

16.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1972.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ALFANO: Per il potenziamento del servizio di biglietteria presso le più importanti stazioni delle ferrovie dello Stato (4-02180) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	504	FRANCHI: Per la concessione di una gratifica agli agenti di custodia, per il servizio straordinario (4-02018) (risponde GONELLA, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>)	508
ALFANO: Sulla vendita del materiale di scarto e fuori uso delle ferrovie dello Stato (4-02181) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	505	GUNNELLA: Sui finanziamenti della Cassa per il mezzogiorno per investimenti industriali nel sud (4-01442) (risponde TAVIANI, <i>Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	509
ALFANO: Mancata effettuazione, da parte delle ferrovie dello Stato del trasporto « a grande velocità » per piccole partite di merci (4-02182) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	505	LO BELLO: Sulla costruzione della nuova aerostazione dell'aeroporto di Catania Fontanarossa (4-01879) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	510
ALMIRANTE: Sull'entità del canone di affitto per il terreno occupato dal Villaggio dei terremotati di Tuscania (Viterbo) (4-01684) (risponde CORTONE, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	506	MACCHIAVELLI: Per la ripresa dell'attività produttiva dell'ex Ceramica Ligure Vaccari (4-01390) (risponde FERRI MAURO, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	511
BARDOTTI: Per la riattivazione del raccordo ferroviario Siena-Buonconvento (4-01330) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	506	MAGGIONI: Per il potenziamento dell'organico del servizio di controllo autoveicoli dell'ufficio della motorizzazione di Pavia (4-01628) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	511
BOTTA: Mancato collocamento di un passaggio a livello sulla variante della statale n. 460, nel tratto Salassa-Vulperga, da parte della società Satti, concessionaria della ferrovia Torino-Castellamonte (4-00544) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	507	MARZOTTO CAOTORTA: Sull'espletamento del controllo degli impianti di riscaldamento domestico, in particolare a Milano (4-01567) (risponde CORTONE, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	512
CATANZARITI: Per la sosta a Bovalino (Reggio Calabria) dei diretti AT-500 e AT-301 Reggio Calabria-Catanzaro (4-02003) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	507	MENICACCI: Raddoppio delle linee ferroviarie Orte-Terni e Falconara-Jesi (4-01322) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	513
CORGHI: Per l'istituzione degli uffici postali nei comuni di Stazzona e Germasino (Como) (4-02033) (risponde GIOIA, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	508	MIROGLIO: Per un'inchiesta sul suicidio del cancelliere capo del tribunale di Alba (Cuneo) (4-01781) (risponde GONELLA, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>)	513

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1972

	PAG.
NICCOLAI GIUSEPPE: Per il potenziamento della linea ferroviaria Pisa-Lucca-Castelnuovo Garfagnana (4-01428) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	514
NICCOLAI GIUSEPPE: Per l'assunzione presso un ministero di Vito Lolaico, ex dipendente della base NATO di Campo Derby di Tombolo (Pisa) (4-02387) (risponde EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>)	514
PASCARIELLO: Sulle iniziative di assistenza scolastica, di formazione e di perfezionamento professionale a favore dei lavoratori italiani all'estero (4-02025) (risponde ELKAN, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	514
PAZZAGLIA: Sul ritardo nel pagamento delle maggiorazioni sulle pensioni dovute ai mutilati ex dipendenti delle forze di polizia (4-00065) (risponde MALAGODI, <i>Ministro del tesoro</i>)	515
PEGORARO: Per lo snellimento delle procedure di concessione delle pensioni per invalidità civile (4-00183) (risponde NICOLAZZI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	516
RENDE: Sulla nuova sede delle carceri giudiziarie di Cosenza (4-02010) (risponde GONELLA, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>)	517
ROBERTI: Sulla situazione della mutua previdenza dei ferrovieri, affidata in gestione all'INA (4-01566) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	517
RUSSO FERDINANDO: Per la revisione delle zone di recapito degli uffici postali locali (4-01939) (risponde GROTA, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	518
SANTAGATI: Interruzioni nell'erogazione dell'energia elettrica in provincia di Ragusa (4-01410) (risponde FERRI MAURO, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	519
SANTAGATI: Per la costruzione della nuova aerostazione civile Filippo Eredia di Fontanarossa (Catania) (4-01650) (risponde Bozzi, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	519
URSO GIACINTO: Per la tutela da parte degli organi consolari degli emigrati italiani in Svizzera e in Germania (4-01583) (risponde ELKAN, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	520

ALFANO. — *Al Ministro dei trasporti e e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare allo scopo di evitare le lunghissime file che si registrano nelle biglietterie delle stazioni delle ferrovie dello Stato più importanti nonché per ovviare alla deprecabile frequenza con la quale i viaggiatori sono costretti a viaggiare in piedi ed in condizioni disagiate anche per lunghi percorsi. (4-02180)

RISPOSTA. — L'Azienda ferroviaria si è sempre preoccupata di ridurre al minimo l'attesa dei viaggiatori dietro gli sportelli, e da tempo sta attuando, presso le grandi biglietterie, un programma tendente a rendere sempre più brevi i tempi tecnici di emissione dei biglietti ed a migliorare l'assetto organizzativo dei servizi di sportello.

Nel quadro del suddetto programma sono state introdotte, sul piano tecnico, le seguenti innovazioni:

- 1) meccanizzazione tecnologicamente la più progredita, per la emissione di biglietti con macchine stampatrici e registratori;
- 2) impiego di elaboratori elettronici per la prenotazione dei posti e delle cuccette;
- 3) telemissione di biglietti di viaggio con contemporanea prenotazione posti;
- 4) adozione di macchine automatiche per l'acquisto di biglietti per brevi percorsi mediante la semplice introduzione di moneta metallica; inoltre è allo studio l'impiego di macchine automatiche - dotate di dispositivo per l'eventuale resto - distributrici di biglietti previa introduzione di banconote.

Sul piano organizzativo vanno considerati:

- a) il continuo aumento del numero delle agenzie di viaggio - attualmente ne sono aperte al pubblico 800 - nei punti più nevralgici dei centri cittadini, presso le quali i viaggiatori, senza alcun aggravio di prezzo, possono acquistare nelle ore più comode e con notevole anticipo i recapiti di viaggio;
- b) il congruo aumento della dotazione dei fondi di riserva in moneta spicciola ad ogni singolo sportello, per ovviare - nella maggiore misura possibile - alle difficoltà connesse alla corresponsione dei resti ai viaggiatori;
- c) l'ammodernamento e la ristrutturazione dei locali delle biglietterie per conseguire maggiore funzionalità ed efficienza degli impianti stessi.

È comprensibile per altro che in determinati e ben limitati periodi dell'anno, coin-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 1972

cidenti in particolare con festività tradizionali, sorgono difficoltà di smaltimento della eccezionale massa di richieste di viaggi, e ciò nonostante che in tali occasioni l'azienda provveda a rinforzare gli organici nello specifico settore, ad aprire nuovi sportelli abilitati a rilasciare tutti i tipi di biglietti e ad adottare altre misure tendenti ad agevolare in ogni modo i viaggiatori.

Per quanto riguarda la segnalazione sulle condizioni di disagio cui sono sottoposti i viaggiatori costretti con frequenza a viaggiare in piedi anche per lunghi percorsi, si informa che in realtà particolari situazioni di superaffollamento si verificano, purtroppo, nei periodi di forte traffico, come nell'alta stagione estiva ed in occasione delle festività di fine d'anno, Pasqua, ecc.

Tali situazioni sono dovute essenzialmente all'eccezionale concentrazione del traffico viaggiatori sulle principali linee della rete, nonostante i provvedimenti adottati dalla azienda per aumentare al massimo l'offerta dei servizi, utilizzando tutte le risorse consentite dalla consistenza del parco rotabili e dalla capacità degli impianti fissi.

Né sarebbe possibile per nessuna azienda proporzionare i propri servizi a tali punte di traffico, per ovvie considerazioni di carattere tecnico ed economico.

Al di fuori dei periodi considerati, la disponibilità dei posti viene — in linea di massima — proporzionata alle esigenze del traffico, salvo casi imprevedibili.

Un miglioramento della situazione potrà essere, comunque, realizzato con le forniture di nuovo materiale rotabile viaggiatori programmate, nell'ambito del nuovo piano poliennale delle ferrovie sottoposto all'esame degli organi della programmazione economica nazionale.

Il Ministro: BOZZI.

ALFANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i criteri con i quali viene posto in vendita il materiale di scarto e fuori uso delle ferrovie dello Stato e se tali criteri tengono conto delle modalità imposte dalla natura pubblica dell'Azienda ferroviaria dello Stato.
(4-02181)

RISPOSTA. — I materiali fuori uso o comunque non più utilizzabili dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, costituiti per la quasi totalità da rottami metallici fer-

rosi e non, da linee, locomotive e veicoli in demolizione, macchinari, meccanismi e oli esausti, sono ceduti in vendita a mezzo gare nazionali (licitazioni private) alle quali vengono invitate tutte le ditte che, iscritte presso le camere di commercio, industria ed agricoltura, ne facciano richiesta e dimostrino interesse per i materiali stessi.

I materiali vengono suddivisi in lotti omogenei, numerati e singolarmente descritti con l'indicazione anche del quantitativo costituente ciascun lotto.

Le offerte delle ditte concorrenti, trattandosi di gare formali esperite in conformità alle norme della legge e del regolamento di contabilità di Stato, vengono aperte e lette, in seduta pubblica, dai presidenti delle gare, che aggiudicano i lotti di materiali fuori uso al miglior offerente.

Il Ministro: BOZZI.

ALFANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere le ragioni per le quali le piccole partite di merci non vengono accettate dai competenti uffici delle ferrovie dello Stato per il trasporto cosiddetto « a grande velocità ».

Se ritenga quindi tale discriminazione lesiva degli interessi delle piccole industrie ed ancor di più di quelle a carattere artigianale.

Se ritenga quindi necessario intervenire presso i compartimenti competenti, per rimuovere tale ingiustificabile situazione.

(4-02182)

RISPOSTA. — Le condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato prevedono per le merci in piccole partite la possibilità di spedire a « resa accelerata » (non esiste un sistema di inoltro denominato a « grande velocità ») con una resa basata su termini ristretti, utilizzando una apposita rete di treni merci celeri.

Tale sistema di spedizione è aperto a tutte le merci, senza alcuna limitazione (salvo, ovviamente, per quanto riguarda il peso dei singoli colli), per cui si è in grado di assicurare che in atto non esistono discriminazioni che possano danneggiare determinati settori dell'utenza ferroviaria.

Per determinate merci deperibili e di urgente impiego, quali ad esempio i medicinali e alcuni tipi di pezzi di ricambio, esiste addirittura la possibilità di inoltro con treni

viaggiatori, che consente una resa rapidissima e che viene denominato spedizione « a collo celere ».

Ovviamente, tale sistema di inoltro, per il suo stesso carattere di eccezionalità, non può essere esteso alla generalità delle merci — oltre che per l'assenza di una obiettiva necessità di urgente inoltro — per i limiti imposti dalle esigenze di rispetto dell'orario dei treni viaggiatori, nonché dalla capacità di carico dei bagagliai, ormai impegnata al massimo.

Il Ministro: Bozzi.

ALMIRANTE. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze.* — Per conoscere se risponda a verità il fatto che il canone annuo di fitto del terreno, ove è stato sistemato il villaggio prefabbricato che accoglie i terremotati di Tuscania (ex tendopoli), lo Stato paghi una somma di gran lunga superiore ai canoni normali.

Tenendo conto che la tragica situazione abitativa di Tuscania, provocata dal sisma del febbraio 1971, sarà identica ancora per anni per varie cause e motivi, l'interrogante chiede di sapere se si ritenga necessario far procedere tempestivamente ad un esproprio di tale terreno agricolo, impiegando in miglior modo il pubblico denaro.

L'interrogante chiede altresì di conoscere se risponda a verità il fatto che parte del terreno ove sorge il villaggio prefabbricato venga destinato a scopi diversi da quelli per i quali è stato occupato. (4-01684)

RISPOSTA. — Ai proprietari dei terreni occupati, dopo il sisma del 6 febbraio 1971, per l'installazione della tendopoli e, successivamente, delle baracche prefabbricate è stata corrisposta dall'ECA di Tuscania, con deliberazione vistata dalla prefettura di Viterbo, la somma di lire 6.126.400, sui fondi messi a disposizione per l'assistenza ai terremotati.

Tale somma, riferita al periodo dal 6 febbraio 1971 al 30 settembre 1972, è stata determinata, su richiesta della citata prefettura, dall'ispettorato provinciale dell'agricoltura, il quale, nella relativa perizia, ha tenuto conto del danno arrecato alle colture in atto sui predetti terreni e dell'importo del fitto annuo calcolato in lire 1.689.600.

L'espropriazione di tali terreni non è stata ritenuta necessaria dagli organi locali competenti, in quanto la loro occupazione ha ca-

rattere temporaneo, in relazione alle possibilità di sistemazione totale delle famiglie terremotate nel complesso di case che la GESCAL sta costruendo nel predetto comune.

Non risulta, infine, che parte dei terreni di che trattasi sia destinata a scopi diversi da quelli per cui è stata effettuata l'occupazione.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: COTTONE.

BARDOTTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di deplorabile abbandono, prossimo ormai al più completo disfacimento, in cui versa il raccordo ferroviario Siena-Buonconvento, che costituisce un tratto facente parte della linea ferroviaria Siena-Monte Antico, già di proprietà privata, rilevata dalle ferrovie statali nel 1955 e chiusa al traffico nel 1966, mantenuta, tuttavia, in esercizio in funzione di raccordo per l'inoltro dei carri merci diretti alle fabbriche sorte nella zona della Val d'Arbia.

Le condizioni in cui si trova oggi questo raccordo sono tali da costringere i ferrovieri ad effettuare il servizio senza le minime garanzie, a causa della mancanza di qualsiasi condizione di sicurezza e dello stato generale dell'armamento.

L'interrogante chiede, in particolare, se il Ministero ritenga di rivedere le decisioni, a suo tempo adottate, in merito al previsto abbandono della linea in questione (considerata allora « ramo secco ») e ritenga invece di provvedere decisamente alla sua riattivazione ed al conseguente potenziamento, cosicché possa svolgere un ruolo promozionale in direzione dello sviluppo economico delle zone attraversate, oggi tra le più depresse, e garantire un più celere collegamento tra le zone stesse, la provincia grossetana e l'entroterra toscano. (4-01330)

RISPOSTA. — In trasformazione dei sistemi di trasporto concernenti la relazione ferroviaria Siena-Buonconvento, realizzata nel 1966, fu giustificata dalla necessità di ridurre il gravoso disavanzo che la linea procurava per effetto del traffico estremamente esiguo che si svolgeva su di essa.

Detta linea infatti era uno dei tronchi più passivi della rete secondaria delle ferrovie dello Stato.

Il provvedimento fu del tutto analogo a quelli adottati per numerosi altri tronchi di

linea versanti nelle medesime condizioni di esercizio.

Gli autoservizi sostitutivi viaggiatori attualmente espletati su tale relazione permettono di soddisfare, in maniera tangibilmente più conveniente per gli utenti, le loro effettive esigenze, sicché non risulterebbe utile né per l'azienda, né per i viaggiatori medesimi, ripristinare il preesistente assetto della linea.

Per quanto riguarda la manutenzione del tracciato ferroviario, si sta esaminando la possibilità di destinarvi un congruo finanziamento.

Inoltre, il problema concernente il deperimento del tracciato stesso sta formando oggetto di studio da parte dell'azienda ferroviaria per ricercare le migliori soluzioni possibili.

Il Ministro: Bozzi.

BOTTA. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quale azione intendano svolgere presso la società Satti (totalmente di proprietà del comune di Torino) che gestisce la ferrovia secondaria Torino-Cuorné-Castellamonte che nega senza valide argomentazioni il collocamento di un passaggio a livello automatico lungo la variante della statale 460 nel tratto Salassa-Vulperga.

Per la predetta variante ormai ultimata e del costo di oltre 400 milioni l'ANAS era evidentemente in possesso di un consenso di massima della Satti, che oggi, con un'arteriosclerotica cocciutaggine, nega con fini certamente diversi della responsabilità dell'attraversamento.

Alla Satti da tempo si studia, contro il parere degli enti locali e popolazione, la soppressione del tronco ferroviario Rivarolo-Cuorné-Pont Canavese, e pertanto, a giudizio dell'interrogante, il cocciuto diniego per il passaggio a livello si motiverebbe come strumento per accelerare una decisione che va ben oltre il passaggio a livello. (4-00544)

RISPOSTA. — Mentre si rende noto che nessuna proposta ufficiale è in corso in merito alla eventuale soppressione del tronco ferroviario Rivarolo-Cuorné-Pont-Canavese, per cui sono da considerare infondate le voci; ricorrenti da almeno venti anni, su tale soppressione, a motivo del bilancio deficitario di detta ferrovia (fra l'altro un provvedimento del genere dovrebbe essere ampia-

mente discusso in sede regionale), occorre evidenziare che il problema del passaggio a livello alle porte di Cuorné è un problema strettamente tecnico che non può essere posto in relazione con un eventuale intendimento di soppressione dell'esercizio ferroviario.

In merito a tale passaggio a livello, si fa presente che in attesa di installare un impianto di protezione con semibarriere e con segnalazioni ottico-acustiche automatiche, il passaggio a livello in questione è stato in via provvisoria munito di normali barriere comandate a mano.

Per una maggiore sicurezza, lo stesso passaggio a livello è presenziato durante il periodo di transito dei convogli ferroviari, da un apposito agente guardabarriere.

Per la sistemazione definitiva dell'attraversamento risulta infine che presso l'ANAS è allo studio un progetto per la costruzione di un cavalcavia sulla linea ferroviaria, in modo da svincolare il traffico locale dalle esigenze del servizio ferroviario.

Il Ministro: Bozzi.

CATANZARITI E TRIPODI GIROLAMO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza:

1) dell'esposto inviato al direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato di Reggio Calabria e sottoscritto da diverse centinaia di cittadini di Bovalino, Benestere, Careri, Platì, Cirella, Natile, San Luca con il quale si protesta per non aver, tra l'altro, con i nuovi orari, prevista la fermata dei due diretti di nuova istituzione (l'AT 300 e l'AT 301) alla stazione di Bovalino, importante scalo ferroviario anche per molti centri interni con circa 25 mila abitanti;

2) dell'indignazione suscitata dalla risposta data dal direttore compartimentale, il quale non disconosce la validità della richiesta e riconosce le difficoltà di soddisfarla per motivi di tempi di percorrenza, bensì per l'eccessivo affollamento dei treni in questione.

Per sapere se ritenga opportuno, oltre alle misure altre volte sollecitate per potenziare ed ammodernare la linea jonica, disporre l'accoglimento della richiesta sopra richiamata, sostenuta dalle amministrazioni comunali locali, e che risponde alle esigenze di migliaia di cittadini (studenti, operai, insegnanti...) che per ragioni di studio, lavoro, commercio, devono servirsi del mezzo di trasporto pubblico quotidianamente nel tratto Reggio-Bovalino-Catanzaro. (4-02003)

RISPOSTA. — I treni feriali *AT 301* e *AT 300* che collegano al mattino Monasterace con Reggio Calabria ed al ritorno detta città con Roccella Jonica, istituiti con l'orario invernale, entrato in vigore il 1° ottobre 1972, unitamente ad altre nuove relazioni, sono essenzialmente a servizio dei pendolari e costituiscono una coppia di diretti la cui funzione principale è quella di offrire ai centri più distanti migliori comunicazioni con Reggio Calabria.

Tali treni sono composti da una sola autotrice e presentano una utilizzazione il più delle volte già superiore alla disponibilità dei posti offerti.

In tale situazione, poiché l'eventuale assegnazione della sosta a Bovalino, come accertato dagli organi compartimentali di Reggio Calabria, darebbe luogo ad un ulteriore incremento della frequentazione, ad essa non potrebbe farsi fronte, dato che l'attuale carenza di automotrici termiche non consente di reperire gli elementi necessari per il rinforzo dei treni suddetti.

Inoltre, il provvedimento porterebbe a prevedibili nuove richieste di fermata in altre località del percorso che, difficilmente — per motivi di confronto — potrebbero essere disattese, e ciò causerebbe, oltre ad un aggravamento delle condizioni di affollamento, un allungamento della percorrenza, danneggiando — in particolare al mattino — gli utenti dei centri più lontani da Reggio Calabria, frustrando lo scopo del provvedimento attuato.

Si assicura, comunque, che l'esigenza prospettata sarà tenuta in considerazione per un riesame del problema in relazione alle future maggiori disponibilità di materiale rotabile viaggiatori, conseguenti a forniture attualmente in corso di esecuzione.

Il Ministro: BOZZI.

CORGHI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza della situazione di grave disagio nella quale si trovano gli abitanti e in particolare i pensionati dei comuni di Stazzona e Germasino (Como) i quali debbono recarsi a Dongio oppure a Garzeno per riscuotere la pensione e per qualsiasi altra operazione postale mancando tali comuni degli uffici postali.

L'interrogante desidera sapere se nei comuni sopraccitati saranno aperti a breve sca-

denza gli uffici postali così come è stato ripetutamente promesso dagli uffici competenti. (4-02033)

RISPOSTA. — Per l'istituzione di un'agenzia postale a Stazzona, è in atto una serie di adempimenti preliminari, intesi a definire l'assetto che dovrà essere dato ai servizi di recapito e procacciato in quella sede.

In pari tempo è stata interessata quella amministrazione comunale perché perfezioni, con regolare delibera consiliare, i necessari impegni relativi sia alla fornitura dei locali sia ai connessi oneri accessori.

Per quanto, invece, riguarda l'invocato analogo provvedimento per il comune di Germasino, sono in corso accertamenti ispettivi, intesi a raccogliere tutti gli elementi indispensabili per valutare se sussistano o meno le condizioni richieste per l'istituzione di una agenzia postale in quella località.

Si assicura che sarà fatto quanto è necessario con il massimo impegno e con ogni possibile sollecitudine.

Il Ministro: GIOIA.

FRANCHI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere il motivo per il quale è rimasta a tutt'oggi inattuata la norma contenuta nell'articolo 11 della legge 4 agosto 1971, n. 607, che prevede una « adeguata gratifica » in favore degli agenti di custodia per il servizio prestato oltre le otto ore giornaliere;

per conoscere altresì quali provvedimenti intenda adottare il Governo al fine di rendere subito operante la norma di cui sopra ed al fine di rendere meno gravoso il già difficile compito degli agenti di custodia.

(4-02018)

RISPOSTA. — L'articolo 11 della legge 4 agosto 1971, n. 607, prevede, come è noto, la corresponsione di un'adeguata gratifica a favore degli appartenenti al corpo degli agenti di custodia « per ogni giorno di riposo settimanale o di ferie annuali non godute e per servizio prestato oltre le otto ore giornaliere, per eccezionali esigenze ».

Per altro, la copertura della spesa occorrente per l'attuazione della norma predetta non è stata espressamente prevista dalla indicata legge; si è reso, perciò, necessario interpellare tutti gli istituti penitenziari della Repubblica al fine di conoscere il presumibile

ammontare dei compensi dovuti al personale militare a titolo di gratifica per le giornate di riposo settimanali o di ferie annuali non godute e per le ore di servizio prestate oltre le otto ore giornaliere.

Si è, quindi, interessato il Ministero del tesoro per ottenere l'assegnazione dei fondi necessari per la sollecitata attuazione della predetta legge.

In seguito alle intese intervenute con il detto Ministero sono state reperite le somme occorrenti e, pertanto, appena saranno definiti i conteggi, si procederà alla corresponsione delle gratifiche ai militari del corpo degli agenti di custodia con decorrenza dall'ultimo quadrimestre del 1971.

Il Ministro: GONELLA.

GUNNELLA. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

a) l'ammontare dei mezzi finanziari erogati e/o impegnati fin oggi dalla Cassa per il mezzogiorno per contributi sugli interessi di finanziamenti destinati ad investimenti nel Sud; dei contributi a fondo perduto a fronte di investimenti industriali nel Sud, erogati e/o impegnati fin oggi; la loro suddivisione per regioni e per gruppi economici imprenditoriali, pubblici e privati, nonché per singole iniziative;

b) l'ammontare residuo dei fondi Cassa per il mezzogiorno da destinarsi ai contributi industriali di cui al punto a);

c) l'ammontare residuo dei fondi Cassa da destinarsi ai progetti speciali;

d) lo stato dei progetti speciali all'esame della Cassa e l'eventuale stadio di progettazione o di studio a tutt'oggi;

e) l'impegno tecnico e finanziario della Cassa per gli investimenti infrastrutturali di sostegno alle iniziative industriali deliberate dal CIPE per la Sicilia, sia di origine privata che di origine pubblica, con particolare riferimento al proposto porto di Capo Granitola Mazara del Vallo (Trapani) al servizio dell'impianto elettrometallurgico di iniziativa ENI-EFIM-Montedison e di tutta l'area di sviluppo che gravita sulla zona predetta.

(4-01442)

RISPOSTA. — Tutti i dati di dettaglio, per altro molto numerosi, sono contenuti nella appendice statistica (tavole 43-65, da pagina

258 a pagina 281) della relazione al bilancio per l'esercizio 1971, documento ufficiale della attività della Cassa per il mezzogiorno, inviato a tutti i parlamentari.

Tali dati non comprendono, tuttavia, quelli relativi alla suddivisione per « gruppi economici imprenditoriali, pubblici e privati », in quanto non hanno mai formato oggetto di rilevamento ufficiale da parte della Cassa.

Quanto all'ammontare residuo dei fondi Cassa da destinare ai menzionati contributi industriali, si fa presente che il quadro 3 del bilancio contabile (documento citato pagine 166-169) contiene i dati richiesti.

In ordine all'ammontare residuo dei fondi da destinare ai progetti speciali, è da precisare che, in base alla normativa contenuta nella legge 6 ottobre 1971, n. 853, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, in virtù della delibera del CIPE del 4 agosto 1971, ha affidato alla Cassa l'esecuzione di 21 progetti speciali con un finanziamento, per le opere da realizzare entro il 31 dicembre 1975, di 432 miliardi.

Attualmente le regioni meridionali interessate, stanno curando la predisposizione di nuovi progetti speciali che saranno sottoposti all'approvazione del CIPE nei primi mesi del prossimo anno. Per la determinazione della spesa relativa dovrà aversi riguardo alla complessità delle opere in essi previste e alla disponibilità della Cassa per il mezzogiorno.

Per quanto concerne lo stato attuale dei progetti speciali, si comunica che la Cassa sta avviando gli studi preliminari e che il predetto istituto, sulla base delle direttive impartite da questa amministrazione, provvede ad anticipare la realizzazione di quelle opere i cui progetti esecutivi sono pronti, risultino di sicura fattibilità e siano in armonia con le linee indicative dei progetti speciali.

Per quanto riguarda la Sicilia, essa è interessata direttamente dal progetto speciale per la realizzazione delle infrastrutture necessarie allo sviluppo del piano chimico nella Sicilia sud-orientale (comprendente tutta la provincia di Ragusa e di Siracusa) per il quale il CIPE ha disposto, per una prima fase, la assegnazione di 50 miliardi di lire; dal progetto per la ristrutturazione organica della agrumicoltura in Sicilia, Calabria e Basilicata, nonché, infine, dallo studio generale delle risorse idriche (piano delle acque) della regione in questione.

La Sicilia è pure interessata a un complesso di infrastrutture specifiche inerenti

alle nuove localizzazioni definite in sede di contrattazione programmata; tra queste è da annoverare il centro elettro-metallurgico per la cui localizzazione il CIPE, in data 16 marzo 1972 — sulla base delle proposte formulate dalla Regione siciliana — ha deliberato che il cennato impianto dovesse localizzarsi nella zona terremotata della Sicilia occidentale, e più precisamente nella zona Mazzara del Vallo-Capo Granitola.

Al riguardo, è bene evidenziare che il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, in virtù del mandato a suo tempo conferitogli dal CIPE, aveva già provveduto ad autorizzare la Cassa per il mezzogiorno ad effettuare le indagini geognostiche e morfologiche connesse alla localizzazione in questione, con particolare riguardo a quelle per le infrastrutture portuali.

Si fa infine presente che per queste ultime il cennato istituto ha in corso di espletamento le indagini medesime, e ha avviato una serie di studi e rilevamenti atti a valutare tutti i dati e gli elementi indispensabili per accertare la fattibilità del porto e per la realizzazione di una centrale elettro-nucleare per l'autoproduzione aziendale.

Il Ministro: TAVIANI.

LO BELLO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

1) non è stato ancora provveduto all'inizio dei lavori concernenti la costruzione della nuova aerostazione dell'aeroporto di Catania Fontanarossa, aggiudicati sin dal 20 aprile 1972;

2) non è stato nominato il direttore dei lavori, benché siano trascorsi circa sei mesi dall'appalto;

3) il lamentato ritardo sembra sia stato causato anche dal fatto che l'area destinata alla realizzazione del manufatto è in atto occupata da due depositi di carburanti, per la nuova allocazione dei quali si attende che il Ministero della difesa disponga la consegna di altra area all'aviazione civile;

4) la insufficiente ricettività e lo stato assolutamente indecoroso dell'attuale aerostazione scoraggiano quanti — attratti dalle pregevoli bellezze climatiche e naturali — si accingono a trascorrere le loro vacanze nell'isola;

5) i notevoli disagi cui sono sottoposti i viaggiatori costituiscono un pericoloso veicolo di propaganda negativa nei confronti

delle regioni meridionali e della Sicilia in particolare;

6) per altro, non è stato attuato il piano di potenziamento dell'aeroporto di cui alla legge 25 febbraio 1971, n. 111, che prevede uno stanziamento di 2 miliardi di lire per Catania;

7) l'iter delle pratiche relative al prolungamento della pista di volo e della via di rullaggio procede con esasperante lentezza;

8) la installazione delle apparecchiature di controllo di volo (ILS) — indispensabile per rendere più sicure le manovre di pilotaggio e sollecitata anche dai piloti e dalla stampa dopo il recente disastro di Punta Raisi — sembra sia stata ritardata perché non sarebbero state emanate precise disposizioni sulla loro ubicazione;

9) in relazione a quanto sopra lamentato, il traffico aeroportuale subisce notevoli remore, con grave danno per il decollo della economia della zona, il cui avvenire socio-economico è anche legato ad un intelligente sviluppo del turismo;

10) nel frattempo, è giunta notizia che l'aeroporto sarà chiuso al traffico dal 15 ottobre 1972 — per circa dieci giorni — per lavori ordinari, in coincidenza con un importante convegno che si terrà in Taormina, i cui partecipanti intervengono pure dall'estero; quali provvedimenti intendano adottare, ciascuno nelle rispettive competenze, perché si provveda con urgenza a disporre:

1) il trasferimento dei depositi di carburanti in una nuova zona dell'aeroporto;

2) l'immediato inizio dei lavori di costruzione della nuova aerostazione;

3) il sollecito perfezionamento delle pratiche per l'appalto dei lavori di prolungamento della pista di volo e della via di rullaggio;

4) la immediata installazione delle apparecchiature di controllo di volo (ILS);

5) il differimento di almeno 15 giorni dei lavori ordinari previsti per il 15 ottobre. (4-01879)

RISPOSTA. — Sono state impartite le necessarie disposizioni perché l'inizio dei lavori per la costruzione della nuova aerostazione dell'aeroporto di Catania Fontanarossa possa avvenire entro la fine del 1972.

Per dar corso a tali lavori, considerata la loro notevole entità, è stato ritenuto necessario attendere i risultati dell'indagine compiuta da un'apposita commissione di studio

sulle caratteristiche operative di tutti gli aeroporti italiani aperti al traffico civile.

La citata commissione ha ultimato i suoi lavori in questi giorni confermando la validità operativa dell'aeroporto di Fontanarossa, pur con le limitazioni imposte dai vincoli esistenti (linea ferroviaria a ovest, fascia costiera a est).

Un altro problema che è stato risolto per consentire i lavori di costruzione della nuova aerostazione è stato quello di reperire, nel ristretto sedime aeroportuale un'area per permettere lo spostamento di depositi carburanti, attualmente ubicati nella zona ove sorgerà la nuova aerostazione.

Superate tali questioni pregiudiziali le opere potranno avere inizio, affidando la direzione dei lavori all'amministrazione provinciale di Catania che di recente ha avanzato richiesta in tal senso.

Per quanto riguarda il prolungamento della pista di volo e della pista di rullaggio questo Ministero, a seguito della citata constatazione della validità operativa dell'aeroporto in questione, ha avviato la procedura per il conferimento di un incarico professionale, ai sensi del disposto di cui al primo capoverso dell'articolo 6 della legge 25 febbraio 1971, n. 111, per lo studio e la progettazione delle opere da eseguire.

Circa l'installazione delle apparecchiature di assistenza al volo si precisa quanto segue:

1) *VOR*, l'installazione della radioassistenza è nell'ultima fase di realizzazione.

La funzionalità della radioassistenza è compromessa dall'esistenza, nelle vicinanze, di un elettrodoto. È stato di conseguenza da tempo richiesto all'ENEL di spostare tale elettrodoto e nello scorso aprile è stata effettuata una rimessa di circa 37 milioni al suddetto ente.

2) *DME*, successivamente alla realizzazione del *VOR* verrà provveduto all'installazione del *DME*.

3) *ILS*, l'installazione del sistema con le antenne del localizzatore ubicate in asse con la pista è stato condizionato dal previsto prolungamento (della pista stessa 260 metri). È in atto lo studio da parte dell'Aeronautica militare di porre le antenne *LIZ* lateralmente alla pista 26 in modo da evitare penalizzazioni della pista e accelerare i tempi di realizzazione della radioassistenza

4) *RADAR-APP*, esiste già a Catania-Sigonella un *radar* che assisterà in futuro

anche il traffico di Fontanarossa posizionando gli aeromobili sul sentiero di discesa dell'istallando *ILS*.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile: BOZZI.

MACCHIAVELLI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che la *GEPI* e la *ETA-GER* non hanno ancora adempiuto gli impegni a suo tempo assunti per risolvere il problema della ex ceramica ligure *Vaccari*.

Se ritengano quindi di intervenire immediatamente per la ripresa della attività produttiva dell'azienda, che interessa gran parte della economia della Val di Magra, e di riassumere intanto il personale, corrispondendo allo stesso le competenze dovutegli in base agli accordi stipulati con le organizzazioni sindacali. (4-01390)

RISPOSTA. — Sono attualmente in corso trattative tra la curatela fallimentare della Ceramica *Vaccari* e la società di gestione *ETA-GERI* per l'affitto degli stabilimenti di Ponzano Magra e Borzoli.

In attesa che si perfezinino le trattative suddette — al cui favorevole esito è subordinata la ripresa produttiva negli stabilimenti in questione — si comunica che l'ufficio del lavoro di La Spezia ha informato che il 16 ottobre 1972 tra i sindacati dei lavoratori e la *ETA-GERI* è intervenuto un accordo sulle modalità di assunzione e sugli stipendi di base per i lavoratori stessi che in pratica sono stati di nuovo tutti assunti, esclusi quelli che avevano maturato il diritto a pensione per vecchiaia o che avevano nel frattempo trovato altra occupazione.

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

MAGGIONI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere — premesso che:

1) in provincia di Pavia il servizio di controllo autoveicoli dell'ufficio della motorizzazione provinciale corrisponde all'80 per cento del lavoro degli uffici più importanti delle altre province della Lombardia;

2) in esse sono generalmente in servizio due ingeneri collaborati da due periti

industriali e da tre o quattro esaminatori, mentre all'ufficio di Pavia sono assegnati un ingegnere ed un perito;

3) in più occasioni ed ancora il 22 maggio 1972 l'interrogante ebbe sul problema ad interessare il competente ministro;

4) è bastata, di recente, una improvvisa convocazione a Roma del direttore dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile perché il centro operativo venisse chiuso ed il lavoro di controllo di oltre 80 autotreni, sospeso e rimandato;

5) la provincia di Pavia conta 196 comuni in regione anche collinare e montana e taluni distano oltre 80 chilometri dal capoluogo; quali iniziative urgenti si intendano adottare perché i recenti inconvenienti che hanno causato giuste rimostranze da parte degli utenti, non abbiano a ripetersi.

(4-01628)

RISPOSTA. — La direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve affrontare notevoli difficoltà nell'impiego del proprio personale in determinati periodi dell'anno, nei quali si riscontra una maggiore richiesta di prestazioni da parte dell'utenza specie negli uffici aventi sede nell'Italia settentrionale.

Tali difficoltà acquistano particolare rilievo negli uffici provinciali MCTC ubicati nelle regioni a statuto ordinario, in conseguenza del decentramento a detti uffici di talune funzioni — residue allo Stato dopo il trasferimento alle regioni delle direzioni compartimentali MCTC attuato ai sensi dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica n. 5/1972 — decentramento che ha imposto di trasformare la organizzazione periferica da regionale in provinciale, con conseguente frazionamento di compiti, e maggiore esigenza di personale specializzato.

A questa situazione di generale difficoltà nei servizi della MCTC non fa purtroppo eccezione l'ufficio provinciale MCTC di Pavia.

Per altro, un'analisi approfondita della situazione nel caso concreto consente di accertare che l'organizzazione MCTC della provincia di Pavia — la quale si pone al quarto ultimo posto fra quelle lombarde come numero di autoveicoli in circolazione — a questi effetti non risulta particolarmente carente. È infatti da considerare che ad essa sono assegnati in via permanente due funzionari tecnici (un ingegnere ed un tecnico di concetto) residenti a Pavia; un altro impiegato operatore viene giornalmente inviato in missione da Milano; ed un secondo ingegnere

viene settimanalmente inviato in missione, sempre da Milano.

Infine, per quanto riguarda le visite e le prove di recipienti di gas compresso, queste sono effettuate esclusivamente da personale addetto a Milano.

Non si mancherà, comunque, di attuare ogni possibile provvedimento per un miglioramento della situazione segnalata, compatibilmente con le esigenze degli altri uffici della MCTC.

Il Ministro: BOZZI.

MARZOTTO CAOTORTA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se il corpo dei vigili del fuoco sia in grado allo stato dei fatti di far fronte agli impegni derivantigli dal regolamento della legge antismog n. 615 per il controllo degli impianti di riscaldamento domestico.

Questo controllo è infatti essenziale per ridurre le emissioni di fumo, che sono come noto, una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico.

In particolare risulta che a Milano l'organico del corpo dei vigili del fuoco è inadeguato ai gravosi compiti istituzionali e pertanto non è possibile effettuare tutti i controlli suddetti, il che preoccupa vivamente per la prospettiva dello smog invernale nella metropoli lombarda.

Con l'occasione chiede se il ministro ritenga opportuno autorizzare i singoli comandanti dei vigili del fuoco a delegare l'esercizio dei suddetti compiti di controllo del riscaldamento alle amministrazioni comunali, per assicurare il raggiungimento di risultati sicuri nella campagna antismog. (4-01567)

RISPOSTA. — Com'è noto, la legge 13 luglio 1966, n. 615 attribuisce ai comandi provinciali dei vigili del fuoco il compito di approvare i progetti degli impianti termici (articolo 9), di effettuarne il collaudo (articolo 10) e di vigilare sulla conduzione degli impianti, sui combustibili e sulle emissioni dei fumi. A tal fine il comando può « richiedere la collaborazione dei competenti uffici tecnici comunali » (articolo 19).

La stessa legge attribuisce, altresì, agli stessi comandi, la competenza a procedere « in collaborazione con le singole amministrazioni comunali » al censimento degli impianti.

La legislazione vigente ha, pertanto, individuato nel Comando provinciale dei vigili del fuoco l'organo investito del potere-dovere di svolgere i compiti suaccennati, i quali co-

stiluiscano una sfera di competenza riservata, di cui non è dato all'organo stesso di spogliarsi in tutto o in parte.

Ciò non toglie — anche perché è la stessa legge n. 615 che lo prevede — che ogni singolo comando possa avvalersi della collaborazione degli organi comunali.

A tale collaborazione, d'altra o parte, i comandi interessati ricorrono ampiamente, e con proficui risultati, specialmente nei comuni — come Milano — ove il problema antismog è più acuto.

A parte ciò, questo Ministero non ha mancato di aumentare il numero degli ufficiali in servizio nei comandi maggiormente interessati all'attuazione della legge antismog. A Milano, in particolare, sono state recentemente assegnate altre 5 unità tra ingegneri e geometri, per cui l'organico ufficiale di quel comando è salito a 21 unità, che rappresenta il massimo cui si possa giungere, tenuto conto delle attuali dotazioni organiche della direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi.

Il Sottosegretario di Stato: COTTONE.

MENICACCI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere, attesa la decisione di raddoppiare il tratto della ferrovia Orte-Terni, già esistente prima dell'ultimo conflitto mondiale, il motivo per il quale si è deciso il finanziamento a tale scopo della modica somma di 3 miliardi di lire, che non consentirà ovviamente gli auspicati sostanziali miglioramenti del tracciato e se tale finanziamento debba considerarsi definitivo.

Per sapere come mai per il tratto Falconara-Jesi, di cui l'interrogante anche recentemente ha auspicato il potenziamento ed il raddoppio, sono stati stanziati solo 100 milioni «per l'esecuzione del progetto» e non sono stanziati i due miliardi richiesti per avviarne la più sollecita esecuzione, senza tener conto del progetto di massima già approvato e approvato sul piano regionale dal comitato interregionale permanente Marche-Umbria e dal mese di maggio 1972 rassegnato al ministro dei trasporti.

Per conoscere in sostanza se le decisioni prese non si siano tradotte in un « pannicello caldo » di modico effetto e — in quanto tale — inidoneo a risolvere l'annoso problema delle comunicazioni ferroviarie tra la capitale e le regioni umbra e marchigiana con relative interconnessioni.

(4-01322)

RISPOSTA. — Il raddoppio del tratto Orte-Terni verrà realizzato ripristinando il secondo binario nella sua sede, e ciò in relazione al costo limitato di tale opera e soprattutto alla necessità, per motivi di esercizio, di disporre al più presto di tale raddoppio.

Nel piano poliennale è prevista la spesa di 9 miliardi di lire per i lavori di raddoppio della Falconara-Jesi e di 6 miliardi di lire per la Fabriano-Albacina, mentre la spesa per la progettazione esecutiva è stata prevista nel programma d'impiego del fondo di 400 miliardi di lire per il cui finanziamento è stato presentato alla Camera apposito disegno di legge.

I progetti di raddoppio dei tratti suddetti saranno inquadrati nello studio di massima che l'azienda ferroviaria ha in corso per il raddoppio completo della linea Orte-Falconara.

In detto studio si terrà anche conto, per quanto possibile, del piano di previsione di iniziativa del comitato interregionale per il potenziamento della linea ferroviaria Ancona-Roma.

Il Ministro: Bozzi.

MIROGLIO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se ritenga opportuno ordinare un'inchiesta sulle cause e sulle modalità con le quali è avvenuto il suicidio del cancelliere capo del tribunale di Alba (Cuneo), funzionario di rettitudine morale senza ombra alcuna e sul quale si accentra sempre più l'attenzione dell'opinione pubblica in quanto oscure appaiono le modalità del suicidio stesso.

Se ritenga inoltre far accertare i fatti stessi nell'ambito della magistratura locale.

(4-01781)

RISPOSTA. — Sono tuttora in corso presso la procura della Repubblica di Cuneo indagini dirette ad accertare se sussistono, o meno, responsabilità penali di terzi in ordine al suicidio del cancelliere capo del tribunale di Alba, Aldo Tizzani verificatosi nell'agosto 1972 nella predetta città di Cuneo.

Si aggiunge che una inchiesta immediata è stata espletata sul fatto dall'ufficio di presidenza del tribunale di Alba ed un'altra più approfondita e minuziosa inchiesta è stata svolta da un ispettore generale di questo Ministero. Entrambe, intese ad accertare i motivi che potevano aver indotto il funzionario a togliersi la vita, hanno posto in luce

che nessun ammanco di denaro si era verificato nei rami del servizio affidati al cancelliere capo Tizzani e che questi si era sempre comportato, nell'espletamento dei suoi specifici compiti, con spiccata onestà e con mania quasi ossessiva per l'ordine e la precisione. Gli inquirenti hanno perciò ritenuto che i registri non rinvenuti in ufficio fossero stati portati a casa al fine di regolarizzarli formalmente.

E difatti è risultato che negli ultimi mesi il Tizzani si era confidato con alcuni colleghi dicendosi preoccupato per difficoltà incontrate nella « quadratura » della contabilità riguardante il servizio della carta bollata e delle spese di cancelleria aggiungendo però che si trattava di difficoltà puramente formali nelle quali era incorso per lo stato di esaurimento nervoso che gli impediva una regolare attività intellettuale.

Probabilmente questa situazione può aver traumatizzato e può essere una concausa del suicidio attuato, come è noto, precipitandosi da una finestra del proprio appartamento sito al secondo piano dello stabile.

Il Ministro: GONELLA.

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che, nell'anno 1972, per percorrere 65 chilometri di strada ferrata, quanta ve ne è fra Pisa e Castelnuovo Garfagnana, occorrono, a cose del tutto normali, oltre due ore, in certi casi, anche tre.

Per sapere se sia a conoscenza del fatto che la linea Pisa-Lucca-Castelnuovo Garfagnana (e ritorno) serve insegnanti, capi di istituto, studenti, impiegati, dipendenti pubblici, i quali, sia per gli orari impossibili, sia per la lentezza del convoglio, passano molta parte della loro giornata in treno; cosa intenda fare per sanare tale incresciosa situazione. (4-01428)

RISPOSTA. — Tra Castelnuovo di Garfagnana e Pisa esistono sette coppie di comunicazioni ferroviarie dirette, con orari ripartiti nell'arco della giornata in relazione alle varie esigenze del traffico.

Come risulta dall'orario ufficiale delle ferrovie dello Stato la distanza fra le due località è di 69 chilometri, che viene percorsa, secondo i treni, in un tempo variabile fra un'ora e 31' e un'ora e 59'.

La velocità commerciale media di tali comunicazioni è quindi di circa 40 chilometri orari, con punte di circa chilometri orari 46.

Essa, fra l'altro, è condizionata dalla situazione plano-altimetrica della linea, che impone determinati limiti di velocità ma, soprattutto, dal fatto che i treni circolanti su detta linea — proprio per le caratteristiche del servizio da espletare — fermano in tutte le stazioni intermedie, che sulla tratta Castelnuovo-Garfagnana-Lucca sono distribuite ad una distanza media di 3 chilometri l'una dall'altra.

In tali condizioni, i tempi di percorrenza suddetti non possono essere considerati eccessivi.

Il Ministro: BOZZI.

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere i motivi per i quali l'ex lavoratore della base NATO di Campo Darby di Tombolo (Pisa), Lolaico Vito, nato il 1° aprile 1931 e residente a Marina di Pisa, pur avendo prodotto il titolo di studio attraverso la prefettura di Pisa, non è stato ancora assegnato al lavoro presso un Ministero.

Per sapere se sia a conoscenza del fatto che il Lolaico, con moglie e figli, è alla fame. (4-02387)

RISPOSTA. — La Presidenza del Consiglio dei ministri ha dato corso, con ogni sollecitudine, all'adozione dei decreti di assegnazione alle singole amministrazioni degli ex dipendenti del SETAF, per i quali l'apposita commissione prevista dall'articolo 2 della legge 9 marzo 1931, n. 98, aveva deliberato l'inquadramento.

Il decreto di assegnazione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile del signor Vito Lolaico è stato registrato dalla Corte dei conti in data 11 ottobre 1972 e, pertanto, con lettera del 19 stesso mese, la Presidenza del Consiglio lo ha trasmesso alla predetta amministrazione, non tralasciando di segnalare l'esigenza che l'assunzione del dipendente in parola e gli altri adempimenti diretti a determinare il relativo trattamento economico vengano disposti con urgenza.

Il Sottosegretario di Stato: EVANGELISTI.

PASCARIELLO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere lo stato di attuazione della legge 3 marzo 1971, n. 153 ri-

guardante le iniziative di assistenza scolastica e di formazione e perfezionamento professionali a favore dei lavoratori italiani all'estero; e, in particolare, se — in conformità con i ripetuti impegni del Governo presso la Commissione esteri della Camera — sia stato definito il piano triennale di attuazione.

(4-02025)

RISPOSTA. — Nel quadro dell'attuazione della legge 3 marzo 1971, n. 153, il Ministero degli affari esteri ha provveduto:

a redigere — d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione — i programmi di insegnamento e le norme relative allo svolgimento degli esami e al rilascio dei titoli di studio per i corsi contemplati dalla legge stessa (corsi integrativi di lingua e cultura generale italiana a livello elementare e medio, corsi speciali annuali per la preparazione dei lavoratori italiani e dei loro congiunti agli esami di idoneità e di licenza di scuola italiana elementare e media, corsi di scuola popolare per lavoratori italiani);

a determinare, sempre d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione, le tabelle di equipollenza dei titoli di studio stranieri elementari e medi con i corrispondenti titoli italiani. Tali tabelle sono attualmente esaminate dal Consiglio superiore della pubblica istruzione per il prescritto parere;

a ristrutturare la rete scolastica per adeguarla alle esigenze derivanti dalla legge, istituendo nuove direzioni didattiche nei paesi d'immigrazione e sostituendo gradualmente gli insegnanti incaricati della direzione con direttori didattici di ruolo;

a potenziare l'organico dei docenti di ruolo addetti alle istituzioni di assistenza scolastica, già elevato dalle 88 unità dell'anno scolastico 1971-72 alle 120 dell'anno scolastico 1972-73;

ad assumere un'aliquota maggiore d'insegnanti non di ruolo;

ad elaborare sullo stato giuridico ed economico del personale non di ruolo, docente e non docente in servizio all'estero, un progetto di legge che ha già iniziato il suo iter legislativo;

ad esaminare con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale l'avviamento delle iniziative di formazione e perfezionamento professionale previsto dalla legge.

Proprio al fine di accelerare l'iter procedurale degli adempimenti decorrenti dalla legge n. 153, nei giorni 4, 5 e 6 ottobre 1972, ha avuto luogo una riunione cui hanno partecipato i funzionari competenti del Ministero

degli affari esteri, nonché i consoli generali, i consiglieri sociali, gli ispettori scolastici dei paesi d'immigrazione con una folta popolazione scolastica italiana. Alla conclusione dei lavori sono state fissate, fra l'altro, le linee di un'azione che sarà fondamentalmente diretta:

ad incrementare i corsi integrativi di lingua italiana soprattutto quelli a livello elementare, di cui è più avvertita l'esigenza dai nostri connazionali;

ad incoraggiare con fondi di abbrivio la istituzione di scuole materne e di asili nido da parte di enti italiani in modo da arrecare un'assistenza sostanziale e continua ai figli delle nostre lavoratrici;

a reclutare, per una maggiore efficienza delle istituzioni scolastiche anzidette, insegnanti che offrano garanzie di preparazione professionale e linguistica adeguate al compito particolare ad essi affidato;

a promuovere, a tal fine, lo svolgimento di corsi preparatori, *stages* e convegni di aggiornamento professionale sia in Italia che all'estero;

a studiare il rapido e massiccio impiego di sistemi d'insegnamento basati sulla tecnologia più moderna e la distribuzione dei nostri corsi del corrispondente materiale didattico;

a compiere, in via diplomatica, i passi opportuni per ottenere dalle autorità dei paesi d'immigrazione la parità sostanziale fra i figli dei nostri lavoratori e gli alunni locali, evitando il rischio di ritardi e declassamenti.

Circa il piano triennale d'attuazione si è preliminarmente predisposta un'indagine per raccogliere gli elementi di base (stima della popolazione scolastica da assistere, delle sue caratteristiche specifiche, delle sue tendenze evolutive, ecc.) necessaria per l'impostazione organica del problema e dei corrispondenti programmi operativi. Tale indagine a cui collaborano le nostre rappresentanze diplomatiche e consolari nei principali paesi d'immigrazione e che verrà ulteriormente approfondita con il sussidio di esperti, è tuttora in corso. Si sono per altro già messe in studio le misure da adottare soprattutto in relazione all'entità del notevole sforzo finanziario che esse comporteranno.

Il Sottosegretario di Stato: ELKAN.

PAZZAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali a tutto oggi non è stato provveduto al pagamento

delle maggiorazioni sulle pensioni dovute con decorrenza 1° settembre 1971 a ex mutilati e ad ex dipendenti di forze di polizia e se ciò sia dovuto a ritardi del Ministero del tesoro o al mancato espletamento delle pratiche da parte degli uffici provinciali del tesoro.

Per conoscere altresì quali provvedimenti siano stati adottati o verranno adottati per eliminare tale intollerabile disagio dei citati pensionati e per la realizzazione dei loro diritti. (4-00065)

RISPOSTA. — L'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, dispone la riliquidazione di ufficio delle pensioni a carico dello Stato, con effetto 1° febbraio 1971, previa adozione da parte delle amministrazioni centrali competenti di provvedimenti formali soggetti al controllo della Corte dei conti.

Lo stesso articolo dispone, altresì, in attesa del pagamento delle pensioni riliquidate, la corresponsione di un acconto mensile pari al 10 per cento della rata netta di pensione e di caroviveri in aggiunta alla pensione in godimento al 31 agosto 1971.

Detto acconto viene corrisposto d'ufficio da parte delle direzioni provinciali del tesoro competenti le quali vi hanno dato tempestivo corso, come pure danno sollecita esecuzione ai provvedimenti di riliquidazione man mano che pervengono dalle amministrazioni centrali, provvedendo, inoltre, alla corresponsione delle eventuali differenze arretrate.

Quanto sopra premesso circa gli aspetti generali della questione, per ciò che in particolare si riferisce alle forze di polizia il competente Ministero dell'interno ha assicurato di aver subito attivato le necessarie procedure e di aver già provveduto alla riliquidazione di un gran numero di partite di pensione.

Infine, riguardo ai mutilati ed agli invalidi, le disposizioni del surriferito decreto del Presidente della Repubblica n. 1081 trovano applicazione soltanto per le pensioni privilegiate ordinarie in funzione di quelle di guerra, che vengono liquidate da questa amministrazione a favore degli ex militari di carriera e dagli ex impiegati civili dello Stato che siano cessati dal servizio per causa di guerra od attinente alla guerra, nonché per gli assegni integratori per anzianità di servizio che sono attribuiti, ricorrendo particolari condizioni, in aggiunta alla pensione di guerra.

Per questi ultimi assegni provvedono le competenti direzioni provinciali del tesoro,

mentre per le pensioni privilegiate, per poter procedere agli opportuni aggiornamenti, è necessario che le amministrazioni centrali interessate facciano pervenire a questo Ministero il prospetto teorico da cui risulti l'ammontare degli assegni spettanti agli aventi titolo.

Si assicura che anche in tal caso si dà sollecito corso ai relativi provvedimenti man mano che pervengono a questo Ministero.

Il Ministro: MALAGODI.

PEGORARO E Busetto. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se siano a conoscenza del grave stato di malcontento che esiste tra i richiedenti la pensione per invalidità civile causa:

il ritardo con il quale i richiedenti stessi vengono sottoposti alla visita medica; ritardo che, nella maggior parte dei casi, non è mai inferiore ad un anno dalla presentazione della domanda. Segnaliamo a mo' di esempio il caso della signora Longhin Emma nata il 1° gennaio 1911 a Villanova (Padova) ed ivi residente in via Piovega, 64, la quale è stata sottoposta a visita medica a distanza di un anno dalla presentazione della domanda ed ora sono trascorsi altri 12 mesi senza che la stessa, nonostante i ripetuti solleciti dell'ente di patronato, abbia ricevuto alcuna comunicazione in merito all'esito della pratica;

al fatto che a distanza di molti mesi dall'approvazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, che eleva a 18 mila lire l'assegno pensionistico per coloro ai quali è stata riscontrata una invalidità del cento per cento, si continua a liquidare ancora la pensione sociale nella misura di lire 12 mila mensili.

Per conoscere, quindi, quali iniziative intendano prendere per superare i surricordati ritardi. (4-00183)

RISPOSTA. — Questo Ministero non ha mancato, anche recentemente, di interessare il dicastero della sanità e le prefetture per l'adozione di tutti i possibili accorgimenti atti ad accelerare il funzionamento delle commissioni sanitarie provinciali per l'accertamento dell'invalidità, ed a provvedere all'istituzione di altre, ove ciò sia ritenuto indispensabile, per la rapida evasione delle sempre più numerose istanze avanzate.

Circa il segnalato ritardo con cui viene effettuato il pagamento dell'integrazione di lire 6 mila mensili agli invalidi totali per

effetto della legge 3 marzo 1971, n. 118, si precisa che, ai sensi dell'articolo 33, primo comma, della stessa legge, per il passaggio dall'assegno di lire 12 mila alla pensione di lire 18 mila, è prevista la revisione della posizione di tutti gli invalidi civili già riconosciuti totalmente e permanentemente inabili.

Tale revisione, ovviamente, si articola su due diverse fasi: quella di ordine medico-sanitario e quella di ordine economico-finanziario.

Per ovviare alle difficoltà, spesso notevoli, derivanti da tali accertamenti, il dicastero della sanità, con circolare 17 gennaio 1972, n. 7, ha impartito disposizioni ai medici provinciali, perché vengano sottoposti al riesame delle commissioni soltanto i casi dubbi.

Lo stesso dicastero, ha, inoltre, precisato che per agevolare il funzionamento delle stesse commissioni, è in corso di firma, presso il Ministero del tesoro, il decreto con cui si eleva il gettone di presenza corrisposto ai competenti le commissioni predette, da lire 3 mila a lire 5 mila.

Dal suo canto, questa Amministrazione, con marconigramma del 5 febbraio 1972, n. 25283 8.16.3, diretto ai prefetti, ha precisato che la conferma della invalidità, già riconosciuta, deve essere effettuata, in seno al comitato di assistenza e beneficenza pubblica, dal medico provinciale.

Si puntualizza, infine, che, a norma del predetto articolo 33 della legge n. 118, la corresponsione della differenza di lire 6 mila decorre dal 1° maggio 1971, per cui gli interessati, in effetti, non verranno a subire alcun danno economico, spettando agli stessi gli arretrati dalla data predetta.

Per quanto concerne, in particolare, il caso della signora Emma Longhin, si precisa che la stessa, ebbe a presentarsi il 10 novembre 1969 alla sottocommissione sanitaria per gli invalidi civili di Camposampiero per essere sottoposta a visita medica per l'accertamento dell'invalidità per artrosi lombosacrale.

La sottocommissione invitò la signora Longhin a presentarsi all'ospedale di Camposampiero ove avrebbe dovuto sottoporsi ad esame radiologico per accertare la sussistenza o meno della infermità dichiarata.

Con il risultato di tale esame la signora Longhin doveva ripresentarsi alla Commissione: il che l'interessata ha fatto soltanto in data 12 luglio 1972. Nell'occasione le venne riconosciuta una invalidità permanente nella misura dell'80 per cento.

A seguito di tale decisione, la prefettura ha avviato la pratica — tuttora in corso d'istruttoria — per l'eventuale concessione dell'assegno mensile d'invalidità da parte del comitato provinciale di assistenza e beneficenza pubblica di Padova.

Il Sottosegretario di Stato: NICOLAZZI.

RENDE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per avere notizie circa lo stato di attuazione del nuovo stabilimento per le carceri giudiziarie di Cosenza i cui lavori sono fermi da anni determinando l'abbandono e la fatiscenza dell'edificio.

Recentemente, i detenuti del vecchio carcere di Colle Triglio hanno clamorosamente protestato per le gravissime condizioni logistiche in cui versano. (4-02010)

RISPOSTA. — Giusta recenti comunicazioni pervenute dai competenti organi del Ministero dei lavori pubblici, che è in corso di approvazione, da parte del provveditorato alle opere pubbliche di Catanzaro, il progetto, redatto dall'ufficio del genio civile di Cosenza, di completamento (terzo lotto) dei lavori per la costruzione delle carceri giudiziarie di Cosenza, lavori che, dopo i ritardi dovuti alla risoluzione di questioni di carattere finanziario, si presume possano avere prossimamente inizio.

Quanto alla protesta che i detenuti ristretti nel vecchio carcere avrebbero, secondo l'interrogazione, attuata per le condizioni di ambiente in cui trovasi l'edificio, si informa che detta protesta, verificatasi l'8 settembre 1972, fu determinata esclusivamente, in base al rapporto redatto al riguardo dall'ispettorato distrettuale, dall'intento dei detenuti stessi di sollecitare la riforma dei codici e dell'ordinamento penitenziario, provvedimenti che si trovano attualmente all'esame del Parlamento.

Il Ministro: GONELLA.

ROBERTI, CASSANO E DE VIDOVICH. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che la gestione della mutua previdenza dei ferrovieri, affidata all'INA e da questo appaltata alla società mutua previdenza del lavoro, da oltre due mesi non risponde più alle richieste dei ferrovieri assicurati per il disbrigo delle pratiche concernenti liquida-

zioni, riscatti, revoche, anticipazioni ed altri benefici sociali previsti dai contratti assicurativi e dalla convenzione.

La sede della mutua previdenza del lavoro, infatti, a seguito della revoca dell'appalto da parte dell'INA ed il conseguente licenziamento del personale, risulta occupata dai dipendenti che, allo scopo di tutelare il proprio diritto al lavoro, impediscono il trasferimento del materiale amministrativo e contabile alla nuova gestione e, quindi, il disbrigo delle pratiche di cui si è fatto cenno.

Il protrarsi di tale situazione, causata dall'assoluta insensibilità dell'INA nei riguardi delle giuste aspettative del personale dipendente, danneggia migliaia di ferrovieri i quali, mentre in pratica non fruiscono più dei servizi assicurativi e non connessi alla mutua previdenza dei ferrovieri, sono costretti a pagare con trattenuta sullo stipendio i premi convenuti all'atto della sottoscrizione dei contratti.

Atteso lo stato di profonda insoddisfazione dei ferrovieri interessati, gli interroganti chiedono al ministro dei trasporti come intenda tutelare i diritti dei ferrovieri medesimi e se ravvisi l'opportunità di intervenire presso l'INA affinché, uscendo dalla sua attuale comoda posizione di « estraneità » sistemi presso di sé e presso il nuovo ente gerente il personale di che trattasi, ponendo così fine all'occupazione dell'azienda ed alla mancata funzionalità della gestione della mutua previdenza dei ferrovieri. (4-01566)

RISPOSTA. — L'Istituto nazionale delle assicurazioni, mediante apposita convenzione, ha ceduto dal 1° luglio 1972 alla Banca nazionale delle comunicazioni — sezione previdenza — le forme previdenziali, assicurative e creditizie che erano esercitate dall'Istituto stesso tra i ferrovieri e altri dipendenti del Ministero dei trasporti, impegnandosi a consegnare alla Banca nazionale delle comunicazioni gli schedari contenenti l'evidenza della situazione contributiva, assicurativa e creditizia dei singoli iscritti nonché i documenti amministrativi in suo possesso.

La Banca nazionale delle comunicazioni, che, attraverso la propria « Sezione previdenza », effettua le assicurazioni private ed esercita il credito nei confronti dei ferrovieri, ha messo a disposizione degli assicurati dell'INA — Mutua previdenza — la propria organizzazione. Essi sono stati singolarmente avvertiti, mediante lettera firmata congiuntamente dall'INA e dalla Banca, che le forme

di mutua tra ferrovieri della nominata « Mutua previdenza » sono state assunte dalla Banca nazionale delle comunicazioni, con invito a rivolgersi, per ogni necessità di carattere finanziario, mutualistico ed assicurativo, agli sportelli della Banca stessa, che si è assunta la continuazione del servizio.

Purtroppo, l'occupazione degli uffici della società previdenza del lavoro da parte del personale da questa licenziato, ha sinora impedito all'INA di trasferire alla Banca nazionale delle comunicazioni gli schedari e la documentazione amministrativa relativi alle attività cedute alla Banca, sicché un certo numero di pratiche venute a scadenza non hanno potuto essere definite.

La Banca nazionale delle comunicazioni, sin dal luglio 1972 ha iniziato ad operare con gli iscritti alla « Mutua previdenza » che si sono presentati ai suoi sportelli, venendo incontro alle loro esigenze nei limiti consentiti dalla mancanza del materiale amministrativo e contabile che l'INA, per le ragioni anzidette, non ha potuto trasferire alla Banca stessa.

La Banca Nazionale delle comunicazioni, nell'intento di contribuire alla sistemazione del personale licenziato dalla Società previdenza del lavoro si è spontaneamente offerta, pur non avendone l'obbligo né la necessità, ad assumere dieci elementi, tre dei quali prestano già servizio presso la Banca medesima, ma non ha ancora potuto procedere all'assunzione dei restanti sette a causa della non avvenuta consegna della documentazione di cui si è detto prima e che le impedisce la integrale esecuzione degli adempimenti previsti dalla convenzione stipulata con l'INA.

Per quanto riguarda il restante personale non risulta che l'INA si sia dichiarata disposta ad assumerlo in tutto o in parte alle proprie dipendenze.

La risoluzione della vertenza quindi è pregiudiziale alla normalizzazione del servizio.

A tale scopo questo Ministero ha richiamato sul problema l'attenzione dei ministeri che esercitano la vigilanza sull'INA.

Il Ministro: Bozzi.

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere quali idonee e nuove misure intenda disporre per sollecitare la revisione, in corso in tutte le province, delle zone di recapito degli uffici locali.

Considerato che la revisione in corso per le nuove zone da istituire avrà decorrenza

dal 1° aprile 1972, l'interrogante, in considerazione del fatto che sono state già effettuate molte revisioni di zona, chiede di conoscere se il ministro ritenga, al fine di non danneggiare ulteriormente l'utenza e i lavoratori postelegrafonici che hanno oggi un sovraccarico di lavoro, disporre che, contestualmente all'avvenuto accertamento della necessità di istituire le nuove zone, si provveda alla immediata istituzione delle zone nelle diverse province, con l'immissione in ruolo di un altro contingente di idonei del concorso per titoli a fattorini ULA, ed all'adeguamento contemporaneo delle scorte. (4-01939)

RISPOSTA. — In conseguenza della entrata in vigore del decreto ministeriale con il quale sono stabiliti i nuovi criteri di valutazione delle prestazioni rese dal personale addetto alle zone di recapito, sono stati disposti gli accertamenti necessari per poter procedere alla revisione delle zone ed, a tal fine, sono state date istruzioni alle singole direzioni provinciali delle poste e delle telecomunicazioni affinché provvedano alla ristrutturazione dell'intero servizio di recapito, con precedenza per quelle situazioni nelle quali, sia per le reali esigenze dell'utenza sia per l'eccessiva onerosità delle prestazioni degli agenti incaricati si manifesti una assoluta ed impellente necessità di procedere alla istituzione di nuove zone.

Si assicura che la trattazione di tutte le pratiche relative alla revisione viene effettuata con carattere di particolare urgenza, facendo presente che alle maggiori esigenze di personale si farà fronte attingendo gradualmente alla graduatoria degli idonei del concorso per fattorini, di cui è cenno nell'interrogazione surriportata.

Si soggiunge, infine che, ove in pendenza degli accennati provvedimenti alcuni degli agenti addetti al servizio in questione abbiano svolto prestazioni giornaliere superiori a quelle dovute, a detto personale saranno corrisposti i compensi dovuti, a decorrere dal 1° aprile 1972, data di entrata in vigore dei ricordati nuovi criteri di valutazione.

Il Ministro: GIOIA.

SANTAGATI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere le ragioni che hanno determinato frequenti interruzioni di notevole durata e senza preavviso nella erogazione dell'energia elettrica in un'ampia zona della provincia di

Ragusa, comprendente il comune di Santa Croce Camerina e la fascia costiera, estendendosi da Marina di Ragusa a Punta Secca.

Chiede altresì di sapere in che modo si intenda provvedere all'immediata eliminazione del predetto disservizio, che ha causato notevoli danni nel settore agricolo per gli impianti irrigui, rimasti inutilizzati, nel settore dei pubblici esercizi per il forzato fermo delle attrezzature, e nell'ambito domestico per i numerosi elettrodomestici rimasti fuori uso. (4-01410)

RISPOSTA. — L'ENEL — al fine di ovviare al disservizio nella erogazione dell'energia elettrica verificatosi nel mese di agosto 1972 nelle località citate e dovuti all'accumularsi di depositi di sale marino sugli isolatori — ha provveduto, nei tratti di linea a 150 chilowatt maggiormente soggetti all'azione della salsedine, ad aumentare il grado di isolamento degli elettrodotti, aggiungendo ove necessario anche un altro elemento sulle catene di isolatori.

Da parte dell'ENEL è stata inoltre già programmata la sostituzione degli isolamenti di tipo rigido con quelli di tipo sospeso antisale su tutte le linee a 20 chilowatt della fascia costiera tra Pozzallo ed il fiume Drisillo, in quanto questi ultimi tipi di isolatori sono risultati più idonei. Dette sostituzioni sono già state iniziate.

Oltre ai suddetti interventi di carattere eccezionale è previsto, per il miglioramento del servizio nella zona l'entrata in servizio della cabina primaria di Pozzallo, nonché della linea 150 chilowatt Pozzallo-Ragusa, che assicurerà una doppia alimentazione alle cabine primarie di Vittoria, Ragusa e Pozzallo.

Il Ministro: FERRI MAURO.

SANTAGATI. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali, ad oltre sei mesi dall'avvenuta aggiudicazione dell'appalto all'impresa AIA per la costruzione della nuova aerostazione civile Filippo Eredia di Fontanarossa (Catania) non si sia ancora avverato il tanto atteso e preannunciato inizio dei lavori e per sapere se ritengano di provvedervi senza ulteriori indugi, abbinando all'indifferibile dirottamento del traffico aereo dall'aeroporto catanese, dove è prevista dal 15 ottobre 1972 la sistemazione della testata della pista in cemento, all'aerostadio della NATO

a Sigonella (29 chilometri da Catania), o per eliminare una volta per tutte il matematico disagio riservato ai passeggeri di alternare l'angusta, assordante e caotica inefficienza dell'aeroporto civile di Fontanarossa con la distante; controllata e precaria ospitalità dell'aeroporto militare di Sigonella. (4-01650)

RISPOSTA. — Sono state impartite le necessarie disposizioni perché l'inizio dei lavori per la costruzione della nuova aerostazione dell'aeroporto di Catania Fontanarossa possa avvenire entro la fine del 1972.

Per dar corso a tali lavori, considerata la loro notevole entità, è stato necessario attendere i risultati di un'accurata indagine compiuta da un'apposita commissione di studio, in merito alle caratteristiche operative di tutti gli aeroporti italiani aperti al traffico civile.

Da tale esame, concluso solo di recente da tale commissione, è risultata confermata la validità operativa dell'aeroporto di Fontanarossa, pur con le limitazioni imposte dai vincoli esistenti (linea ferroviaria a ovest, fascia costiera a est).

Inoltre, per consentire i lavori di costruzione della nuova aerostazione, si è dovuto ottenere dall'aeronautica militare un'area, nel ristretto sedime aeroportuale, al fine di permettere lo spostamento di depositi di carburanti attualmente ubicati nella zona ove sorgerà la nuova aerostazione.

Superate quindi tali questioni si potrà quanto prima dare l'avvio alla costruzione delle opere affidandone la direzione all'amministrazione provinciale di Catania, che ha di recente avanzato richiesta in tal senso.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile: BOZZI.

URSO GIACINTO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere — premesso che in Svizzera soprattutto negli ultimi tempi si stanno verificando a carico di nostri connazionali conturbanti vicende, come nell'ultimo caso segnalato dalla stampa, quando per generale incuria degli organi assistenziali elvetici l'operaia italiana Tina Bernardi è deceduta senza poter ricevere le cure del caso; quali determinazioni intenda promuovere affinché gli organi consolari — soprattutto in Svizzera e in Germania — assicurino una efficiente e capillare presenza pari alla molteplicità dei bisogni dei nostri emigrati, che non sempre ricevono adeguata tutela.

Infatti alcuni recenti episodi stanno proprio a testimoniare che un più pronto intervento delle nostre rappresentanze ben poteva scongiurare eventi tristi ed assurdi. (4-01583)

RISPOSTA. — Il consolato generale d'Italia a Lugano, su istruzioni del Ministero degli affari esteri, ha condotto una approfondita indagine sulle circostanze del decesso della connazionale Fornutana Bennardo (e non Bernardi), residente a Cedenazzo (Bellinzona).

Tale indagine si prefiggeva un duplice scopo: accertare l'esatto svolgimento dei fatti e il sussistere di eventuali responsabilità e stabilire se, nella fattispecie, si potesse configurare un trattamento discriminatorio a detrimento della connazionale Bennardo.

Si è così potuto accertare, in primo luogo, a mezzo di perizia necroscopica, che per la natura e l'estrema gravità del male, nonché a causa della carenza di precedenti manifestazioni che ne avrebbero potuto lasciar supporre l'esistenza, nulla di utile avrebbe potuto essere tentato dai medici, anche in caso di immediato ricovero in ospedale, per salvare la vita dell'ammalata.

In secondo luogo, si può affermare con ogni certezza, in quanto la situazione dell'attuale struttura e le norme di esercizio dei servizi sanitari di emergenza in Canton Ticino sono pubblicamente note, che, in relazione alle presenti forme organizzative di tali servizi, anche un cittadino svizzero è posto, nelle medesime circostanze del caso Bennardo, nell'identica situazione in cui è venuta a trovarsi la nostra connazionale: per cui può escludersi che si sia verificato, in tutto o in parte, un trattamento discriminatorio nei suoi confronti ad opera dei sanitari locali o delle competenti autorità ticinesi.

Ciò premesso, si può per altro sostenere che esiste di certo un problema di miglioramento e potenziamento del servizio sanitario di emergenza nel Canton Ticino mediante riforme della struttura e dei regolamenti: il caso della connazionale Bennardo ha così evidenziato nuovamente l'urgenza e l'importanza della questione suscitando profonda emozione presso l'opinione pubblica ticinese e trovando larga eco — quale problema di interesse generale di tutta la collettività — in tutta la stampa del Canton Ticino.

Le nostre autorità consolari non hanno poi mancato di intervenire, nella forma più opportuna, presso il Governo cantonale del Ticino, a tutela degli interessi dei nostri emi-

grati che vivono e lavorano nel Cantone, sottolineando l'importanza che anche da parte nostra si attribuisce al delicato problema e auspicando solleciti provvedimenti intesi ad adeguare alle presenti esigenze sia il servizio sanitario di emergenza, sia quello del soccorso e del ricovero urgente a mezzo automobulanze.

Consta in proposito che il problema è attualmente oggetto di studio in sede competente da parte delle autorità ticinesi, allo scopo di giungere al miglioramento e al potenziamento del servizio sanitario di emergenza: il Ministero degli affari esteri seguirà con la massima attenzione gli sviluppi del problema in questione allo scopo di tutelare nel migliore dei modi gli interessi dei nostri lavoratori emigrati nel Canton Ticino.

Si aggiunge che si è provveduto a concedere ai familiari della Bennardo un adeguato sussidio per far fronte alle spese sostenute in connessione al decesso della congiunta.

Per quanto concerne l'assistenza che gli organi consolari assicurano ai nostri connazionali trovantisi in situazioni di necessità, si fa presente che questa viene oggi svolta, in Svizzera come in Germania, prevalentemente tramite una rete di assistenti sociali che si ha cura di rendere sempre più estesa ed efficiente, anche con il progressivo mi-

glioramento dei metodi di intervento: tale rete, di recente costituzione, è per altro ovviamente ancora inadeguata alle complessive esigenze cui deve far fronte e ciò in dipendenza delle limitate disponibilità di bilancio sul competente capitolo di spesa del Ministero degli esteri, sia per l'inadeguatezza degli organici che occorrerebbe quindi opportunamente potenziare.

Da parte della direzione generale dell'emigrazione e degli affari sociali del Ministero degli esteri si provvede con costante impegno — nell'ambito delle attuali disponibilità — a promuovere questa necessaria ed urgente opera di ampliamento e perfezionamento della rete degli assistenti sociali dipendenti dai nostri uffici consolari: a tale scopo è stato anche recentemente organizzato a Merano un convegno di aggiornamento e formazione degli assistenti sociali in servizio presso uffici consolari nei paesi della Comunità economica europea, mentre nell'aprile 1971 se ne era tenuto uno analogo, destinato agli assistenti sociali in servizio presso i nostri uffici consolari in Svizzera.

Il Sottosegretario di Stato: ELKAN.