percepito, per il periodo dall'8 luglio 1981 al 12 luglio 1982, un compenso di lire 733.116, al netto delle ritenute.

A tale proposito l'ENEL ha altresì fatto presente che, oltre ai predetti importi, in relazione alle clausole contenute nel contratto d'opera, vengono riconosciute, a fronte delle relative documentazioni, le eventuali spese di trasporto con mezzi pubblici, le spese postali, telegrafiche e telefoniche sostenute dall'interessato per l'espletamento dell'incarico affidatogli.

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