

121.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ALESSANDRINI: Potenziamento delle attrezzature di radioassistenza al volo (4-09075) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5158	BADINI CONFALONIERI: Regolamento esecutivo della legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'autotrasporto di cose (4-13374) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5163
ALFANO: Per un sollecito espletamento di un concorso per avventizi presso il policlinico dell'università di Napoli (4-12638) (risponde SPISELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5158	BIAMONTE: Sollecito rilascio dei diplomi originali di laurea dall'università di Napoli (4-12301) (risponde SPISELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5164
ALFANO: Rispetto delle norme di cui all'articolo 1901 del codice civile da parte delle società assicuratrici (4-13406) (risponde DONAT-CATTIN, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5159	BIAMONTE: Definizione pratica di pensione di guerra di Monaco Luigi (4-13079) (risponde FORLANI, <i>Ministro della difesa</i>)	5164
ALIVERTI: Mancata consegna di buoni benzina ai turisti stranieri ai valichi di frontiera di Brogeda e Ponte Chiasso (Como) (4-10869) (risponde SARTI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>)	5159	BIAMONTE: Finanziamenti della Cassa per il mezzogiorno agli ospedali di Salerno, Polla, Nocera Inferiore, Sapri (4-13292) (risponde ANDREOTTI, <i>Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	5164
ALOI: Promozioni a segretario superiore e qualifiche equiparate nell'amministrazione dei trasporti (4-13174) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5160	BIAMONTE: Sul riassetto delle carriere e delle retribuzioni degli impiegati dello Stato (4-13459) (risponde COSSIGA, <i>Ministro per l'organizzazione della pubblica amministrazione</i>)	5165
ALOI: Ammissibilità a riscatto, ai fini della buonuscita, delle campagne di guerra e servizi speciali ai ferrovieri di Reggio Calabria (4-13714) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5161	BIAMONTE: Sull'asilo infantile di Ispani (Salerno) (4-13636) (risponde ANDREOTTI, <i>Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	5166
ALPINO: Espletamento del concorso di diritto processuale civile all'università di Parma (4-12588) (risponde SPISELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5162	BOZZI: Per garantire la propaganda elettorale nell'università di Roma (4-12262) (risponde SPISELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5166
AZZARO: Rifornimento di carburante ad un aereo ITAVIA con i motori accesi all'aeroporto di Catania (4-13124) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5162	CAIAZZA: Manifestazione politica del 24 marzo 1975 a Pistoia (4-13072) (risponde GUI, <i>Ministro dell'interno</i>)	5167
		CALABRO: Situazione amministrativa del Teatro dell'Opera di Roma (4-12671) (risponde SARTI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>)	5168

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

	PAG.		PAG.
CALABRÒ: Inadeguatezza della aerostazione di Catania (4-13269) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>) . . .	5168	FIORIELLO: Nomina del generale Mario Casalbeltrame a condirettore generale della Società aeroporti di Roma (4-13389) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5178
CALABRÒ: Costruzione del ponte sullo stretto di Messina (4-13271) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>) . . .	5169	FLAMIGNI: Riscatto alloggi INCIS assegnati a carabinieri e guardie di pubblica sicurezza (4-04046) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5178
CARDIA: Potenziamento delle strutture del porto di Cagliari (4-10067) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5170	FLAMIGNI: Sul numero dei sottufficiali delle guardie di pubblica sicurezza in servizio presso gli uffici politici delle questure (4-09460) (risponde GUI, <i>Ministro dell'interno</i>)	5178
CESARONI: Spese delle amministrazioni locali relative al funzionamento degli organi elettorali (4-12376) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5171	FLAMIGNI: Sollecita consegna di medaglie d'oro al merito agli agenti di custodia e agli appartenenti al corpo di pubblica sicurezza (4-12607) (risponde GUI, <i>Ministro dell'interno</i>)	5179
CIAMPAGLIA: Ristrutturazione e potenziamento dell'aeroporto di Capodichino (Napoli) (4-12787) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5171	FURIA: Dibattito svolto in Valsesia (Vercelli) sulla viabilità della zona (4-09834) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5179
COSTAMAGNA: Per la riapertura domenicale dei negozi di barbiere (4-13512) (risponde DONAT-CATTIN, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5172	GARGANO: Tracciato dell'autostrada Livorno-Civitavecchia (Roma) (4-04027) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5180
COSTAMAGNA: Parcheggi sotterranei per autoveicoli nei piazzali antistanti le stazioni ferroviarie (4-13754) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5172	GARGANO: Per l'ammodernamento dello stadio Olimpico (4-12990) (risponde SARTI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>)	5182
COTECCHIA: Ritardi negli arrivi e partenze dei voli nazionali (4-12906) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5173	GARGANO: Lavori di sistemazione della chiesa del Bernini in Ariccia (Roma) (4-13207) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro per i beni culturali e per l'ambiente</i>)	5182
D'ANGELO: Approvvigionamento idrico del Cilento (Salerno) (4-01031) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5174	GIOMO: Situazione finanziaria dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti (4-13368) (risponde GUI, <i>Ministro dell'interno</i>)	5183
DE VIDOVICH: Posizione dell'ENEL del Friuli-Venezia Giulia nei confronti del sindacalista CISNAL Egidio Fabretto (4-13331) (risponde DONAT-CATTIN, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5175	IANNIELLO: Presunte irregolarità nelle elezioni delle rappresentanze integrative del consiglio d'amministrazione dell'università di Napoli (4-11870) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5183
DI GIESI: Proscioglimento dalla ferma di alcune guardie di pubblica sicurezza di Milano, per astensione dal lavoro (4-13298) (risponde GUI, <i>Ministro dell'interno</i>)	5176	JACAZZI: Procedimento penale per falsità ideologica nei confronti dell'assessore comunale di Aversa, Nuges Vincenzo (4-12196) (risponde ORONZO REALE, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>)	5186
DI NARDO: Criteri di assunzione operati dalla Compagnia dei vagoni-letto nei confronti del personale napoletano (4-11210) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5176	LA BELLA: Modifica del tracciato della statale Aurelia tra il Lazio e la Toscana (4-11260) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5187
FIORIELLO: Vertenza disciplinare riguardante piloti dell'Alisarda (4-12770) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5177	LODI FAUSTINI FUSTINI ADRIANA: Nomina dei vincitori del concorso a	

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI -- SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

	PAG.		PAG.
bibliotecario nelle università (4-11810) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>) . . .	5188	RICCIO STEFANO: Sistemazione dello aeroporto di Capodichino (Napoli) (4-13577) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5199
MAGGIONI: Costruzione della strada « direttrice padana » Piemonte-Lomellina-provincia di Milano-Austria e Jugoslavia (4-01850) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5188	RIGHETTI: Gestione degli aeroporti romani da parte della AR (4-13721) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5199
MASCIADRI: Uso dei velivoli del reparto volo stato maggiore dipendente dalla Presidenza del Consiglio (4-12044) (risponde SALIZZONI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>)	5189	SANDOMENICO: Completamento rete fognante in Ponticelli (Napoli) (4-13554) (risponde ANDREOTTI, <i>Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)	5200
MENICACCI: Criteri di assegnazione di posti-letto e di borse di studio da parte dell'università di Perugia a studenti del terzo mondo (4-11540) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5189	SERVELLO: Situazione del consorzio acquedotti dell'Oltrepò di Stradella (Pavia) (4-11310) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5201
MIOTTI CARLI AMALIA: Sul trasferimento degli insegnanti immessi in ruolo a norma dell'articolo 17 della legge n. 477 del 1973 (4-13639) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5191	SIGNORILE: Concorso assegni biennali di formazione scientifica e didattica (4-13317) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5203
NICCOLAI GIUSEPPE: Tracciato e tempi di costruzione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia (Roma) (4-00352, 02315, 03223) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5191	SPERANZA: Potenziamento dei collegamenti aerei Pisa-Francoforte (Germania) (4-11804) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5204
NICCOLI: Per il ripristino del regime di lettura trimestrale dei contatori da parte dell'ENEL (4-13029) (risponde DONAT-CATTIN, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	5193	TANTALO: Attivazione servizio di filodiffusione a Matera e provincia (4-13314) (risponde GIULIO ORLANDO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	5205
ORLANDI: Costruzione autostrada Civitavecchia (Roma)-Livorno (4-02290) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5194	TASSI: Pagamento delle ore eccedenti quelle stabilite dal decreto del Presidente della Repubblica n. 417 del 1974, prestate dagli insegnanti (4-12881) (risponde SPITELLA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>)	5205
PAZZAGLIA: Riparazione della banchina del porto di Cagliari (4-09773) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5196	TASSI: Definizione pratica di pensione privilegiata ordinaria di Antonio Fea (4-13353) (risponde GUI, <i>Ministro dell'interno</i>)	5205
PERRONE: Costruzione aeroporto di Agrigento (4-13582) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5196	TERRANOVA: Presunto comunicato stampa dell'ambasciata italiana a Londra sulla riforma del codice di procedura penale (4-12794) (risponde CATTANIEL, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	5206
PISANU: Lavori di sistemazione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e Alghero-Fertilia (Sassari) (4-12556) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5197	TRIPODI GIROLAMO: Approvvigionamento idrico di Caulonia (Reggio Calabria) (4-00517) (risponde BUCALOSSI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	5206
RAUTI: Disagi dei « pendolari » di Fondi (Latina) per la carenza di carrozze sulla linea ferroviaria Napoli-Roma (4-13505) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5198	VALENSISE: Completamento dell'aeroporto di Lametia Terme (Catanzaro) (4-08229) (risponde MARTINELLI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5207

ALESSANDRINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — in relazione a notizie apparse sulla stampa circa l'intendimento manifestatosi di destinare, invece che al potenziamento delle apparecchiature di radioassistenza, a spese in favore del personale occupato negli impianti aeroportuali una rilevante quota degli stanziamenti originariamente previsti nel settore al fine specifico di colmare le carenze tecniche di detti impianti — se il ministro competente ritenga che tale decisione non sia in netto contrasto con le assicurazioni da lui stesso a suo tempo fornite al Parlamento e al paese circa la propria disponibilità ad intervenire al più presto per dotare gli aeroporti italiani delle moderne attrezzature elettroniche atte a garantire una regolare e sicura navigazione aerea e perché quanto stabilito non si risolva ancora una volta in affermazioni di principio che non trovano alcun riscontro nella pratica attuazione.

L'interrogante chiede di sapere, inoltre, qualora tali notizie fossero confermate, se ritenga opportuno voler riconsiderare detta decisione, evitando così di stornare fondi preziosi da un investimento sicuramente necessario qual è quello volto a potenziare le radioassistenze negli aeroporti, al fine di consentire un più sicuro svolgimento dei traffici aerei, attualmente ritenuto particolarmente pericoloso nei cieli del nostro paese, come denunciato a più riprese dalle maggiori organizzazioni sindacali di piloti di linea e come, purtroppo, hanno evidenziato recenti e tragiche sciagure avvenute in prossimità di vari scali aeroportuali italiani.

(4-09075)

RISPOSTA. — I fondi stanziati dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, concernente interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, saranno utilizzati per la realizzazione degli obiettivi previsti dalla legge stessa.

In particolare, per ciò che riguarda l'assistenza al volo, saranno iscritti nel bilancio del competente Ministero della difesa lire 60 miliardi, al fine di provvedere alla fornitura ed alla installazione delle necessarie apparecchiature.

È opportuno comunque ricordare che l'articolo 6 della legge in questione, in relazione al previsto potenziamento dei servizi, consente, per la durata di un quinquennio, il trattenimento o il richiamo in servizio di personale militare dell'Aeronautica militare, nel numero massimo di 120

unità. La maggior parte del predetto personale (100 unità) verrà impiegato, secondo la previsione legislativa, per i servizi di telecomunicazioni ed assistenza al volo del Ministero della difesa.

Il Ministro: MARTINELLI.

ALFANO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e della sanità.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che:

a) con decreto regionale del 30 marzo 1974, n. 3632, pubblicato sul bollettino ufficiale della regione Campania del 7 maggio 1974, n. 31, venne bandito un pubblico concorso per coprire 23 posti di avventizio di seconda categoria — amministrativi di concetto — presso i policlinici dell'università di Napoli;

b) a detto concorso ha partecipato, insieme con molti altri concorrenti, la signorina Mariangela Arena nata a Casoria e ivi domiciliata alla via Diaz 1^a traversa, n. 30, inoltrando all'università di Napoli istanza, copie autenticate del diploma di scuola media superiore, del diploma di perito aziendale e corrispondente in lingue estere e documentazione varia in bollo;

c) dal maggio 1974, non risulta che sia stata costituita la commissione di esami, né che detto concorso sia stato espletato, né che agli aspiranti sia stata data alcuna comunicazione.

Tanto premesso, l'interrogante chiede di sapere se ritengano di intervenire per accertare per quali ragioni il citato concorso, bandito e pubblicato, non sia stato ancora espletato, deludendo le legittime aspettative degli aspiranti; e se i 23 posti di avventizio, per i quali era stato programmato il concorso, siano tuttora vacanti o non siano stati per caso coperti con il solito sistema delle chiamate dirette. (4-12638)

RISPOSTA. — Il concorso cui si riferisce l'interrogante fa parte di un gruppo di 22 concorsi banditi dalla regione Campania per l'università di Napoli in data 7 maggio 1974.

Attualmente 18 di detti concorsi sono in via di espletamento, mentre si prevede che i rimanenti — tra cui quello a 23 posti di avventizio di seconda categoria — abbiano inizio entro la fine del 1975.

Il ritardo lamentato dall'interrogante è dovuto principalmente al fatto che agli uffici competenti dell'università sono perve-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

nute numerosissime domande che debbono essere vagliate singolarmente per accertarne la validità.

Si assicura, infine, che i posti di cui al concorso in questione sono tuttora disponibili.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione: SPITELLA.

ALFANO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — in ordine al comportamento di molti istituti che curano l'assicurazione obbligatoria per la RCA — se sia a conoscenza del fatto che:

1) nonostante la ben nota norma del codice civile la quale estende la validità delle polizze assicurative e prevede quindi il protrarsi dell'obbligazione delle società assicuratrici per un periodo di 15 giorni successivi alla scadenza delle polizze stesse, molti istituti non si uniformano a detta norma costringendo sovente gli assicurati ad adire l'autorità giudiziaria per ottenere il rispetto degli impegni contrattuali;

2) fuori di dette ipotesi e nella piena validità delle polizze, molteplici istituti assicurativi, pure avendo svolto gli accertamenti dei danni per sinistri autostradali, non provvedono sollecitamente al risarcimento di essi, costringendo i danneggiati ad adire l'autorità giudiziaria, nell'unica finalità di ritardare nel tempo lungo il pagamento di quanto dovuto;

3) in altri casi, pure avendo concordato transattivamente la cifra da corrispondere, ritardano ugualmente la liquidazione del danno, al fine di conseguire lo stesso obiettivo.

Per sapere se, tanto premesso, il titolare del Dicastero dell'industria, cui compete la vigilanza sulle aziende assicuratrici, intenda intervenire con rigorosi provvedimenti per ottenere dalle predette aziende un più corretto comportamento nei confronti di assicurati e danneggiati. (4-13406)

RISPOSTA. — Non risultano pervenute al Ministero dell'industria specifiche lamentele concernenti la mancata osservanza del secondo comma dell'articolo 1901 del codice civile da parte di imprese assicuratrici.

Pervengono invece generici esposti da parte di assicurati e danneggiati con i quali vengono segnalati ritardi nella liquidazione dei sinistri; ma si tratta di casi che pos-

sono considerarsi abbastanza limitati in relazione al gran numero dei sinistri che le imprese assicuratrici pongono annualmente in liquidazione e che hanno raggiunto, nel 1973 per la sola RCA il numero di 2.829.000 (su un totale di circa 5.300.000 di sinistri denunciati). Si aggiunge che molti dei casi segnalati sono risultati nel frattempo definiti.

Il Dicastero dell'industria comunque è già intervenuto e seguirà ad intervenire a mezzo di circolari o altri diretti interventi e richiami nei confronti delle imprese assicuratrici e, con maggiore frequenza, presso quelle esercenti il ramo di RC autoveicoli, affinché i sinistri siano liquidati con la maggiore celerità possibile e i pagamenti avvengano, specie nel caso di transazioni, contestualmente alla firma delle quietanze.

Il Ministro: DONAT-CATTIN.

ALIVERTI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se siano a conoscenza dei gravi inconvenienti verificatisi al valico autostradale di Brogeda ed a Ponte Chiasso, a seguito della mancata consegna dei buoni benzina ai turisti stranieri in entrata in Italia, da parte degli uffici dell'ENIT all'estero.

Com'è noto, infatti, le norme per il ripristino dei buoni, pubblicate nella *Gazzetta ufficiale* del 28 luglio 1974, prevedono la concessione di carburante agevolato ai turisti stranieri ed agli italiani residenti allo estero per i viaggi da diporto nel nostro territorio; la loro assegnazione avviene direttamente a cura degli uffici ENIT esistenti nei paesi di provenienza. In pratica, per altro, tali organismi non sono stati in grado di provvedere alla consegna, non avendo ricevuto in tempo utile la relativa documentazione. Ciò ha causato inevitabili, spiacevoli discussioni con i nostri funzionari di frontiera, impossibilitati a dare una qualsiasi spiegazione di questo disservizio, oltre alla contrazione di circa il 30 per cento del flusso turistico.

Per sapere, inoltre, come sia stato affrontato il problema per consentire il ritorno alla normalità e per evitare forme di giustificata protesta pregiudizievoli al buon nome del nostro paese. (4-10869)

RISPOSTA. — Alcuni comprensibili ritardi nella distribuzione alle delegazioni ENIT al-

l'estero dei buoni benzina possano essersi inizialmente verificati.

Infatti, il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251 si limitava a prevedere nell'articolo 1 il ripristino della agevolazione della concessione dei buoni benzina, mentre le delegazioni ENIT all'estero hanno potuto legittimamente effettuare il servizio di vendita — per il tramite di selezionati istituti bancari che globalmente mettono a disposizione circa 60 mila sportelli — dei buoni stessi solo successivamente alla fissazione dei prezzi ridotti per la benzina super e per quella normale (decreto ministeriale 2 agosto 1974, modificato con decreto ministeriale 14 agosto 1974) e alla comunicazione dei cambi ufficiali da applicare alle valute dei diversi paesi.

Né si ritiene che la flessione del 10 per cento circa registrata nel movimento turistico dall'estero presso i valichi stradali durante il 1974 sia comunque da imputare agli eventuali disservizi lamentati dall'interrogante. Normalmente, i turisti programmano le vacanze estive all'estero con un congruo anticipo e quindi può presumersi che sia stata invece la sospensione del beneficio di cui trattasi ad avere esercitato una influenza negativa sulla scelta del nostro paese.

Si segnala, tuttavia, che negli ultimi cinque mesi del 1974 sono stati acquistati buoni benzina per complessivi 91 milioni 166 mila 925 litri di carburante, quantitativo questo pressoché eguale a quello venduto nel corrispondente periodo dell'anno precedente.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: SARTI.

ALOI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere le ragioni per le quali il conferimento delle promozioni a segretario superiore e qualifiche equiparate avvenga con notevole ritardo, laddove le disposizioni in materia prevedono che le promozioni, discusse dalle commissioni centrali di avanzamento ed approvate dal consiglio d'amministrazione, siano conferite entro dicembre di ogni anno e comunicate agli interessati il 1° gennaio immediatamente successivo.

Per sapere se ritenga di dover dare immediato corso alle promozioni già fatte e non ancora notificate agli interessati e di disporre che, per l'avvenire, i competenti funzionari provvedano ad ottemperare alle relative disposizioni. (4-13174)

RISPOSTA. — Nel rilevare che i motivi che hanno determinato il ritardo delle promozioni a segretario superiore e qualifiche equiparate, nella fattispecie, hanno, in linea generale, una matrice comune per le varie qualifiche di avanzamento, rapportabile alla particolare complessità del procedimento di promozione, si premette che, in punto di legittimità, la questione della decorrenza degli avanzamenti, per quanto riguarda l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è autonomamente e compiutamente disciplinata dall'articolo 15 della legge 8 dicembre 1961, n. 1265 (tuttora in vigore per effetto del disposto di cui all'articolo 107 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1077 del 1970). Detta disposizione, consentendo di effettuare scrutini di avanzamento in data anteriore o posteriore a quella delle decorrenze attribuibili alle relative promozioni, svincola il conferimento delle promozioni stesse dalla data degli scrutini e la ancora invece alla data in cui si è determinata la disponibilità, e ciò a differenza di quanto previsto dalla normativa relativa alle carriere del personale delle altre amministrazioni dello Stato.

Sotto il profilo dell'opportunità amministrativa, d'altro canto, si è avvertita la necessità di disporre contemporaneamente l'effettuazione degli scrutini d'avanzamento e di anticipazione per le varie categorie e qualifiche del personale e per i vari servizi di appartenenza, per evitare discriminazioni tra il personale stesso che avrebbero sicuramente provocato vivo malcontento, nel caso che, ove possibile, fosse stata data la precedenza nell'adozione dei relativi provvedimenti, ad una piuttosto che ad un'altra categoria di personale o qualifica.

Occorre inoltre mettere in luce che la procedura in argomento, già di per sé complessa, ha seriamente impegnato, per l'elevato numero di scrutinandi, sia gli uffici del personale, sia le commissioni di avanzamento, precedute da riunioni preliminari spesso molto laboriose.

Occorre considerare infatti che l'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 1077 del 1970, che ha recato notevoli modificazioni alle norme relative alla carriera del personale ferroviario, come la fusione di alcune qualifiche in una unica qualifica (segretario, segretario principale ed equiparate) con conseguente riduzione dei vari gradi di avanzamento e con aumento del numero dei dipendenti che ve-

nivano ad acquistare titolo a concorrere, nell'ambito di ciascuna carriera, alla medesima qualifica superiore, ha reso necessaria, sulla base della facoltà concessa dall'articolo 108 del precisato decreto del Presidente della Repubblica, la emanazione dei vari decreti o deliberazioni per provvedere all'adeguamento delle norme relative ai requisiti di ammissibilità agli scrutini di promozioni (decreti ministeriali 16 febbraio 1971, nn. 2089, 2113, 2114, 2115, e delibere varie).

Vari provvedimenti di promozione adottati con i criteri stabiliti da taluni dei suddetti decreti ovvero di inquadramento nella categoria dei coadiutori in applicazione dell'articolo 16 della legge n. 40 del 1967, sono stati oggetto di rilievo da parte della Corte dei conti la quale ebbe pertanto a restituirli senza il richiesto visto di registrazione.

Tenuto conto delle citate censure, l'Azienda ritenne necessario promuovere l'emanazione di apposite leggi speciali (n. 880 del 1971, n. 27 del 1974 e n. 28 del 1974) per sanare le varie posizioni del personale interessato e superare quindi le eccezioni del ripetuto ufficio.

Di conseguenza veniva a crearsi, per talune qualifiche una battuta d'arresto nel relativo procedimento di avanzamento, sia per l'adozione dei connessi provvedimenti sia per l'effettuazione degli scrutini successivi.

Proprio per quanto concerne gli scrutini di avanzamento a segretario superiore e segretario tecnico superiore in conto 1972, esaminati dal consiglio di amministrazione nell'adunanza del 1° agosto dello stesso anno, si fa presente che essi sono stati definiti solo nel giugno 1973 (decreto ministeriale 9 giugno 1973, n. 9986) e quelli alle medesime qualifiche in conto 1973 nel giugno 1974 (decreto ministeriale 8 giugno 1974, n. 7196).

Circa gli scrutini di avanzamento in conto 1974 e di anticipazione in conto 1973, relativamente ai quali erano state interessate le autorità competenti, con lettera circolare del 16 maggio 1974, n. P.2.2/30423, a trasmettere i relativi elaborati non oltre il 25 giugno 1974, al fine di poter definire al più presto possibile detti avanzamenti, si fa presente che tali termini non si sono potuti rispettare proprio per le ragioni suesposte, alle quali aggiungasi ancora l'esodo anticipato di numerosi dipendenti particolarmente

esperti nel settore degli avanzamenti — cui si è dovuto destinare personale proveniente da altri settori di lavoro — nonché la modificazione — come già detto — della posizione giuridico economica di numerosi dipendenti per l'applicazione delle varie leggi speciali emanate negli ultimi anni.

Si fa presente, comunque, per quanto concerne detti scrutini d'avanzamento, che le proposte formulate dalle commissioni centrali dei vari servizi — eccezione fatta per quella del servizio movimento (relativamente a talune qualifiche dei dirigenti dell'esercizio), che è stata convocata per il giorno 19 aprile 1975 — sono state già esaminate dal consiglio di amministrazione rispettivamente nelle adunanze del 26 marzo, del 4 aprile e dell'8 aprile 1975, per le definitive determinazioni di competenza dello scrivente.

Detta procedura può quindi considerarsi in fase di conclusione, mentre, per ciò che attiene gli avanzamenti per l'anno 1975, si è provveduto da tempo ad avviare la relativa procedura con l'emanazione della circolare del 18 febbraio 1975, n. P.2.2.1/16494, con la quale sono state impartite le opportune istruzioni ai direttori dei servizi ed ai direttori compartimentali per l'effettuazione dei relativi scrutini, assegnando a dette autorità il termine del 15 maggio 1975 per la rassegna degli elaborati.

Il Ministro: MARTINELLI.

ALOI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di malcontento di numerosi ferrovieri di Reggio Calabria per la mancata corresponsione delle maggiorazioni relative a campagne di guerra e servizi speciali del periodo bellico 1940-45 ai fini dell'indennità di buonuscita per gli impiegati civili e militari dello Stato di cui alla legge 6 dicembre 1965, n. 1368;

quali iniziative intenda adottare a favore dei detti ferrovieri, dal momento che le altre amministrazioni dello Stato hanno già da tempo provveduto alla liquidazione delle relative analoghe pendenze. (4-13714)

RISPOSTA. — Il consiglio di amministrazione dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato, nella adunanza del 16 maggio 1975, n. 15, ha esaminato la questione relativa alla ammissibilità a riscatto ai fini di buonuscita delle

campagne di guerra e degli altri aumenti di valutazione per servizi speciali.

Il consiglio ha convenuto che trattasi di una questione di estrema importanza, la cui soluzione è attesa da numerosissimi ferrovieri, stante l'evidente posizione di inferiorità nella quale sono venuti a trovarsi rispetto alla generalità dei dipendenti dello Stato, le cui domande di riscatto sono state già accolte dall'ENPAS, in ottemperanza ad apposita decisione adottata dal Consiglio di Stato.

Tuttavia, il consiglio dell'OPAFS, considerato che la giurisdizione in materia di indennità di buonuscita a carico dell'opera stessa compete alla Corte dei conti, ha manifestato l'orientamento di rinviare ogni decisione fino a quando tale magistratura non si sarà pronunciata in sede giurisdizionale.

Il Ministro: MARTINELLI.

ALPINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi del lungo e strano ritardo dell'approvazione e della pubblicazione dei risultati del concorso di diritto processuale civile all'università di Parma, concorso bandito il 6 luglio 1973 ed espletato dalla commissione il 31 gennaio 1974, con trasmissione degli atti al Ministero in data 14 febbraio 1974.

Ad avviso dell'interrogante, sarebbe urgente perfezionare la conclusione del concorso, sia per tranquillizzare chi vi abbia legittimo interesse e sia per consentire l'eventuale intervento, nei modi legali prescritti, di chi ritenga di contestare il risultato.

(4-12588)

RISPOSTA. — Gli atti del concorso, espletati il 31 gennaio 1974 e trasmessi al Ministero il 14 febbraio 1974, hanno richiesto una lunga e complessa istruttoria conclusasi con il loro parziale annullamento.

Con esposto dell'11 maggio 1974 il dottor Vincenzo Nicastro, candidato al concorso, lamentava che la commissione giudicatrice non aveva considerato, e conseguentemente valutato, alcuni suoi titoli didattici scientifici, dei quali aveva fatto menzione nella domanda di ammissione riservandosi di produrli, a richiesta dell'amministrazione universitaria come previsto nell'articolo 5 del bando di concorso.

In seguito all'esposto, con nota del 14 giugno 1974, n. 1336 il Ministero restituiva gli atti all'autorità accademica per i conse-

guenti provvedimenti e le necessarie integrazioni.

Replicava il rettore il 26 giugno 1974, trasmettendo una dichiarazione del presidente della commissione giudicatrice con la quale si assicurava che tutti i titoli didattici e scientifici dichiarati nelle domande di partecipazione dei candidati erano stati oggetto di esame. Per verificare tale circostanza furono richiesti al rettore copie delle domande. Altre richieste istruttorie furono rivolte alle stesse autorità accademiche e alla commissione in data 9 ottobre e 19 novembre 1974.

L'attento esame dell'operato della commissione giudicatrice indusse infine il Ministero, con nota del 17 febbraio 1975, ad annullare gli atti del concorso, per la parte relativa alla valutazione dei titoli, per il vizio di accesso di potere.

Con la stessa nota si invitava il rettore a riconvocare la commissione giudicatrice affinché fosse rinnovata la valutazione dei titoli dei candidati secondo i criteri di massima a suo tempo determinati.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

AZZARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che la sera del 22 gennaio 1975 all'aeroporto di Catania, l'aereo della società Itavia I.Tiga (volo III 791) abbia effettuato il rifornimento del carburante con i motori accesi.

Di fronte alla vibrata protesta del comandante del volo Alitalia AZ 125 che, per evidenti motivi di sicurezza, aveva sospeso le operazioni di imbarco dei passeggeri, lo ufficio traffico si è limitato ad ordinare lo spostamento del velivolo Itavia dal parcheggio 5 al parcheggio 7, ove, sempre con i motori in moto, sono state espletate le operazioni di rifornimento di carburante.

L'interrogante, pertanto, desidera conoscere quali provvedimenti s'intendano adottare per impedire il ripetersi di un comportamento che appare abituale e che è contrario ad ogni norma di sicurezza di volo.

(4-13124)

RISPOSTA. — Il velivolo I-Tiga, volo 791 della società Itavia ha effettuato il giorno 22 gennaio 1975 rifornimento di carburante senza spegnere i motori, a ciò autorizzato dalla locale direzione di circoscrizione ae-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

roportuale, dopo che erano state prese tutte le misure previste dalle norme di sicurezza vigenti in questi casi.

Non risulta a questa Amministrazione che l'autorizzazione sia stata concessa dalla citata direzione di circoscrizione aeroportuale a seguito di protesta del comandante del volo AZ 125, bensì su richiesta del comandante del volo IH 791.

Il rifornimento con i motori in moto è attuato in tutti i paesi quando si verificano avarie dei congegni di bordo per la messa in moto (*Auxiliary Power Units*), la mancanza, l'inadeguatezza od avaria dei similari congegni di terra (*Air Starters*).

Tali norme e procedure sono state scrupolosamente rispettate e messe in atto per il rifornimento del volo IH 791, in esame.

Il Ministro: MARTINELLI.

BADINI CONFALONIERI. — *Ai Ministri dell'interno, dei trasporti e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere se ritengano urgente ed opportuno provvedere per l'emanazione del regolamento esecutivo della legge 6 giugno 1974, n. 298, relativa alla disciplina dell'autotrasporto di cose.

Tale legge, che è di grande rilievo per la disciplina dell'autotrasporto, risulta in pratica inoperante senza il regolamento in parola cosicché la situazione in atto si sta ulteriormente aggravando nell'ampia fascia delle piccole e medie imprese, costituenti la ossatura principale del sistema operativo nazionale, per l'applicazione delle gravi misure degli articoli 46 e 47 (reclusione, sequestro veicoli, eccetera), prima dell'emanazione del regolamento esecutivo, cui la legge costantemente rinvia, per poter ristabilire — in un settore tanto travagliato — quella normalità che costituisce il contesto necessario per l'applicazione dell'intera normativa.

Inoltre, l'insufficienza del numero delle autorizzazioni, in rapporto alle effettive esigenze dell'autotrasporto (che costituisce il motivo delle infrazioni previste dal citato articolo 46), crea grandi difficoltà nel settore, ancora più rilevanti nell'autotrasporto internazionale che non può più reggere la concorrenza straniera.

L'interrogante rileva infine che tale pesante situazione si riflette negativamente sull'economia di interi settori in un momento già particolarmente delicato (4-13374)

RISPOSTA. — La legge 6 giugno 1974, recante, tra l'altro, la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose in conto terzi e la nuova disciplina dell'autotrasporto di cose, ha innovato profondamente nel settore del trasporto di merci su strada, demandando nuovi ed importanti compiti di regolamentazione alla direzione generale della motorizzazione civile.

Quest'ultima sta attualmente approntando le norme di attuazione della legge citata. Sono state, tra l'altro, tenute riunioni collegiali di tutti i rappresentanti delle categorie interessate, comprese le organizzazioni sindacali di settore, per pervenire ad una stesura concordata di tali norme di attuazione: ciò in considerazione dell'estrema importanza delle questioni da risolvere.

Ma, a parte i problemi relativi al ripetuto regolamento di esecuzione, per altro in via di soluzione, giova porre in evidenza che l'Amministrazione potrà far fronte ai nuovi compiti solo con un congruo potenziamento dei propri organici, soprattutto di quelli periferici. E ciò è stato rilevato anche dalla Camera dei deputati che, contestualmente alla approvazione della legge, con apposito ordine del giorno, invitò il Governo a prendere i conseguenti provvedimenti.

Lo schema di disegno di legge, a suo tempo predisposto per l'adeguamento dei suddetti organici, è stato approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 4 giugno 1975, e si auspica che detto provvedimento possa completare il suo iter legislativo nei termini previsti dalla legge 28 aprile 1975 n. 145 per l'inizio della nuova disciplina dell'autotrasporto di cose.

La proroga contenuta nella citata legge consentirà di iniziare l'applicazione delle norme contenute nella legge n. 298 del 1974 in condizioni tali da poter assicurare quella efficacia che da essa si attendono i molti operatori economici del settore.

Infine, per quanto concerne la maggiore preoccupazione dell'interrogante e cioè l'applicazione in atto delle gravi misure comminate dagli articoli 46 e 47 della legge n. 298, si fa presente che la menzionata legge n. 145 del 1975 prevede, coerentemente alla statuita proroga per l'iscrizione agli albi e dell'attuazione del nuovo regime delle licenze e delle autorizzazioni, che le norme sanzionatorie in questione abbiano effetto differito al 1° gennaio 1977.

Il Ministro dei trasporti: MARTINELLI.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

BIAMONTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia informato che l'università di Napoli rilasci i diplomi originali di laurea con almeno due anni di ritardo, con gravi danni per gli interessati. Infatti, i laureati in lettere del 1970 che hanno conseguito l'abilitazione all'insegnamento, dovendo presentare per la entrata in ruolo il diploma originale, e non avendolo ricevuto dalla segreteria dell'università, corrono il rischio di perdere la possibilità di entrata in ruolo. (4-12301)

RISPOSTA. — Le preoccupazioni espresse nell'interrogazione in oggetto, circa i gravi danni che verrebbero ai laureati in lettere abilitati all'insegnamento dall'impossibilità di presentare, per l'entrata in ruolo, il diploma originale, non hanno motivo di sussistere.

Infatti in attesa che siano espletati i numerosi concorsi per l'assunzione di nuovo personale destinato agli organici delle segreterie universitarie sono state date disposizioni di accettare, in luogo dell'originale, un certificato recante la dichiarazione che il diploma di laurea è in corso di compilazione.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

BIAMONTE. — *Al Ministro della difesa.* — Per essere informato se e quando verrà definita la pratica di pensione per servizio n. 714995 intestata all'ex militare Monaco Luigi residente in Arena Bianca (Salerno).

La pratica dello stesso Monaco dalla direzione generale delle pensioni (ufficio 3, lettera del 16 febbraio 1974) è stata inviata al comitato pensioni privilegiate ordinarie. (4-13079)

RISPOSTA. — La pratica di pensione relativa a Luigi Monaco è stata definita con la concessione della indennità una volta tanto in luogo di pensione pari a due annualità di ottava categoria.

Il relativo provvedimento è stato già comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Il Ministro: FORLANI.

BIAMONTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per

conoscere — premesso che non più tardi di un mese fra organi responsabili della Cassa per il mezzogiorno hanno espressamente dichiarato che per il completamento degli ospedali in costruzione con il contributo dello Stato o della Cassa stessa si stavano raccogliendo i necessari dati da trasformare poi in ipotesi di lavoro e quindi interessare il Governo allo scopo di reperire i fondi necessari da erogare agli enti ospedalieri interessati — gli estremi del provvedimento del ministro e della Cassa per il mezzogiorno con il quale viene assicurato il finanziamento di circa 12 miliardi di lire per il completamento del nuovo ospedale e la ristrutturazione del vecchio ospedale di Salerno.

Ciò perché nella città di Salerno sono comparsi migliaia di manifesti, a firma del sindaco, annunciando il finanziamento e quindi il completamento, entro brevissimo tempo, dell'ospedale salernitano la cui prima pietra venne posta nel lontano 1953.

Inoltre si vuole sapere se si ritenga corretto il comportamento del presidente della Cassa per il mezzogiorno il quale:

1) ha inviato un telegramma annunciando l'atteso provvedimento ad un deputato di parte democristiana, aprendo la possibilità di strumentalizzare un normale provvedimento amministrativo alla vigilia delle elezioni;

2) non ha precisato la fonte di finanziamento e in quale esercizio la spesa verrà impegnata;

3) non ha fornito notizie precise a forze politiche e sindacali che solo un mese fa a lui si erano rivolte per sollecitare lo attesissimo provvedimento.

In fine si vuol sapere se venga confermato il finanziamento per:

a) l'ampliamento dell'ospedale civile Umberto I in Nocera Inferiore (Salerno);

b) il completamento dell'ospedale civile in Sapri, Polla, Roccaspide e Battipaglia (Salerno).

Tanto in quanto nei comuni interessati singoli parlamentari di parte DC imitando il sindaco di Salerno hanno affisso manifesti riproducendo o richiamando il telegramma loro inviato dal presidente della Cassa per il mezzogiorno che, è bene ricordare, dovrebbe sentirsi al servizio del paese e non di singoli parlamentari del partito cui lo stesso presidente evidentemente appartiene. (4-13292)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI --- SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

RISPOSTA. — Nel programma approvato dal consiglio di amministrazione della Casa per il mezzogiorno nella seduta del 21 febbraio 1975 figurano i sottoelencati ospedali per gli importi a fianco indicati:

Salerno - ospedale generale regionale lire 9 miliardi e 500 milioni; Polla - San-L'Arsenio lire 3 miliardi; Nocera Inferiore lire 2 miliardi; Sapri lire 600 milioni.

Il Ministro: ANDREOTTI.

BIAMONTE. — Al Ministro per l'organizzazione della pubblica amministrazione. — Per conoscere perché nei confronti degli impiegati di ruolo dell'amministrazione dello Stato non siano stati applicati gli articoli 25 e 26 della legge 28 ottobre 1970, n. 775. (4-13459)

RISPOSTA. — L'interpretazione e la conseguente pratica attuazione dell'articolo 25, in particolare il terzo comma, della legge 28 ottobre 1970, n. 775, hanno dato luogo, com'è noto, a non poche perplessità.

Mentre nessun dubbio sussisteva, infatti, circa il riferimento della norma nei confronti del personale « non di ruolo », non era al contrario pacifica la sua estensione agli impiegati di ruolo. Le varie incertezze su quest'ultimo punto traevano infatti origine dalle stesse espressioni usate dal legislatore nell'indicare i destinatari di essa, espressioni che, a prima vista, potevano far pensare a una sua più ampia portata. Ma un'analisi più attenta e approfondita di essa, soprattutto basata su un'interpretazione strettamente letterale e logica, collegata per altro con quella dei primi due commi dello stesso articolo 25, ha condotto a individuare con certezza la *ratio*. E, infatti, l'espressione « coloro i quali comunque assunti o denominati... », da cui sono nati i dubbi, si rinviene anche in precedenti disposizioni di legge (articolo 17 legge 12 agosto 1962, numero 1289; articolo 25 legge 12 agosto 1962, n. 1290; articolo 1 legge 9 ottobre 1964, n. 962) ed è stata sempre e pacificamente intesa come riferita al personale straordinario o cottimista. Ne discende, pertanto, che la esatta interpretazione del terzo comma dell'articolo 25 della citata legge n. 775 del 1970, conduce a escludere in modo assoluto che il beneficio da esso previsto (collocamento con la qualifica di diurnista, a seconda del titolo di studio posseduto e delle mansioni svolte, nelle categorie del persona-

le u.d.r. di cui alla tabella 1 allegata al decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1937, n. 100, e successive modificazioni e integrazioni) possa trovare applicazione anche nei confronti degli impiegati che alla data di entrata in vigore della legge in parola avevano già uno *status* diverso da quello proprio dei dipendenti straordinari o cottimisti.

Una diversa esegesi, ossia un'interpretazione estensiva, avrebbe di certo urtato contro il fine proposto dal legislatore, e né vale osservare in contrario che il Senato, nell'approvare l'articolo 25, fece presente che il terzo comma doveva ritenersi riferito, proprio per ragioni di equità, anche al personale di ruolo. Il testo della norma approvata dal Parlamento non consente tale estensione che, comportando particolari e insolite modificazioni nella posizione giuridica degli interessati, avrebbe dovuto essere, proprio per questo, esplicitamente prevista. In sostanza con il terzo comma dell'articolo 25, non si è inteso altro che sanare situazioni particolari e del tutto incerte che abbisognavano dunque di quella stabilità giuridica alla quale fino ad allora, e per varie ragioni, non si era mai provveduto.

Sicché, dopo le prime incertezze - del resto normali quando ci si trova di fronte a nuove disposizioni legislative, soprattutto se profondamente innovative come senz'alcun dubbio lo è stata la legge n. 775 del 1970 - tutte le Amministrazioni hanno comunemente interpretato l'articolo 25, terzo comma, in senso limitativo, ossia non riferibile anche, e ciò nel modo più assoluto, agli impiegati di ruolo. Tale interpretazione ha del resto trovato concordi non solo gli organi di controllo che hanno accordato e accordano regolarmente il visto e la registrazione ai relativi provvedimenti, ma altresì il Consiglio di Stato, che più volte investito dal problema lo ha risolto nel senso qui sostenuto.

Per quanto poi riguarda il successivo articolo 26 della stessa legge n. 775 del 1970, ossia la sua mancata applicazione agli impiegati di ruolo, deve ritenersi che le informazioni fornite in proposito all'interrogante non siano esatte.

E, infatti, dall'analisi del richiamato articolo 26, comma primo, che parla di « servizio comunque prestato, anteriormente alla nomina nella carriera di appartenenza... », si deduce, senza ombra di dubbio, che gli esclusivi destinatari di esso sono proprio gli impiegati di ruolo e, in parti-

colare, coloro i quali possono eventualmente vantare un servizio progressivo, sicché risulta difficile credere che da parte di qualche ufficio possa essere stato assunto, sia pure isolatamente, un atteggiamento del tutto difforme dal dettato della norma. Essa, come è noto, opera esclusivamente con effetti economici che si concretano mediante la valutazione, per la metà, del servizio pre-ruolo ai fini dell'attribuzione delle classi di stipendio ed eventualmente, e in via successiva, qualora vi sia un residuo di tale anzianità cosiddetta convenzionale, ai fini dell'attribuzione degli aumenti periodici di stipendio. Questo, in sintesi, il meccanismo di applicazione e la portata dell'articolo 26 i cui benefici, giova ripeterlo, sono esclusivamente di natura economica e mai giuridici, ossia ininfluenti sullo sviluppo della carriera, così come del resto risulta in modo inequivoco dalla formulazione di esso.

A queste precisazioni, può aggiungersi che l'onorevole interrogante si è forse voluto riferire alla mancata valutazione, sempre ai sensi e ai fini del ripetuto articolo 26, del servizio eventualmente prestato da alcune categorie di dipendenti nei cosiddetti « ruoli speciali transitori » e nei « ruoli aggiunti » prima del loro inquadramento nel ruolo organico della carriera di appartenenza.

Ma anche a tal proposito non si può non rappresentare che la norma in parola si riferisce letteralmente al « servizio comunque prestato anteriormente alla nomina nella carriera di appartenenza » e che tale generica previsione non può comprendere anche il servizio prestato nei ruoli predetti perché, in base a precedenti disposizioni legislative, esso è già stato valutato per intero. Infatti, l'articolo 1, commi secondo e terzo, della legge 4 febbraio 1966, n. 32, relativa alla soppressione dei ruoli aggiunti, nel disporre l'inquadramento nei rispettivi ruoli organici del personale a essi appartenenti ha conservato a ciascun impiegato — anche se già transitato nei ruoli anzidetti mediante concorso o in virtù di legge — l'anzianità di qualifica e di carriera maturata nel ruolo di provenienza.

Analoga disciplina era stata per altro prevista dall'articolo 344 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Risulta dunque chiaro che il servizio prestato nei ruoli speciali transitori e nei ruoli aggiunti ha influenzato direttamente

l'attuale posizione giuridica dell'impiegato, sicché risulterebbe di certo contraddittoria una seconda valutazione, ai fini dell'articolo 26, dello stesso servizio per la metà dopo essere già stato valutato per intero come vero e proprio servizio di ruolo.

Non ritengo superfluo aggiungere che anche quanto ho qui esposto per l'articolo 26 della legge n. 775 del 1970 ha trovato concordi tutte le amministrazioni e gli organi di controllo.

Il Ministro: COSSIGA.

BIAMONTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

se l'asilo infantile nel comune di Ispani (Salerno) sia di proprietà comunale ovvero altri enti o privati possono avanzare dei diritti sull'immobile;

se la parrocchia di San Cristoforo, che gestisce lo stesso asilo, abbia dei diritti sull'edificio derivanti dalla proprietà del terreno sul quale è stato costruito l'edificio.

Allo scopo di chiarire la vertenza, si chiede quali iniziative si vorranno prendere allo scopo di legittimare la proprietà dell'edificio scolastico la cui costruzione è stata realizzata con i fondi messi a disposizione dalla Cassa per il mezzogiorno.

(4-13636)

RISPOSTA. — L'asilo infantile in San Cristoforo di Ispani (Salerno) è stato re-realizzato su terreno di proprietà della parrocchia a favore della quale in data 13 agosto 1963, con apposito provvedimento, è stata emessa la relativa concessione per la realizzazione dell'opera.

Alla Cassa per il mezzogiorno non risulta che altri enti abbiano avanzato diritti sull'immobile.

Il Ministro: ANDREOTTI.

BOZZI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Perché — premesso che nella giornata del 24 gennaio 1975 elementi extraparlamentari di sinistra hanno con maniera violenta impedito a studenti universitari di svolgere democratica opera nell'ambito dell'università di Roma a favore della lista della Confederazione studentesca — assicurino per tutti la possi-

bilità di civile svolgimento dell'attività di propaganda in vista delle consultazioni interne del prossimo febbraio 1975. (4-12262)

RISPOSTA. — Il giorno 24 gennaio 1975, davanti alla facoltà di giurisprudenza dell'università di Roma, vi è stato un tentativo da parte di alcuni studenti di impedire la distribuzione dei volantini di propaganda della confederazione studentesca.

Tuttavia l'immediato intervento del personale dell'ufficio di pubblica sicurezza, in ottemperanza alle istruzioni dettate a suo tempo dal Ministero dell'interno circa le misure di sorveglianza da adottarsi in occasione delle elezioni nelle università, ha consentito il prosieguo della diffusione dei volantini, senza che si verificassero incidenti.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione: SPITELLA.

CAIAZZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che il 24 marzo 1975 a Pistoia numerosi elementi di estrema sinistra hanno cercato di impedire con la violenza una pacifica dimostrazione di protesta di giovani democristiani contro l'esclusione della democrazia cristiana portoghese dalle elezioni politiche, e tentato di aggredire il segretario provinciale della democrazia cristiana ed altri dirigenti che con lui si recavano al teatro dove la manifestazione aveva luogo, e provocato incidenti gravi, nei quali sono rimasti feriti giovani democristiani ed agenti di pubblica sicurezza — quali provvedimenti intendano adottare per assicurare a tutti i cittadini la incolumità fisica nell'esercizio del diritto di riunirsi pacificamente e di esprimere liberamente le proprie opinioni politiche, al riparo dalle violenze e dalle minacce della teppaglia di ogni fascismo, anche se si ammantano di rosso e si proclamano antifascista. (4-13072)

RISPOSTA. — La mattina del 24 marzo 1975, alle ore 8,15 circa, alcuni giovani, aderenti alla federazione giovanile della democrazia cristiana di Pistoia distribuivano, davanti a tutte le scuole cittadine, volantini con cui si invitavano gli studenti a partecipare, alle ore 8,30 dello stesso giorno, ad una manifestazione di protesta, in programma presso il teatro Manzoni, per i recenti avvenimenti portoghesi. Contemporaneamente

te venivano distribuiti altri volantini da giovani esponenti della sinistra extraparlamentare, con cui si stigmatizzavano il comportamento della gioventù democristiana e la manifestazione stessa.

Fra i gruppi di diverso orientamento insorgevano contrasti che, però, non degeneravano in atti di violenza.

Successivamente, mentre una cinquantina di giovani democristiani si portavano verso il detto teatro, sopraggiungevano circa duecento extraparlamentari di sinistra i quali toglievano dal muro del teatro stesso due cartelloni ed uno striscione, che davano subito alle fiamme.

In precedenza, il giovane democristiano Stefano Gallacci, mentre si recava al luogo della riunione, era venuto a diverbio con altri studenti di contrapposta tendenza ed aveva riportato un lieve ematoma allo zigomo sinistro; lo stesso, che si è riservato di presentare querela, non si faceva medicare.

Data l'imprevedibilità ed il repentino svolgersi dei contrasti, le forze di polizia in servizio di vigilanza presso le scuole cittadine, e successivamente sul posto della manifestazione, non potevano attuare una valida azione preventiva. Immediatamente dopo, per altro, i tutori dell'ordine respingevano decisamente la massa degli extraparlamentari che tentavano di impedire l'accesso al teatro ai giovani della democrazia cristiana e ad alcuni esponenti di detto partito.

La manifestazione si svolgeva, quindi, regolarmente.

Alle ore 11,15 circa, quando iniziava il deflusso dei convenuti dal teatro, gli extraparlamentari si riportavano nuovamente di fronte al locale, scandendo *slogans* e lanciando in direzione delle forze dell'ordine pietre ed altri corpi contundenti.

A questo punto, dopo i formali avvertimenti di rito, veniva effettuata una carica della polizia, in seguito alla quale i facinorosi venivano definitivamente allontanati mentre tre di essi venivano fermati, accompagnati in questura e successivamente rilasciati.

Nel corso di tale intervento, una guardia di pubblica sicurezza veniva colpita all'emitorace sinistro da una pietra, che le procurava una contusione guaribile in cinque giorni.

I tutori dell'ordine hanno individuato trentotto extraparlamentari di sinistra, che sono stati denunciati all'autorità giudiziaria

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

per radunata sediziosa, violenza privata ed inosservanza dei provvedimenti legalmente dati dall'autorità; due di essi, inoltre, sono stati denunciati anche per violenza a pubblico ufficiale e per porto abusivo di oggetto atto ad offendere in pubblica riunione.

Il giorno successivo, la stampa dava notizia che nell'accaduto sarebbe stato anche aggredito il segretario della federazione della DC di Pistoia, dottor Giovan Carlo Iozzelli.

Tale circostanza, evidentemente conseguenza di equivoci, è stata smentita dallo stesso Iozzelli, il quale, per altro, nel pomeriggio del giorno 24 marzo 1975, durante la manifestazione tenuta dalla DC presso il teatro Manzoni per protesta contro gli extraparlamentari di sinistra, ha espresso il proprio vivo elogio per il comportamento che le forze dell'ordine avevano tenuto nella mattinata.

Il Ministro dell'interno: GUI.

CALABRÒ E SACCUCCI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere:

1) se intenda intervenire con urgenza per normalizzare la situazione amministrativa del teatro dell'opera di Roma, gestito ancora da un consiglio di amministrazione già scaduto, che tra l'altro non è capace di amministrare;

2) l'esatta situazione debitoria di detto ente;

3) l'ammontare dell'incasso totale reso dal balletto di Bèjart e della somma spesa per il suo allestimento;

4) come si possa verificare che al Teatro dell'opera di Roma, secondo la precisa denuncia di un gruppo di lavoratori del settore lirico, vengano firmati contratti ad elementi che notoriamente percepiscono in mediocri teatri di provincia meno di lire 600 mila a recita, per somme due volte maggiori.

Per chiedere che, per tranquillità dell'opinione pubblica e degli artisti e lavoratori del settore lirico, venga reso pubblico il rapporto del prefetto Barrasso.

(4-12671)

RISPOSTA. — Lo scrivente Ministero, consapevole della grave situazione amministrativa e finanziaria in cui sono venuti a trovarsi tutti gli enti lirici a seguito del generale incremento dei costi che gli enti in

questione hanno dovuto fronteggiare in conseguenza della crisi economica, ha provveduto ad approntare un disegno di legge che detta una nuova disciplina amministrativa e finanziaria degli enti lirici.

Detto schema di legge, approvato recentemente dal Consiglio dei ministri, ha riordinato tutto il settore delle attività musicali onde ovviare ad alcuni inconvenienti che si erano verificati in passato nelle gestioni degli enti lirici ed ha previsto una normativa più adeguata anche in relazione alla nuova realtà regionale.

In particolare per quel che concerne la situazione finanziaria del Teatro dell'opera di Roma, notizie più precise potranno aversi non appena gli uffici avranno esaminato il bilancio consuntivo 1974 che l'ente è stato sollecitato a trasmettere.

In merito ai compensi erogati ai cantanti lirici, mentre si fa presente che, ai sensi delle leggi vigenti, non è comunque previsto alcun intervento in materia da parte dello scrivente Ministero, si precisa che, sulla base dei semplici elementi indicativi di cui all'interrogazione, non è stato possibile esperire alcun approfondito controllo.

Quanto al balletto di Bèjart si informa che le sei rappresentazioni del *Ballet du XX Siècle*, previste nel programma di attività dell'ente, sono state regolarmente effettuate dal 4 al 9 gennaio 1975. Per dette rappresentazioni la spesa sostenuta dall'ente per cachets comparsaria, trasporti e allestimento è risultata di lire 43.287.390 a fronte di un incasso netto di lire 9.085.554.

Si fa presente infine che, allo stato non è possibile render pubblico il rapporto del prefetto Barrasso, in quanto trattasi di una indagine conoscitiva di carattere riservato.

Il Ministro: SARTI.

CALABRÒ. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se sia a conoscenza del grave stato di disagio esistente all'aeroporto Fontanarossa di Catania per l'inadeguatezza della stazione arrivi e partenze, ove i passeggeri sono costretti a pigiarsi in gran confusione per la ristrettezza dei locali;

quali provvedimenti voglia disporre ed entro quale anno può assicurare la costruzione della nuova stazione dell'aeroporto stesso.

(4-13269)

RISPOSTA. — Il progetto per la nuova aerostazione Fontanarossa di Catania, a se-

guito delle richieste formulate dagli enti di Stato competenti per l'espletamento dei servizi di istituto sugli aeroporti è stato sensibilmente modificato per tener conto delle mutate esigenze segnalate dai citati enti e dalla società Alitalia in particolare per quanto riguarda le procedure per i controlli di sicurezza; per i controlli sanitari e doganali.

Il progetto di cui trattasi è stato già redatto e per la sua attuazione si è in attesa del perfezionamento amministrativo del contratto stipulato con un professionista che, su incarico di questa Amministrazione, ha curato la rielaborazione del progetto stesso.

Dopo tale atto, detto progetto sarà sottoposto, per l'approvazione, al comitato speciale di cui all'articolo 2 della legge n. 825 del 1973.

Non appena il progetto sarà approvato, sarà immediatamente dato corso alla ripresa dei lavori di costruzione della nuova aerostazione. Allo stato attuale non è possibile fornire la data esatta della citata ripresa dei lavori la cui durata è comunque prevista contrattualmente in 30 mesi, data la complessità delle opere. Questa Amministrazione, per ovviare contingentemente ai disagi che si verificano per i passeggeri nella attuale aerostazione di Catania Fontanarossa, ha studiato una serie di provvedimenti in accordo con la società Alitalia e con gli altri enti di Stato operanti nell'aerostazione. A tal fine è stato redatto dalla società Alitalia un progetto che prevede la realizzazione di un manufatto prefabbricato per le operazioni passeggeri e bagagli dei voli internazionali e la ristrutturazione dell'attuale aerostazione nazionale.

Gli importi presunti per i lavori suddetti sono di circa lire 220 milioni per il fabbricato voli internazionali e di circa lire 200 milioni per l'ampliamento dell'attuale aerostazione nazionale.

Per indisponibilità di fondi sui capitali di bilancio ordinario per l'anno 1975 la direzione generale dell'aviazione civile ha interpellato la regione siciliana, in data 8 febbraio 1975, per un primo intervento relativo al manufatto prefabbricato. Poiché la citata regione ha risposto negativamente in data 25 marzo 1975, richiamando la particolare articolazione dei fondi destinati dal bilancio regionale per l'anno 1975, la direzione generale aviazione civile effettuerà per l'anno 1975, gli indispensabili interventi sull'aerostazione attuale rimandando la costruzione del prefabbricato e il completamento

degli altri interventi sull'attuale aerostazione al prossimo esercizio finanziario.

Il Ministro: MARTINELLI.

CALABRÒ. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

a) quali siano i motivi per cui la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sulla costruzione del ponte di Messina sia rimasta del tutto inoperante;

b) se il Governo italiano abbia chiesto l'intervento comunitario al Parlamento europeo e con quali risultati;

c) le prospettive ed i tempi per la realizzazione dell'importante opera, indispensabile al progresso dell'economia dell'isola.

(4-13271)

RISPOSTA. — Con la legge 28 marzo 1968, n. 384, l'ANAS fu autorizzata, in collaborazione con l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ad effettuare studi e ricerche per stabilire se e con quali sistemi potesse essere realizzato il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente mediante la costruzione di un ponte sullo stretto di Messina.

In base alla suddetta legge, il ministro dei lavori pubblici istituì presso l'ANAS una commissione di studio per i problemi interessanti detto collegamento, costituita, fra l'altro, da funzionari dell'ANAS medesima e del Ministero dei lavori pubblici, da un rappresentante dell'Azienda delle ferrovie dello Stato nonché da esperti di chiara fama nelle varie discipline tecniche interessate.

Tale commissione ha predisposto un programma di studi ed indagini, necessario per fornire una rappresentazione attendibile nell'ambiente fisico dello stretto di Messina.

Sono ancora in corso, affidate all'ANAS, a vari istituti e servizi di Stato, le suddette indagini e ricerche.

In base alla stessa legge del 1968 è stato inoltre bandito dall'ANAS, sempre in collaborazione con le ferrovie dello Stato, un concorso internazionale di idee per il collegamento di cui trattasi.

Della relativa commissione giudicatrice, presieduta dal direttore generale dell'ANAS, facevano parte funzionari dei lavori pubblici e dell'ANAS medesima, un rappresentante delle ferrovie dello Stato ed esperti italiani e stranieri. Sono stati assegnati tutti i premi previsti dal bando per le soluzioni più meritevoli. Dalle risultanze del concorso è stato possibile però desumere solo degli orienta-

menti di massima per l'impostazione dell'opera di collegamento stabile secondo gli schemi tipici del ponte a grandissime luci, della galleria sommersa e della galleria in sotterraneo.

La scelta definitiva del tipo di collegamento potrà avvenire solo dopo l'effettuazione di tutti gli studi, indagini e ricerche necessarie, in parte programmate dalla commissione di studio presso l'ANAS, e subordinatamente alle risultanze delle previsioni dei costi di costruzione e di esercizio dell'opera. A guadagno di tempo i servizi tecnici dell'Azienda delle ferrovie dello Stato hanno posto allo studio, in via preliminare, i vari problemi ferroviari connessi con l'inserimento dell'opera di attraversamento nella rete delle ferrovie dello Stato, soprattutto per quanto riguarda la costruzione e l'esercizio dei raccordi alle linee esistenti.

Le ulteriori ricerche dovrebbero però essere demandate alla società concessionaria che, secondo quanto previsto dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, dovrà provvedere allo studio, progettazione e costruzione dell'opera destinata al collegamento fra la Sicilia e il continente.

Tale legge precisa inoltre che l'esercizio, la gestione e la manutenzione dell'opera saranno affidati — ad eccezione degli impianti ferroviari, i quali ultimata l'opera, passeranno alle ferrovie dello Stato — al detto organismo, che avrà la forma di società per azioni, al cui capitale parteciperanno:

- 1) l'IRI per almeno il 51 per cento con apporto diretto o indiretto;
- 2) l'Azienda delle ferrovie dello Stato, l'ANAS, le Regioni Sicilia e Calabria, nonché amministrazioni ed enti pubblici, per il restante 49 per cento.

Ora, mentre l'azienda delle ferrovie dello Stato e l'ANAS hanno già assolto agli adempimenti di legge connessi con la partecipazione azionaria mediante l'accantonamento nei rispettivi bilanci delle somme stanziata a seguito della legge 1158 (2,5 miliardi per ciascuna azienda), restano però irrisolti alcuni problemi pregiudiziali alla costituzione della società medesima. In particolare, finora non è stata definita la residua partecipazione di minoranza alla costituenda società, che non può essere curata dagli organi ministeriali incaricati degli adempimenti di legge. Infatti la individuazione delle altre amministrazioni ed enti pubblici interessati e la determinazione delle rispettive quote sociali costituiscono una operazione comportante scelte

che superano la discrezionalità dell'autorità amministrativa.

Sembrirebbe pertanto necessario l'ulteriore intervento legislativo previsto dalla stessa legge 1158, all'articolo 4, che oltre a stabilire l'eventuale contributo a carico dello Stato da corrispondere alla società concessionaria sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima, determini anche le modalità di reperimento da parte della società concessionaria dei mezzi finanziari occorrenti per la copertura delle ingentissime spese di costruzioni delle opere, e affronti anche il problema delle altre partecipazioni minoritarie alla società stessa.

Il problema del collegamento fra la Sicilia e il continente va, quindi, affrontato tenendo realisticamente conto della situazione economica generale del paese pur senza trascurare la risoluzione del Parlamento europeo del 12 dicembre 1974 per il finanziamento comunitario del collegamento stesso; a tale riguardo, peraltro, va precisato che, poiché il finanziamento stesso potrebbe essere utilizzato per il completamento degli studi e la progettazione, preventivamente dovrebbe essere presa una decisione positiva su tutto il problema del collegamento. Su di esso la competenza primaria è del Ministero dei lavori pubblici e, per quanto riguarda la società concessionaria, di cui più sopra si è detto, anche delle partecipazioni statali.

Allo stato attuale, quindi, fermo restando l'interesse che il Ministero dei trasporti ha nei riguardi dell'attraversamento in questione per le sue implicazioni con tutto il sistema dei collegamenti fra l'isola e il continente, non sembra che ad esso debba far carico in particolare alcuna iniziativa per gli adempimenti di cui alle leggi più sopra indicate né per eventuali richieste dirette di finanziamento al fondo europeo di sviluppo regionale.

Il Ministro: MARTINELLI.

CARDIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quale seguito si intenda dare all'esposto con cui l'ufficio del genio civile per le spese marittime di Cagliari, in data 19 aprile 1974, richiama l'attenzione del Ministero sull'urgenza di procedere a lavori di completamento, riparazione e potenziamento delle strutture del porto di Cagliari, in relazione alla particolare e grave pericolosità di tali strutture, aggravatasi in seguito alle violente mareggiate che dal 24 dicembre 1973 a metà aprile 1974 si sono

abbattute sul litorale del Golfo degli Angeli: e per sapere se e quali intese siano in corso tra il ministro e la Cassa per il mezzogiorno per impegnare quest'ultima ad intervenire, dato il ruolo industriale dello scalo cagliaritano. (4-10067)

RISPOSTA. — Le necessità del porto di Cagliari sono state tenute nel debito conto nella formulazione del programma degli interventi da attuarsi con i fondi recati dalla legge 6 agosto 1974, n. 366, concernente provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti.

Infatti, in tale programma, è stata inclusa, per il porto in parola, la previsione di spesa di complessive lire 10 miliardi per provvedere alla costruzione del primo lotto dei nuovi moli di levante e di ponente, alla ristrutturazione dei due moli di ponente e di levante già esistenti, all'escavazione del bacino portuale, al potenziamento ed adeguamento delle banchine ed al potenziamento dell'impianto elettrico.

I relativi progetti sono alcuni in corso di compilazione, altri in istruttoria, per cui sarà provveduto, entro il più breve tempo possibile, all'appalto ed all'esecuzione dei lavori.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

CESARONI, FIORIELLO E RAICICH. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che in molte scuole elementari e medie le amministrazioni comunali, al fine di consentire il regolare svolgimento delle attività preliminari necessarie per le elezioni degli organi collegiali della scuola come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 416 del 31 maggio 1974, abbiano dovuto affrontare notevoli spese.

Se sia a conoscenza del fatto che spese notevoli dovranno essere affrontate in questi giorni per lo svolgimento stesso delle elezioni, attraverso la fornitura di stampati, personale, materiale vario che né le direzioni didattiche né le presidenze sono in grado di approntare e di pagare.

Se ritenga che l'intervento serio e responsabile degli enti locali debba risolversi in un danno per i medesimi.

Quali misure intenda adottare, considerando le gravi condizioni economiche dei comuni, per rimborsare ad essi le somme che hanno anticipato. (4-12376)

RISPOSTA. — Questo Ministero, fin dal 16 dicembre 1974, ha provveduto a richiedere al Dicastero del tesoro l'istituzione di un apposito capitolo di spesa per gli oneri relativi alle elezioni e al funzionamento degli organi collegiali della scuola.

Nelle more, con telegramma del 21 dicembre 1974 furono date disposizioni ai provveditori agli studi e ai presidi e ai direttori degli istituti di istruzione artistica affinché gli oneri predetti fossero sostenuti da ciascun ufficio o scuola con i fondi a disposizione per le spese d'ufficio.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

CIAMPAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza del grave e continuo peggioramento della funzionalità dell'aeroporto di Napoli-Capodichino, che è ancora l'unico scalo aereo della Campania, le cui carenze infrastrutturali e di ricettività e l'assoluta inefficienza dei servizi a terra *handling* sono causa di difficoltà operative per le compagnie aeree, e movente determinante, oltre la crisi generale dei traffici aerei, del regredire del traffico aeroportuale;

2) se sia a conoscenza delle continue lagnanze per i disservizi che si verificano sullo scalo partenopeo;

3) se ritenga di adottare urgenti provvedimenti per indurre il concessionario a far funzionare i servizi a terra, e comunque ad assicurare l'efficienza dello scalo napoletano per eliminare il disinteresse delle compagnie aeree per l'aeroporto di Napoli, con grave nocimento per l'economia locale. (4-12787)

RISPOSTA. — Le deficienze lamentate nell'organizzazione della società Aersapac, concessionaria del servizio *handling* sull'aeroporto di Napoli-Capodichino, vanno inquadrare nel più ampio contesto della carenza delle infrastrutture dello scalo, la quale condiziona ogni attività nell'aeroporto stesso.

La società Aersapac è stata sollecitata da questo Ministero ad una migliore e più efficiente azione e ad un potenziamento della propria organizzazione.

Per quanto concerne il punto 2 dell'interrogazione e cioè se vi sia conoscenza delle continue lagnanze per i disservizi che si verificano sullo scalo partenopeo, si fa presente che la dipendente direzione generale della aviazione civile non ha ricevuto alcun reclamo al riguardo.

Il Ministro: MARTINELLI.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che da alcuni anni i negozi di barbieri che una volta erano chiusi solo al lunedì, rimangono chiusi per tutta la giornata di domenica, privando così i piccoli negozi artigiani della possibilità di servire il pubblico, come avveniva una volta nella mattinata di domenica e dei giorni festivi. (4-13512)

RISPOSTA. — La legge 23 dicembre 1970, n. 1142 sulla disciplina giuridica dell'attività di barbiere, parrucchiere ed affini, all'articolo 3 ha demandato la determinazione dell'orario di apertura e di chiusura al pubblico degli esercizi in questione alla specifica ed autonoma competenza delle autorità comunali che devono provvedervi sentite le proposte delle organizzazioni di categoria.

Nell'ambito di tale competenza, pertanto, ciascun comune ha provveduto a disciplinare la materia sulla base delle indicazioni fornite dalla categoria artigiana interessata, tenuto conto, ovviamente, delle caratteristiche socio-economiche del territorio amministrato.

Va aggiunto, per altro, che la stessa categoria dei barbieri, ove non ritenesse la disciplina dell'orario localmente applicata rispondente alla salvaguardia dei propri interessi economici, potrebbe proporre alle autorità comunali l'adozione di una diversa regolamentazione.

Il Ministro: DONAT-CATTIN.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se, in considerazione delle gravi difficoltà del traffico automobilistico in tutte le città italiane, voglia predisporre la costruzione di parcheggi sotterranei per automobili nelle piazze antistanti le stazioni ferroviarie o comunque in aree del demanio ferroviario, considerando che le stazioni sono le vere zone d'ingresso ai centri di ogni città. (4-13754)

RISPOSTA. — I piazzali esterni delle stazioni ferroviarie, pur essendo, nella maggioranza dei casi, di proprietà delle ferrovie dello Stato, sono dati in uso e manutenzione alle amministrazioni comunali le quali provvedono a tutti gli interventi necessari ed, in particolare, a quelli inerenti la circolazione ed il parcheggio dei mezzi stradali in superficie.

In alcuni casi, allorché si è verificata la disponibilità di aree ferroviarie, confinanti

con il piazzale esterno e dal medesimo facilmente accessibili, le aree stesse sono state cedute alle amministrazioni comunali al fine di agevolare la istituzione di appositi parcheggi (ad esempio nella stazione di Fabriano, in provincia di Ancona).

Per quanto concerne la costruzione di autoparcheggi sotterranei o in appositi edifici in elevazione, considerato che i viaggiatori che si recano alla stazione con la propria automobile, per raggiungere quotidianamente in treno la località di lavoro, sono sempre più numerosi e tenuto altresì conto che l'impossibilità di parcheggiare in prossimità della stazione ferroviaria può, a lungo andare, costituire serio motivo di allontanamento dal mezzo ferroviario di questa categoria di utenti, l'Azienda delle ferrovie dello Stato da tempo si è interessata alla costruzione di autoparcheggi nelle stazioni ferroviarie delle principali città italiane.

È tuttavia da mettere in evidenza che la costruzione e l'esercizio di detti autoparcheggi esula dai compiti di istituto dell'azienda ferroviaria e pertanto il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato decise che la migliore procedura da seguire era quella di prendere contatti con enti e società private che avrebbero potuto avere interesse alla costruzione dei suddetti autoparcheggi che, una volta realizzati, sarebbero stati acquisiti al patrimonio ferroviario e che i suddetti enti e società avrebbero gestito in proprio per un periodo venticinquennale.

Dopo numerose e lunghe trattative, fu così affidato l'incarico a varie società del settore (ACI, PARC, SEI) di studiare e sottoporre all'approvazione degli enti competenti i progetti di autoparcheggi per le stazioni ferroviarie di Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Genova Brignole, Firenze Santa Maria Novella, Perugia e Napoli, restando salvo il diritto dell'Azienda all'esame e all'approvazione definitiva dei progetti stessi. Furono inoltre incaricati i competenti servizi delle ferrovie dello Stato di studiare il problema delle tariffe e di esaminare e disciplinare con i comuni interessati i rapporti nascenti con l'istituzione degli autoparcheggi, in particolare di quelli da realizzare su aree parzialmente di proprietà comunale, salvo beninteso sottoporre al consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, per la definitiva approvazione, le convenzioni da stipulare con le società e i comuni.

A tutt'oggi però nessuno dei suindicati parcheggi è stato realizzato a causa di diffi-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI -- SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

coltà di varia natura incontrate presso gli enti cointeressati alla questione.

Tali difficoltà si riassumono nella carenza dei necessari strumenti urbanistici (piani regolatori in via di revisione, piani particolareggiati definiti soltanto di recente) che hanno impedito di concludere le trattative con i comuni, nonché nella intervenuta risoluzione dei rapporti con la società PARC, che avrebbe dovuto costruire i parcheggi di Milano Centrale, Genova Brignole e Firenze Santa Maria Novella, e che si è dichiarata, malgrado reiterati interventi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, non più interessata alla questione, nonché infine, per quanto concerne l'autoparcheggio di Torino, in sopravvenute perplessità da parte dell'ACI in merito all'applicazione delle tariffe di sosta, concordate a suo tempo, e che ora detto ente ritiene debbano essere revisionate.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha comunque proseguito nella sua azione nei confronti degli enti e comuni interessati, ma con le premesse di cui sopra, non è da presumere, a breve scadenza, il raggiungimento di risultati concreti.

Si informa infine che il problema dell'autoparcheggio della stazione di Roma Termini viene affrontato nell'ambito della progettazione, ora in corso, per la sistemazione di piazza dei Cinquecento, progettazione affidata dall'azienda a professionisti privati mediante apposita convenzione.

Il Ministro: MARTINELLI.

COTECCHIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare nei confronti delle direzioni degli aeroporti italiani e delle compagnie di bandiera, per eliminare le eventuali disfunzioni che si registrino nelle partenze e negli arrivi degli aeromobili con gravissimo disagio degli utenti.

È noto, infatti, che gli orari di decollo e, conseguentemente, di atterraggio degli aerei e le coincidenze con gli altri voli e con altri mezzi di trasporto non vengono mai rispettati con conseguenze rilevantissime sui programmi — quasi sempre motivati da esigenze di lavoro — dei passeggeri aerei.

Poiché tali disservizi nei programmi di volo sono assolutamente inesistenti negli aeroporti stranieri (sempre naturalmente che non si tratti di voli provenienti dall'Italia) l'interrogante chiede cosa il competente Ministero abbia fatto o intenda fare per eliminare tali disservizi che, oltre ai gravi danni

arretrati alla economia, forniscono un ulteriore contributo all'immagine disordinata e disarticolata del nostro paese. 4-12906)

RISPOSTA. — La materia dei ritardi negli arrivi e nelle partenze dei voli delle compagnie aeree nazionali forma oggetto di attento esame da parte dell'Amministrazione da ormai svariati anni, in concomitanza con il generale espandersi del traffico aereo sugli aeroporti italiani, in particolar modo su quelli più importanti di Roma e di Milano.

Al fine di ridurre al minimo gli inconvenienti derivanti ai passeggeri dal ritardo dei voli in arrivo o in partenza, in quanto imputabile all'aumento del traffico aereo e, conseguentemente, alla insufficienza delle infrastrutture aeroportuali sia ricettive che operative — con particolare riguardo, per queste ultime, agli apparati di controllo radar ed alle radio assistenze — l'Amministrazione ha attuato ed attua provvedimenti di diversa natura che sono, in sintesi, identificabili da un lato nella cosiddetta *clearance* per quanto attiene ai maggiori sistemi aeroportuali di Roma e di Milano d'altro lato in una costante opera di adeguamento delle predette infrastrutture sia ricettive che operative, sui diversi scali nazionali, rispetto alle accresciute esigenze del trasporto aereo.

Mediante la *clearance*, infatti, si mira a decongestionare al massimo lo svolgimento dell'attività aerea — altrimenti tendenzialmente portata, per ovvie esigenze commerciali dei vettori aerei, a concentrarsi in ben determinate ore della giornata —, in modo da consentire un ordinato espletamento della medesima e quindi, tra l'altro, la migliore osservanza degli orari dei voli.

La decongestione del traffico aereo si ottiene attraverso la determinazione del numero massimo di movimenti aerei consentiti sia per singole ore sia per nuclei di due ore consecutive, numero massimo che viene fissato tenuto conto della accertata capacità degli esistenti apparati di controllo radar e radioelettrico di dirigere, in condizioni di sicurezza, il traffico aereo in arrivo o in partenza sugli aeroporti di Fiumicino, Ciampino (Roma), Linate (Milano), e Malpensa (Varese).

Tale misura, che è adottata in via sistematica per quanto si riferisce agli aeroporti maggiori di Roma e di Milano dove l'addensamento del traffico nel corso della giornata è particolarmente intenso, finora non si è resa necessaria se non sporadicamente per gli altri scali minori.

Circa l'azione di adeguamento delle infrastrutture sia ricettive sia operative che viene perseguita costantemente dall'Amministrazione nei limiti consentiti dagli annuali stanziamenti di bilancio, occorre precisare che essa è rivolta alla totalità degli aeroporti italiani.

Tale azione risponde alla finalità di rendere possibile, nell'immediato futuro, lo svolgimento di un volume di traffici aerei maggiore di quello attuale in un quadro di efficienza e di sicurezza quali non sarebbe possibile assicurare attualmente tenuto conto degli esistenti vincoli sia di ordine strutturale sia organizzativo del trasporto aereo in Italia.

In tale prospettiva l'azione di ammodernamento viene condotta attraverso la realizzazione di impianti che tengono conto delle tecniche più avanzate nel campo delle costruzioni di complessi aeroportuali.

Per quanto concerne la presente situazione, i ritardi che si registrano sugli aeroporti italiani e che non dipendono dalle inevitabili smagliature delle misure *clearance* di volta in volta adottate, sono spesso da attribuirsi ai seguenti fattori maggiormente ricorrenti:

1) scioperi del personale addetto ai servizi di assistenza a terra;

2) avverse condizioni meteorologiche;

3) attuazione di particolari controlli di polizia all'atto dell'imbarco dei passeggeri;

4) inconvenienti tecnici su aeromobili in partenza.

Il Ministro: MARTINELLI.

D'ANGELO e BIAMONTE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per essere informati circa gli interventi in atto o in programma, le finalità che si vogliono perseguire con gli stessi, nonché i tempi della loro attuazione, per risolvere la grave carenza di distribuzione idrica che si registra nei mesi estivi nel Cilento (Salerno), e in particolare nei comuni e loro frazioni della fascia costiera che nel suddetto periodo vedono l'afflusso di migliaia di turisti e di villeggianti.

Per essere informati inoltre circa i rapporti, amministrativi ed operativi, attuali e futuri, tra il consorzio acquedotto del Cilento e l'acquedotto del Sele. (4-01031)

RISPOSTA. — La regione del Cilento, nella più larga accezione geografica, può essere delimitata: a nord dal fiume Sele, ad est dalla linea displuviale del Vallo di Diano, a sud

dal fiume Casaletto e Busento e ad ovest dal Tirreno. Nel caso in questione, tuttavia, dovrà essere preso in esame anche il territorio del Vallo di Diano e quello a sud del Busento.

In questo vasto territorio operano tre consorzi che provvedono alla alimentazione idrica dei numerosi abitati.

1) Consorzio acquedotto Sele-Calore-Montestella con sede in Salerno.

2) Consorzio acquedotto del Calore con sede in Agropoli (Salerno), che raggruppa 15 comuni.

3) Consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento con sede in Vallo della Lucania (Salerno). Costruisce e gestisce, oltre che l'acquedotto, anche la rete idrica e le fognature di 56 comuni.

Il piano regolatore generale degli acquedotti prevede che i comuni del territorio del Cilento siano approvvigionati con i seguenti schemi:

225 - Acquedotto Basso Sele. Gestito dal consorzio Sele-Calore-Montestella. Dovrebbe alimentare oltre che 8 comuni associati all'anzidetto consorzio anche un comune attualmente aderente al consorzio del Calore e 4 comuni facenti parte del consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento;

331 - Acquedotto del Busento. Gestito dal consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento. L'acquedotto già costruito con il finanziamento di questo Ministero dovrà essere potenziato per soddisfare le esigenze idriche di 7 comuni appartenenti al cennato consorzio e 3 attualmente alimentati molto scarsamente da acquedotti autonomi;

334 - Acquedotto dell'Elce. Gestito dal consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento. Acquedotto costruito con finanziamenti di questa amministrazione ma che dovrà essere ulteriormente potenziato per alimentare 26 comuni del suddetto consorzio;

323 - Acquedotto del Calore Lucano. Costruito dal comune del Calore con sede in Agropoli. Dovrebbe essere potenziato per alimentare 9 comuni aderenti al consorzio;

173 - Acquedotto dell'Alto Sele. È lo schema che dovrebbe alimentare oltre che 20 comuni appartenenti al consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento e 5 del consorzio acquedotto del Calore, tutti gli altri comuni del Cilento e altri del salernitano con diramazione anche per la Basilicata.

Una parte è stato realizzato dal consorzio Sele-Calore-Montestella con i fondi della Cassa per il mezzogiorno.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Nel programma quinquennale 1971-1975 redatto in applicazione dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 11 marzo 1968, n. 1090, sono stati previsti i seguenti finanziamenti:

1) Consorzio Sele-Calore-Montestella, importo lire 1.300 milioni: costruzione invaso Oliveto Citra in surrogazione alle derivazioni delle sorgenti dello schema 225 (Basso Sele);

2) Consorzio Sele-Calore-Montestella, importo lire 300 milioni: utilizzazione provvisoria delle falde dell'Alento fino alla costruzione dell'acquedotto Basso Sele (schema 225);

3) Consorzio Sele-Calore-Montestella, importo lire 4.500 milioni: acquedotto dell'Alto Sele di cui allo schema 173;

4) Consorzio Sele-Calore-Montestella, importo lire 3.000 milioni: costruzione invaso di Laviano in surrogazione delle derivazioni delle sorgenti dello schema 173 (acquedotto Alto Sele);

5) Consorzio Sele-Calore-Montestella, importo lire 100 milioni: integrazione acquedotto autonomo di Trentinara (schema 310) e potenziamento portata con derivazione dello schema 173;

6) Consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento, lire 1.400 milioni: integrazione e potenziamento acquedotto dell'Elce (schema 334) e dell'acquedotto del Busento (schema 331);

7) Consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento, lire 50 milioni: acquedotto di Rofrano; potenziamento acquedotto esistenti (schema 334).

Per quanto concerne i rapporti amministrativi e finanziari tra il consorzio Sele-Calore-Montestella, il consorzio acquedotto del Calore e il consorzio dei comuni per gli acquedotti del Cilento per la realizzazione in particolare dello schema 173 (che interessa 5 comuni aderenti al consorzio acquedotto del Calore e 20 comuni del consorzio tra i comuni per gli acquedotti del Cilento) e dello schema 225 (che interessa un comune facente parte del consorzio acquedotto del Cilento e 4 comuni del consorzio tra i comuni per gli acquedotti del Cilento), si fa presente che essi potranno essere risolti o direttamente dai tre enti oppure dalla Regione Campania cui comporta ora assolvere le funzioni prima spettanti in materia a questa Amministrazione.

Questo Ministero interverrà se ed in quanto gli enti interessati chiederanno che siano modificate le previsioni del piano regolatore generale degli acquedotti.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

DE VIDOVIČH. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che:

1) l'ENEL del distretto Friuli-Venezia Giulia abbia concesso il permesso retribuito ad un numeroso gruppo di attivisti sindacali della FIDAE-CGIL in data 2 aprile 1975 per consentire loro di presenziare in forze nell'aula del tribunale di Trieste all'udienza del processo contro alcuni sindacalisti della stessa FIDAE-CGIL, che avevano impedito, il 27 novembre 1972, al dirigente sindacale della CISNAL-elettrici Egidio Fabretto di partecipare, a norma del contratto collettivo nazionale di lavoro, ad un concorso interno ENEL in qualità di osservatore sindacale;

2) in quella occasione l'ENEL aveva concesso ai dirigenti FIDAE-CGIL, imputati dalla magistratura addirittura di violenza aggravata, il permesso sindacale retribuito;

3) la dirigenza dell'ENEL di Trieste non ritenne in quella occasione di chiamare la forza pubblica per consentire al Fabretto di esercitare un suo diritto sindacale.

Tutto ciò premesso, l'interrogante chiede quali iniziative intendano assumere nei confronti dell'ENEL, al fine di evitare che incoraggi, con le proprie liberalità nel rilascio indebito di permessi retribuiti ai dirigenti della FIDAE-CGIL, le loro azioni illecite e viceversa attui azioni vessatorie nei confronti della CISNAL-elettrici, sia omettendo di chiamare la forza pubblica e di presentare la dovuta denuncia quando si verificano violazioni dei diritti dei lavoratori, sia arrivando a prendere provvedimenti disciplinari, un'ora di multa (*sic!*) contro il signor Fabretto per aver fatto, senza autorizzazione, alcune fotocopie che comunemente vengono eseguite da tutti gli altri sindacalisti, senza che la direzione ENEL abbia mai svolto alcuna azione disciplinare. (4-13331)

RISPOSTA. — Nella giornata del 2 aprile 1975 sono stati concessi, da parte del distretto ENEL del Friuli-Venezia Giulia, permessi sindacali ad un totale di 27 lavoratori sindacalisti della FIDAE-CGIL, della FLAEL-CISL e della UILSP-UIL, tutti giustificati da motivi espressamente contemplati dalla vigente normativa contrattuale e precisamente: a 16 lavoratori, per partecipare a riunioni di organi direttivi (primo comma, articolo 44, del contratto collettivo di lavoro 29 maggio 1973); a 9, per espletamento di attività sindacali (quarto comma del citato ar-

ticolo 44); a 2 per partecipazione, in qualità di osservatori, ad una procedura di scelta del personale per concorso interno (articolo 21, paragrafo procedura per la scelta, quarto comma).

Per quanto riguarda i dipendenti sottoposti a procedimento penale, da parte dell'ENEL è stato chiarito che, nello stesso giorno 2 aprile 1975, agli interessati sono stati concessi permessi non di natura sindacale ma in base alla norma di carattere generale (articolo 8, secondo comma, del contratto collettivo nazionale e dichiarazione a verbale) che consente all'ente elettrico di accordare permessi e brevi congedi per giustificati motivi.

Quanto all'episodio di asserita violenza nei confronti del dirigente della CISNAL-elettrici, signor Egidio Fabretto, verificatosi il 27 novembre 1972, esso è oggetto di giudizio da parte della magistratura, giudizio al quale la dirigenza ENEL di Trieste è, comunque, del tutto estranea.

In merito, poi, al provvedimento disciplinare a carico del signor Fabretto, risulta che lo stesso è stato motivato da mancanze di carattere amministrativo, e che esso non ha alcun riferimento né agli episodi citati dall'interrogante, né alla posizione sindacale dell'interessato e ciò trova conferma nel fatto che, per la stessa infrazione, l'ENEL ha proceduto disciplinarmente anche nei confronti di un altro dipendente addetto alla riproduzione di fotocopie.

L'ENEL ha, infine, escluso che i sindacalisti appartenenti ad organizzazioni diverse dalla CISNAL-elettrici possano eseguire fotocopie con apparecchiature dell'ente in violazione delle disposizioni amministrative in atto.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato: DONAT-CATTIN.

DI GIESI. — *Al Ministro dell'interno.* —

Per sapere se sia a conoscenza del fatto che 30 guardie di pubblica sicurezza, dipendenti dalla « celere » di Milano, siano state allontanate dal servizio ed immediatamente poste in congedo per avere aderito ad una manifestazione sindacale, mediante l'astensione dal turno di servizio.

Il provvedimento è stato comunicato agli interessati nei rispettivi comuni di residenza, che avevano raggiunto per licenza straordinaria, non mediante comunicazione scritta, bensì verbale, fatta direttamente dai commissariati di pubblica sicurezza di zona.

Tale comunicazione riferiva che il collocamento a riposo era stato disposto in forza dell'articolo 3, lettera c), della legge 26 luglio 1961, e cioè per motivi disciplinari.

L'interrogante chiede al ministro se sia, altresì, a conoscenza del fatto che la suddetta disposizione di legge sia stata applicata in aperto dispregio di ciò che la legge medesima stabilisce, e cioè che il provvedimento di cessazione della ferma o dalla rafferma sia adottato previa contestazione degli addebiti, discolpa degli interessati e parere della commissione di avanzamento (vedi comma nono, articolo 3).

L'interrogante, inoltre, desidera conoscere quali urgenti provvedimenti il ministro intenda adottare in merito al grave episodio che rischia di inficiare la validità del discorso generale sull'ordine pubblico in atto nel paese e la disponibilità del Governo e del Parlamento ad accogliere, nei dovuti e consentiti limiti, le giuste rivendicazioni delle forze dell'ordine. (4-13298)

RISPOSTA. — A ventotto guardie di pubblica sicurezza, appartenenti al raggruppamento « celere » di Milano è stato contestato, il 27 febbraio 1975, l'addebito della mancata assunzione del servizio cui erano state comandate, con l'invito a fornire le loro giustificazioni a discolpa.

Le motivazioni addotte dagli interessati non sono state ritenute valide e il comandante del reparto ha proposto, il 6 marzo 1975, il proscioglimento dalla ferma a norma dell'articolo 33, lettera c), della legge 26 luglio 1961, n. 709. È da notare, al riguardo, che la fattispecie è contemplata come reato dall'articolo 123 del codice penale militare di pace, ma il predetto comandante, avvalendosi della facoltà prevista dall'articolo 260 dello stesso codice, ha ritenuto di contenere l'infrazione nell'ambito disciplinare.

La competente commissione, di cui all'articolo 55 della citata legge n. 709, ha esaminato le proposte formulate ed ha espresso parere favorevole alla cessazione anticipata delle guardie di cui trattasi.

Il provvedimento è stato, pertanto, adottato da questo Ministero nell'assoluto rispetto della procedura stabilita dalla normativa vigente.

Il Ministro: GUI.

DI NARDO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se ritenga conforme alle norme di garanzia occupazionale nelle aree

del Mezzogiorno ed in ogni caso alla conseguente affermata politica in proposito, il fatto che la Compagnia vagoni-letto ritenga, anche per i servizi che fanno capo a Napoli, pur assumendo personale napoletano, di assumerli e domiciliarli in località diverse da quelle di origine, con la conseguenza di imporre un costoso, quanto inutile, quanto dannoso, fenomeno migratorio. Se ritenga quindi, per i poteri derivanti dalla convenzione in atto, di intervenire.

(4-11210)

RISPOSTA. — La Compagnia internazionale delle carrozze-letto e del turismo provvede all'espletamento dei servizi di carrozze-letto e di ristorante avvalendosi di una complessa organizzazione che opera in condizioni di economicità nella misura in cui si realizza la concentrazione delle operazioni, sia per quanto concerne la circolazione e la manutenzione delle carrozze, sia in rapporto alla gestione delle infrastrutture necessarie (magazzini, lavanderie, ecc.).

In rapporto a tale organizzazione, presso taluni grandi centri nei quali la compagnia stessa ha ritenuto di costituire la sede di nuclei di personale, essa provvede, in conformità delle leggi sul collocamento della manodopera, all'assunzione del personale necessario all'effettuazione dei servizi gestiti, a mezzo delle liste di collocamento esistenti nei centri suddetti.

Se pertanto alcuni dipendenti della compagnia vengono a trovarsi a prestare la loro opera in una sede diversa da quella propria di origine, ciò è dovuto alle modalità stesse di assunzione e non ad una decisione della compagnia di destinare il personale ad una sede diversa da quella di assunzione.

Se un fenomeno migratorio è rilevabile esso è preesistente al momento in cui il rapporto di lavoro si costituisce tra lavoratore e compagnia.

Per quanto in particolare concerne la situazione del personale napoletano occorre precisare che taluni servizi che si prestano ad un decentramento, senza eccessivi aggravii, come in genere sono quelli di vendita ambulante e che interessano Napoli (due in provenienza da Milano e uno da Torino) sono effettivamente attestati in detta località. Un altro solo di tali servizi su Milano è stato di proposito mantenuto collegato alla sede lombarda unicamente per consentire al personale di origine napoletana prestante servizio in detta sede di

essere avvicinato in un servizio che gli consenta di rientrare periodicamente nella località di origine.

Il Ministro: MARTINELLI.

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

1) risulta all'interrogante che dal giudizio su una vertenza disciplinare riguardante piloti della compagnia aerea Alisarda espresso dal consiglio direttivo dell'Ente nazionale gente dell'aria, di cui fanno parte rappresentanti di codesto Ministero, è emersa un'interpretazione antiquata, autoritaria ed estremamente pericolosa delle norme del codice della navigazione;

2) con tale interpretazione (evidentemente in contrasto con le moderne norme operative sviluppatesi in parallelo con il progresso tecnico-aeronautico), nel rifiutare la necessità di collaborazione critica reciproca tra l'equipaggio di volo, si pone in discussione il concetto di standardizzazione delle procedure operative su cui è basata l'operazione del moderno volo di linea;

3) è stato infatti proposto il rinvio alla magistratura ordinaria, per rifiuto di obbedienza, di un pilota che ha doverosamente e scrupolosamente applicato una norma operativa in vigore specificante, appunto, la necessità di controllo reciproco e critico fra piloti di moderni aerei a getto di elevate caratteristiche, sui quali sono indispensabili almeno due piloti —: se il ministro sia a conoscenza di questi fatti; qual è il suo giudizio su di essi.

(4-12770)

RISPOSTA. — L'Ente nazionale della gente dell'aria provvede, in base al codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, alla tenuta degli albi e del registro di iscrizione della gente dell'aria (articolo 736) ed all'esercizio del potere disciplinare nei confronti del personale stesso (articolo 1250 e seguenti).

Il decreto del Presidente della Repubblica 1° settembre 1967, n. 1411, recante l'applicazione del regolamento sullo stato giuridico della gente dell'aria, stabilisce altresì che l'ente è dotato di personalità giuridica pubblica ed è sottoposto alla vigilanza di questo Ministero.

Ciò posto, si rileva che questo Ministero, allo stato attuale, non è in grado di fornire precisi elementi in ordine a

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

quanto richiede l'interrogante poiché risulta che il procedimento riguardante piloti della compagnia di navigazione aerea Alisarda è ancora in fase di trattazione da parte del consiglio direttivo dell'ente.

Il Ministro: MARTINELLI.

FIORIELLO. — *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* — Per sapere se risponda al vero la notizia secondo cui sarebbe stato assunto, quale condirettore generale della Società aeroporti riuniti di Roma, il generale dell'aeronautica in servizio permanente effettivo Mario Casalbetrane.

In caso affermativo, come giudichino tale assunzione e quali provvedimenti intendano adottare per evitare, secondo quanto stabilito dalle leggi vigenti, che un incarico tanto importante nella gestione degli aeroporti civili della capitale sia affidato a un militare in servizio. (4-13389)

RISPOSTA. — La notizia relativa all'assunzione del generale di brigata aerea Mario Casalbetrane da parte della Società aeroporti di Roma, quale condirettore generale, risponde al vero.

Tale assunzione è stata decisa ed attuata dagli organi della società nel quadro dei poteri che ad essi competono per legge e per statuto.

La Società aeroporti di Roma, effettuando una scelta di carattere tecnico professionale, ha operato nell'ambito della propria responsabile autonomia imprenditoriale e gestionale; autonomia che, fra l'altro, è indispensabile ai fini del raggiungimento degli obiettivi che sono stati posti alla società stessa dalla legge n. 755 del 1973, e non può quindi essere menomata.

Per quanto concerne l'aspetto formale della nomina, il generale Casalbetrane ha lasciato, prima di assumere il nuovo incarico, il servizio permanente effettivo nell'aeronautica militare.

Il Ministro dei trasporti: MARTINELLI.

FLAMIGNI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per esaudire l'aspirazione di quelle guardie di pubblica sicurezza e carabinieri che vorrebbero riscat-

tare gli alloggi costruiti dall'INCIS e ad essi assegnati in base alla legge 18 marzo 1950, n. 134. (4-04046)

RISPOSTA. — Gli alloggi costruiti dall'INCIS in applicazione della legge 18 marzo 1950, n. 134 - riservati alle guardie di pubblica sicurezza e carabinieri - sono esclusi dalla cessione in proprietà giusta l'articolo 2, lettera b) del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2.

D'altra parte i nuovi indirizzi di politica legislativa obiettivati nella legge 22 ottobre 1971, n. 865 (vedi in particolare articolo 6) tendono a ridurre al minimo la quota di alloggi da cedersi in proprietà e, pertanto, non sembra possibile né opportuno, allo stato attuale, promuovere un provvedimento legislativo inteso ad abrogare le limitazioni poste dal predetto articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 2.

Il Ministro: BUCALOSSI.

FLAMIGNI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere il numero dei sottufficiali e delle guardie del corpo delle guardie di pubblica sicurezza in servizio presso gli uffici politici delle questure. (4-09490)

RISPOSTA. — Ai sensi dell'articolo 6 del regio decreto 20 agosto 1909, n. 666, le questure si articolano in tre uffici: gabinetto, polizia giudiziaria e polizia amministrativa. Il personale viene ripartito dal questore non già in base ad organici predeterminati, bensì in relazione alle esigenze dei vari servizi che sono soggette a mutare secondo il momento, le circostanze e le diverse situazioni ambientali.

Una sezione dell'ufficio di gabinetto che segue precipuamente l'andamento di problemi di ordine pubblico, curando i relativi servizi, è denominata tradizionalmente ufficio politico ed il personale militare che opera alle dipendenze dello stesso varia di frequente, a seconda delle locali esigenze.

Non è possibile, pertanto, precisare la consistenza numerica globale degli appartenenti al corpo delle guardie di pubblica sicurezza assegnati ai suddetti uffici delle questure.

Il Ministro: GUI.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

FLAMIGNI — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere le ragioni per le quali da anni il Ministero dell'interno non provveda alla consegna agli aventi diritto delle insegne metalliche di medaglia d'oro e di croce d'oro al merito di lungo comando.

L'interrogante fa osservare che l'ingiustificabile ritardo provoca il vivo risentimento dei militari insigniti i quali, dopo l'opera prestata per decenni con spirito di sacrificio, attendono di essere considerati dal Ministero con maggiore gratitudine.

(4-12607)

RISPOSTA. — In relazione alla legge 14 luglio 1965, n. 938, che ha istituito le medaglie d'oro, d'argento e di bronzo al merito di lungo comando per gli ufficiali e sottufficiali dei corpi delle guardie di pubblica sicurezza e degli agenti di custodia e la croce di anzianità di servizio per i militari di ogni grado dei corpi stessi, sono state consegnate negli anni dal 1970 al 1974:

- n. 236 medaglie d'oro;
- n. 350 medaglie d'argento;
- n. 273 croci d'oro;
- n. 1350 croci d'argento.

Purtroppo, l'alto prezzo raggiunto negli ultimi tempi dall'oro e dall'argento e la modesta dotazione finanziaria dell'apposito capitolo di bilancio, comprensivo anche delle spese per l'acquisto dei distintivi d'onore destinati a particolari categorie di militari, non hanno ancora consentito di soddisfare le aspettative di tutti gli interessati, che pertanto subiscono necessariamente un ritardo.

D'altro canto, l'orientamento di prudente contenimento della spesa pubblica non ha permesso finora un adeguato incremento dello stanziamento, che peraltro si auspica possa realizzarsi in avvenire.

Il Ministro: GUI.

FURIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia informato del dibattito che si sta svolgendo in Valsesia (Vercelli) sui problemi delle vie di comunicazione, nel corso del quale sono state rimesse in discussione alcune delle scelte compiute senza una visione complessiva della viabilità nell'intera zona comprensoriale.

La discussione riguarda in particolare la decisione della maggioranza del consiglio comunale di Varallo (Vercelli) in data 16

maggio 1973, di costruire una circonvallazione sud della città della lunghezza di circa sei chilometri con una spesa prevista di lire 3 miliardi e 800 milioni i cui lavori sono già stati iniziati ad opera dell'ANAS.

L'obiezione fondamentale è che tale opera, pur assorbendo circa quattro miliardi, non risolverà i problemi della viabilità della Valsesia, e che meglio sarebbe stato utilizzare questi soldi per il completamento della nuova strada sulla sponda destra del Sesia (strada che è stata progettata già alcuni decenni or sono, ma della quale è stato per ora costruito soltanto un primo tronco, per altro del tutto abbandonato ed in assoluto dissesto) la quale, oltre a snellire il traffico turistico per l'alta valle, potrebbe benissimo fungere da circonvallazione per i comuni di Borgosesia, Quarona e Varallo (Vercelli).

I comuni di Quarona e di Borgosesia hanno preso posizione sulla questione. Il consiglio comunale di Quarona ha richiamato l'attenzione sull'assurdità di una spesa di tali proporzioni per un'opera di efficacia molto discutibile e ha chiesto una ulteriore riflessione sul progetto. Il consiglio comunale di Borgosesia, dopo aver deprecato il metodo di decisione dell'amministrazione di Varallo, che ha realizzato il progetto senza una preventiva e doverosa consultazione con le amministrazioni della valle e considerata nociva alla viabilità e al conseguente sviluppo economico della valle la realizzazione del progetto secondo il tracciato previsto, ha chiesto alle competenti autorità di sospendere immediatamente i lavori iniziati per permettere a tutte le amministrazioni interessate, lo studio della migliore soluzione nell'interesse di Varallo e della valle.

Su iniziativa del consiglio comunale di Borgosesia, si è tenuta sabato 27 aprile 1974 una riunione alla quale sono stati invitati gli amministratori di tutti i comuni del comprensorio Valsesia, della comunità montana valsesiana, nonché la Regione Piemonte e l'ANAS. In detta riunione, presente anche il sindaco e gli amministratori del comune di Varallo, sono emersi i seguenti orientamenti:

- 1) l'esigenza di affrontare le questioni della viabilità dei singoli comuni con una visione complessiva dei problemi della valle;
- 2) di riconvocare, entro il 31 maggio 1974, una riunione comprensoriale per elaborare delle nuove proposte (senza pregiudicare gli stanziamenti già previsti) e per sta-

bilire i passi che devono essere compiuti al fine di evitare che eventuali lungaggini burocratiche possano provocare eccessive perdite di tempo;

3) di invitare l'ANAS a non proseguire i lavori della circonvallazione di Varallo in direzione di Roccapietra (Vercelli), e Quaronna (ma di completare, caso mai, il tratto di carreggiata già costruita in prossimità della Città di Varallo) in attesa delle nuove determinazioni cui si dovrà giungere entro breve tempo.

Ciò premesso, l'interrogante chiede altresì di conoscere in quale modo il ministro dei lavori pubblici intenda intervenire affinché l'ANAS prenda in considerazione la richiesta sopradetta e per contribuire a fare in modo che le questioni della viabilità della Valsesia vengano risolte secondo un progetto di programmazione che consideri globalmente le esigenze di sviluppo economico e sociale di tutto il comprensorio. (4-09834)

RISPOSTA. — La strada statale n. 299 di Alagna presenta un tracciato tortuoso sviluppantesi prevalentemente a mezza costa.

Tra gli interventi migliorativi da effettuare sulla detta arteria l'Azienda nazionale autonoma delle strade aveva ritenuto che rivestisse carattere di priorità la eliminazione della strettoia che interessa l'abitato di Varallo Sesia, per eliminare la quale si era provveduto alla progettazione di una variante agli abitanti di Varallo e Roccapietra.

Tale intervento ha incontrato, ad opere iniziate, la opposizione di alcuni comuni della zona, per cui vi sono state riunioni tra gli enti locali interessati, ad alcune delle quali ha partecipato anche un rappresentante del compartimento ANAS di Torino.

Va precisato che, a conferma della disponibilità dell'ANAS di concordare la sua azione con gli enti interessati, è stata accolta la proposta della regione Piemonte di realizzare il collegamento della variante di Varallo con la strada detta della Destra Sesia, strada provinciale la cui assunzione fra le strade statali rientra nei programmi dell'ANAS.

Un tale collegamento fra la variante di Varallo e la Destra Sesia porterebbe all'abbandono della strada statale per una strada provinciale ancora da ammodernare e da raccordare di nuovo alla statale a sud di Borgosesia.

Si comunica, infine, che i lavori di costruzione della variante di Varallo sono in fase di avanzata esecuzione.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

GARGANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere a che punto sia la progettazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia (Roma), su quale tracciato sarà realizzata e quando si darà inizio ai lavori. (4-04027)

RISPOSTA. — La concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia è stata accordata alla Società autostrade tirrenica-SAT, con convenzione stipulata il 23 ottobre 1969 e successivamente approvata e resa esecutiva con decreto ministeriale 7 novembre 1969, n. 3210.

A seguito di richiesta intesa ad ottenere, in ottemperanza dell'articolo 2 della legge 28 aprile 1971, n. 287, la stipula di una nuova convenzione in sostituzione della precedente, il consiglio di amministrazione dell'ANAS in data 23 maggio 1973 si è pronunciato favorevolmente sul nuovo schema di convenzione nonché sul nuovo progetto di massima aggiornato.

Poiché ai sensi dell'articolo 7 della citata legge 28 aprile 1971, n. 287, è stato sottoposto al Consiglio di Stato lo schema di convenzione, l'organo consultivo, con parere interlocutorio del 26 settembre 1973, ha ravvisato la esigenza di sentire sulla questione, in via preliminare, la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il Ministero del bilancio e della programmazione economica, i quali hanno segnalato l'opportunità di un preventivo esame da parte del gruppo di lavoro costituito nell'ambito del CIPE per l'esame coordinato dei vari programmi di interventi nel settore dei trasporti.

Circa la richiesta di notizie relative al tracciato della costruenda autostrada si comunica quanto segue.

Il tracciato definitivo, sentiti i pareri e valutate le esigenze di tutti gli enti interessati, è articolato nel modo seguente. Esso prende avvio dall'autostazione di Pisa Sud (località Mortellini) dell'autostrada Sestri Levante (Genova)-Livorno, attraversa con viadotto lungo oltre 4 chilometri una estesa zona di canali di bonifica, interseca la futura strada Firenze-Livorno collegandosi ad essa con il costrendo casello di Collesalveti (Livorno), successivamente prosegue lungo il fosso Tanna, il torrente Tora, scavalca la strada statale

n. 206 Pisana Livornese portandosi nella valle del torrente Savolano a monte della ferrovia Pisa-Cecina (Livorno), passa nella valle del fiume Fine sino alla stazione ferroviaria di Castellina (Pisa), pervenendo poi alla futura stazione autostradale di Rosignano (Livorno)-Cecina, nei pressi di Collemezzano (Livorno).

Attraversato il fiume Cecina, con un viadotto di metri 400, il tracciato passa fra Casale Marittimo (Pisa) e Bibbona (Livorno), piega nella valle nel Botro Campo di Sasso, sottopassa con galleria di metri 3.650 il massiccio di Poggio Aia Assenzio e sfocia nell'alta valle del torrente Sterza; con una serie di viadotti rispettivamente di metri 400, 550, 400 e 550 ed una galleria di 750 metri perviene al costruendo svincolo di Monteverdi Marittimo (Pisa) che si allaccia alla strada statale n. 329 del Passo di Bocca di Valle.

Attraversato il torrente Sterzola, con un viadotto di 550 metri, imbocca la galleria Poggio al Ginepro per scendere nelle valli del torrente Massera e del fiume Cornia, che supera con un viadotto di 900 metri disponendosi in sinistra di questo sino alla stazione di Piombino (Livorno)-val di Cornia, in prossimità della strada statale n. 398. Da questo svincolo, che avrà porte specializzate, è previsto il collegamento per Piombino che, per la parte di competenza della SAT ha uno sviluppo di chilometri 10+730 fino all'innesto con la strada statale n. 1 Aurelia presso Venturina (Livorno). Successivamente l'autostrada risale la valle di Ripopolo, attraversa il poggio alle Sughere, interseca la valle della Fossa Borgognano (con un viadotto di 400 metri), del fiume Pecora, per arrivare nella pianura di Valpiana, dove, all'intersecazione con la strada statale n. 39 Sarzanese Valdera, è ubicata la stazione di Follonica-Massa Marittima (Grosseto).

Proseguendo, l'autostrada sottopassa il colle dell'Infernuccio (con una galleria di 1.200 metri), aggira la necropoli etrusca del lago dell'Accesa, scende in sinistra del Fosso Acquabona e con modesti manufatti attraversa il Fosso dei Noni, la strada provinciale per Ribolla (Grosseto), il torrente Carsia, per poi superare la provinciale Giuncarico-Ribolla (Grosseto). Percorre quindi la pianura tra Giuncarico e Montepescavi e, dopo aver scavalcato la strada statale n. 73 Senese-Aretina e la linea ferroviaria per Siena, si porta a monte della strada statale n. 1 Aurelia e fiancheggiatala per circa 4 chilometri sottopassa con una galleria di metri 400 a Poggio Cavello dirigendosi a Bagno Roselle (Grosse-

to), dove è ubicata la prevista stazione di Grosseto centro (progressiva 125+900).

Il tracciato, superato poi la strada Grosseto-Siena, sottopassa la strada statale n. 223 di Paganico, attraversa il fiume Ombrone (con viadotto di metri 456), soprapassa la provinciale delle Sante Marie (con viadotto di metri 578) e dopo la galleria Cascina Rossa (metri 523) perviene alla stazione di Grosseto sud.

L'autostrada risale poi lungo il Fosso del Grillesimo e si porta nella valle del torrente Maiano, che oltrepassa con un viadotto di metri 350; dopo aver superato la strada Scansano (Grosseto) scende lungo la valle del Fosso Patrigone che abbandona con una galleria di metri 720 per passare nella valle del torrente Castione, che segue fino al fiume Albegna (viadotto di metri 1.150), dopo il quale sarà ubicato lo svincolo di Orbetello nord in corrispondenza della strada statale n. 74 Maremmana.

Il tracciato risale ad ovest del lago Acquato per scendere verso Pescia Fiorentina (Pistoia), dove sarà realizzata la stazione autostradale di Orbetello sud (Grosseto)-Capalbio (Grosseto), (progressiva 177+820); da qui, con andamento quasi rettilineo, arriva dopo Poggio Tondo ad attraversare il fiume Fiera (con viadotto di metri 276), a monte Montalto di Castro (Viterbo).

Dopo l'attraversamento del fiume Fiora, adiacente alla strada statale n. 312 Castrense, è ubicata la stazione di Montalto di Castro (progressiva 195+220); poi l'autostrada, con andamento pressoché rettilineo, segue la congiungente ideale tra lo svincolo di Montalto di Castro e quello di Tarquinia (Viterbo), ubicato alla progressiva 209+640 nella valle del fiume Marta in posizione perfettamente baricentrica tra la cittadina di Tarquinia e la sua Marina.

L'autostrada, poi, affianca a monte la ferrovia Genova-Roma, sottopassando in galleria artificiale (400 metri) la zona urbanisticamente impegnata, perviene alla valle del fiume Mignone, che attraversa con viadotto di metri 208; sottopassa la strada statale n. 1 Aurelia nei pressi del chilometro 82+500 e superata la località ove sarà realizzata la stazione di Civitavecchia nord (progressiva 220+580) si raccorda con l'autostrada Roma Civitavecchia alla progressiva 221+120.

La costruenda autostrada, secondo il tracciato sopradescritto, presenta uno sviluppo complessivo di chilometri 221+120 e prevede la costruzione di 12 gallerie (di lunghezza variabile da metri 400 e metri 3.650), 69 tra

ponti e viadotti (di lunghezza variabile da metri 100 a metri 4.770) e 13 stazioni delle quali una a barriera (Civitavecchia), dodici di allacciamento alla viabilità ordinaria (Pisa sud, Collesalveti (Livorno), Rosignano Cecina, Monteverdi Marittimo, Piombino Val di Cornia, Follonica-Massa Marittima, Grosseto centro, Grosseto sud, Orbetello nord, Orbetello sud, Montalto di Castro, Tarquinia). È altresì prevista la costruzione di 7 aree di servizio e 5 aree di parcheggio.

L'importo del progetto di massima ammonta complessivamente a lire 335 miliardi 530 milioni, di cui lire 210 miliardi e 891 milioni per lavori a base di appalto e lire 124 miliardi e 639 milioni per somme a disposizione della società.

Il costo chilometri medio risulta di lire 1.518 milioni.

Per quanto riguarda infine l'inizio dei lavori si comunica che il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha espresso, di recente, parere affinché sia prorogato di un altro anno.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

GARGANO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se, in relazione all'attuazione di un organico piano di ammodernamento degli impianti dello stadio Olimpico, siano stati effettivamente ultimati tutti quei lavori di cui era stata data ampia assicurazione alla precedente interrogazione n. 4-09726 con risposta del 4 settembre 1974; e soprattutto se, a seguito degli inconvenienti riemersi in tutta la loro gravità in un recente incontro di calcio, essi si ritengano sufficienti a garantire la pubblica incolumità.

Nel caso negativo, quali altri provvedimenti si intendano adottare. (4-12990)

RISPOSTA. — I lavori previsti nel piano organico di ammodernamento dello stadio Olimpico, di cui si è detto nella risposta alla precedente interrogazione n. 4-09726, sono stati eseguiti tanto che la commissione provinciale di vigilanza sui locali di pubblico spettacolo ha, a suo tempo, concesso l'agibilità dell'impianto.

Si precisa, comunque, che con la fine della corrente stagione sportiva verrà effettuata la messa in opera dei rostri per proteggere ulteriormente il campo di gioco e sarà completato l'allargamento del fossato nelle due parti terminali del settore Monte Mario.

Le opere che sono state effettuate hanno comunque sufficientemente garantito la pub-

blica incolumità e alcuni incidenti verificatisi in un recente incontro di calcio devono senz'altro attribuirsi ad azioni di teppismo a cui per altro è difficile poter far fronte con qualsiasi nuova misura che incida sulle strutture dello stadio Olimpico.

Il Ministro: SARTI.

GARGANO. — *Al Ministro per i beni culturali e per l'ambiente.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato in cui è ridotta l'artistica chiesa del Bernini in Ariccia; che i lavori di restauro sono fermi da mesi; che la chiesa è ingabbiata in antiestetiche strutture di ferro su cui si affigono manifesti di ogni sorta; se si ritenga intervenire con opportuni provvedimenti anche per offrire ai visitatori, più numerosi perché siamo nell'Anno Santo, una migliore visione dell'opera d'arte. (4-13207)

RISPOSTA. — La sovrintendenza ai monumenti del Lazio, accertato lo stato di fatiscenza del rivestimento in piombo della cupola della chiesa berniniana, che aveva consentito infiltrazioni di acque meteoriche in vari punti dell'interno con danno per i pregevoli stucchi figurativi e decorativi ad alto rilievo e a tutto tondo esistenti nell'intradosso della cupola nonché causato la caduta di una rosa ornamentale applicata in un lacunare, ha provveduto ai lavori di pronto intervento per la riparazione e per la necessaria indagine di tutta la superficie, che hanno comportato in un primo tempo la spesa di lire 2 milioni 500 mila IVA compresa.

La consegna dei lavori all'impresa affidataria è avvenuta il giorno 10 dicembre 1972 e gli stessi lavori sono stati ultimati il 9 marzo 1973.

Contemporaneamente all'inizio di dette opere urgenti la sovrintendenza medesima ha redatto un progetto riguardante il completo consolidamento della cupola e la relativa perizia del 18 dicembre 1972, n. 127, per l'importo complessivo di lire 65 milioni inviandolo al Ministero della pubblica istruzione con nota del 29 dicembre 1972, numero 22688.

Il finanziamento di tale progetto non ha avuto corso per mancanza di fondi.

Con decreto ministeriale 12 aprile 1973, venivano stanziati lire 2 milioni 500 mila, compresa IVA, per i lavori di pronto intervento a suo tempo ultimati, e di cui si è già detto.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Con decreto ministeriale 26 aprile 1974, veniva stanziata la somma di lire 20 milioni, compresa IVA (lire 17 milioni 857 mila per lavori e lire 2 milioni 143 mila a disposizione per IVA). Le opere comprese in questo stanziamento, attualmente in fase di ultimazione, riguardano una parte dei lavori indispensabili per il completamento dell'intervento di restauro.

Durante il corso di tali lavori, la monumentale chiesa è stata perfettamente agibile e le funzioni religiose si sono svolte regolarmente; ciò è stato possibile in quanto la sovrintendenza ha studiato un penteggio, tecnicamente impegnato, che occupa esclusivamente la cupola e non ingombra quindi i prospetti, il protiro d'ingresso e l'interno della chiesa.

La stessa, al fine di portare al termine i lavori di restauro nel più breve tempo possibile ed anche per ragioni di economia, ha previsto un secondo lotto di lavori per l'importo di lire 80 milioni più la somma di lire 9 milioni e 600 mila a disposizione per IVA ed è, a tutt'oggi, in attesa di finanziamento.

Per quanto riguarda le antiestetiche strutture di ferro con cui è ingabbiata la chiesa cui si fa cenno al testo dell'interrogazione parlamentare in oggetto, si precisa che trattasi di una comune recinzione, laterale rispetto al portico d'ingresso, che è indispensabile per la protezione delle attrezzature di cantiere e dei materiali da costruzione.

La sovrintendenza non è assolutamente responsabile dei manifesti che vengono affissi sulle lamiera formanti le pareti provvisorie della suddetta recinzione; semmai è competenza del comune vietarne l'affissione.

Il Ministro: SPADOLINI.

GIOMO. — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che l'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti si trova in una particolare situazione drammatica dal punto di vista finanziario; situazione che lo costringerà a non poter continuare la sua benemerita attività per il sostegno delle proprie scuole per l'educazione e l'assistenza dei sordomuti del nostro paese — quali provvedimenti intendano attuare per andare incontro alla grave situazione finanziaria nella quale si dibatte l'ENS e i suoi riflessi politici, sociali ed umani che ne deriverebbero alla società se tale benemerita istituzione fosse costretta a chiudere le proprie istituzioni scolastiche.

(4-13368)

RISPOSTA. — In relazione alle gravi difficoltà finanziarie in cui si trova l'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti, si informa che è stata presentata alla Camera dei deputati la proposta di legge di iniziativa dei deputati Storchi ed altri (atto Camera n. 3214), concernente l'assegnazione di un contributo straordinario dello Stato a favore dell'ente, da destinarsi alla gestione delle istituzioni scolastiche.

Questo Ministero, in ordine alla suddetta proposta di legge, che è attualmente all'esame dell'VIII Commissione in sede referente della stessa Camera dei deputati, ha espresso parere pienamente favorevole, tenuto conto che con la legge 12 gennaio 1974, n. 7 è stato disposto a favore dell'Ente sordomuti un contributo di lire 500 milioni, limitatamente alle annualità 1973 e 1974. Anche il Ministero del tesoro ha dato la propria adesione a tale iniziativa, che viene attentamente seguita nel suo ulteriore corso.

Si soggiunge che, in considerazione della situazione finanziaria dell'ente di cui trattasi, si è provveduto ad approvare la deliberazione in data 8 aprile scorso dell'ente stesso, con cui la retta, unica per tutti gli ordini di scuola del sodalizio, viene fissata in lire un milione e 500 mila (166.666 mensili) per il convitto intero ed in lire 750 mila (83.333 mensili) per il semiconvitto, a decorrere dal 1° ottobre 1975.

Tale adeguamento contribuirà, almeno in parte, ad incrementare le entrate patrimoniali dell'ente per il conseguimento dei suoi fini istituzionali.

Il Ministro dell'interno: GUI.

IANNIELLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Perché voglia fornire chiarimenti in ordine al comportamento dei competenti organi locali e centrali della istruzione universitaria in merito alle seguenti irregolarità verificatesi nelle elezioni delle rappresentanze integrative del consiglio di amministrazione dell'università degli studi di Napoli, di cui al decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, convertito in legge 30 novembre 1973, n. 766:

1) il decreto rettorale, approvante il regolamento concernente le elezioni del consiglio di amministrazione e quello che indicava le elezioni venivano pubblicati contestualmente e, pertanto, non consentivano opposizioni ad errori e difformità della legge generale dello Stato in materia elettorale;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

2) il decreto rettorale n. 4285 stabiliva all'articolo 4: « le liste elettorali, formate a norma del regolamento sopracitato, dovranno essere depositate entro e non oltre le ore 12 del giorno 1° maggio 1974 » e tale termine veniva arbitrariamente spostato al giorno seguente 2 maggio 1974, danneggiando chi aveva nei termini provveduto;

3) i manifesti riportanti le candidature disattendevano l'ordine di presentazione delle medesime, favorendo il posizionamento di talune espressioni che non avevano alcun diritto a tanto creando discriminazioni tra le categorie;

4) la commissione elettorale centrale rifiutava di provvedere sulle seguenti irregolarità:

a) mancata variazione a manifesto del numero degli elettori (3914 in luogo di 3766);

b) firme di appoggio alla presentazione della lista del personale non docente n. 3 (le confederazioni per una svolta democratica) autenticate da funzionario universitario a tanto non delegato;

c) notifica dei certificati elettorali contro legge per la sola categoria del personale non docente;

d) disparità di trattamento nei confronti del personale non docente, una parte del quale poteva votare in determinati seggi fino alle ore 19, mentre un'altra parte poteva esercitare tale diritto sino alle ore 12;

e) ammissione di determinata parte del personale non docente a votare in seggio diverso da quello destinato alla stessa, con aggravio della discriminazione precedente con l'invio di un determinato numero di schede in bianco ai presidenti di ben individuati seggi e rifiuto di operare parimenti per seggi, pur decentrati, per altra parte del medesimo personale;

f) attribuzione di schede chiaramente invalide per essere le stesse difformi da quelle regolamentari;

g) ammissione alla votazione del personale non avente diritto;

5) rifiuto della commissione elettorale ad intervenire in eliminazione degli abusi denunciati con generica dichiarazione di incompetenza;

6) proclamazione (verbale) da parte della stessa commissione di risultati, invalidi per le ragioni di cui innanzi, in seggio anche diverso da quello voluto dalla legge;

7) violazione della legge generale e speciale nel determinare le modalità di procla-

mazione come da decreto rettorale 4281 del 12 aprile 1974 articolo 12, *sub* 2 e 4, riferite ad elezione di unico candidato;

8) violazione della legge generale e particolare con quanto decretato all'articolo 13 del citato decreto rettorale (in vista di elezione di un solo rappresentante non si può attribuire alla lista altro valore che quello di veicolo); il citato articolo distorce la volontà elettorale attribuendo valore alla lista più votata e non ai candidati più votati;

9) il regolamento approvato con il detto decreto rettorale 4281 all'articolo 14 sancisce una prevalenza dell'atto autonomo rispetto alla legge elettorale, dettando: « per quanto non previsto dal presente regolamento si applicano le norme in vigore per le elezioni della Camera dei deputati decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, in quanto compatibili », mentre tutto quanto sopra avrebbe dovuto prevedere la riconduzione alla legge delle norme incompatibili con la stessa;

10) in pendenza del ricorso di Lo Storto De Feo che pone in evidenza le enunciate gravi violazioni della legge, si è provveduto in odio alla legge stessa alla nomina, a mezzo comunicazione telefonica, di un consigliere, che, per il fatto di essersi illegittimamente insediato (senza procedersi alla prescritta verifica di regolarità delle nomine e quindi della costituzione del consiglio, chiamato a deliberare sul bilancio), ha determinato la illegittimità degli atti del consiglio, nonostante la frettolosa emanazione del decreto *a posteriori*.

In presenza delle circostanze sopra denunciate, l'interrogante chiede di sapere se si ritenga:

in linea principale annullare le operazioni elettorali, inficiate dalle gravi irregolarità di cui al ricorso Lo Storto-De Feo del 1° giugno 1974;

in linea subordinata e solo nel caso che non si reputasse accogliere l'impugnativa inficiante le operazioni elettorali, procedere alla nomina del candidato Cameli Enzo, il quale per aver riportato il maggior numero complessivo di voti è da considerarsi espressione della volontà della categoria del personale non docente;

infine, disporre una formale inchiesta sul comportamento dei competenti organi dell'amministrazione universitaria, locali e centrali, in ordine all'ipotesi di omissione di atti dovuti, dopo il persistente rifiuto a pronunciarsi nel merito del ricorso Lo Storto-De

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Feo, pur avendo con artificiose motivazioni dichiarato irricevibile il ricorso stesso.

(4-11870)

RISPOSTA. — Questo Ministero, a seguito del ricorso proposto dai signori Lo Storto e De Feo su presunte irregolarità riscontrate nelle elezioni delle rappresentanze nel consiglio di amministrazione dell'università di Napoli, ha disposto una ispezione presso la predetta università.

Da questa ispezione sono risultate infondate le ipotesi di irregolarità avanzate dai ricorrenti per le considerazioni che, qui di seguito, si elencano:

Prima di adottare il regolamento elettorale il rettore dell'università degli studi di Napoli sentì il parere e delle autorità accademiche competenti e delle organizzazioni sindacali. Poiché in merito non fu avanzata alcuna osservazione particolare; detto regolamento venne pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* della regione Campania in data 19 aprile 1974, n. 27. Per quanto riguarda il termine utile per la presentazione delle liste dei candidati venne stabilito il termine del 1° maggio 1974, fino alle ore 12. Successivamente il rettore con decreto motivato in data 30 aprile 1974 ritenne opportuno prorogare il termine di presentazione delle liste alle ore 12 del successivo 2 maggio 1974, tenuto conto della giornata festiva a tutti gli effetti e della necessità di evitare rifiuti da parte del personale addetto a prestare la propria opera in giorno festivo.

Ciò perché il potere organizzatorio elettorale degli atenei non deriva da una disposizione legislativa ma da un regolamento emanato dal rettore e la medesima autorità può, ove esistano giustificati motivi, modificare i termini di presentazione delle liste dei candidati.

Per quanto riguarda poi i rilievi mossi dall'interrogante, si precisa che:

1) il numero complessivo dei votanti in base all'avviso pubblicato in data 12 aprile 1974 risultava di 3766 unità; si trattava, però, di un numero rilevato alla predetta data e più esattamente divenuto in seguito di 3914, anche perché come da richiesta del CISAPUNI venne ammesso al voto il personale non di ruolo e fatturista che aveva diritto all'inquadramento in base alla legge n. 775. L'apposito elaborato IBM venne messo a disposizione della commissione centrale e di chiunque ne avesse interesse. La divergenza si è verificata anche per altre categorie di perso-

nale; comunque le liste elettorali comprendevano tutti coloro che avevano diritto al voto;

2) il dottor Jaccarino fu delegato, con decreto elettorale del 2 maggio 1974, n. 4974, ad autenticare le firme dei candidati e dei presentatori di tutte le liste e non esclusivamente della lista n. 3. In precedenza a tale compito era stato delegato sia il dottor Martino Brienza e successivamente il dottor Giuseppe Taglieri. L'autorizzazione data al dottor Jaccarino fu motivata dalla necessità di evitare che il personale del secondo policlinico si spostasse in massa nella sede centrale universitaria, provocando notevole danno ai degenti per l'interruzione dell'assistenza sanitaria;

3) i certificati elettorali sono stati inviati agli istituti in modo da facilitare agli interessati il ritiro degli stessi. La pretesa che i certificati dovessero essere consegnati a domicilio degli elettori, in base alla legge elettorale, avrebbe creato notevoli difficoltà all'amministrazione universitaria;

4) l'ufficio elettorale ha opposto rifiuto di provvedere alle variazioni richieste perché questa operazione non avrebbe permesso di ultimare nel termine stabilito le operazioni elettorali stante il lavoro di revisione pressoché impossibile che l'ufficio avrebbe dovuto svolgere nel giro di poche ore. D'altra parte chi aveva interesse poteva benissimo esprimere il proprio voto nel seggio in cui era stato iscritto;

5) allo scopo di venire incontro alle esigenze del personale, ai presidenti di seggio, (tutti magistrati) fu data la facoltà di far votare personale iscritto in altri seggi, purché provassero di prestare servizio in quella sede. Per quanto riguarda la revoca si tratta in effetti dell'applicazione del decreto elettorale che prevedeva la chiusura dei seggi alle ore 19, ove si votasse per più categorie di personale, mentre per gli altri la chiusura doveva avvenire alle ore 12;

6) non risulta che alcun elettore iscritto in un seggio che chiudeva alle ore 12 abbia potuto manifestare il proprio voto in un altro nel quale le operazioni elettorali si sarebbero protratte fino alle ore 19.

Per quanto si riferisce alla difformità delle schede elettorali del seggio n. 15 si è trattato di un inconveniente di scarso rilievo; infatti uno scrutatore aveva numerato le schede anziché i tagliandini degli stessi. Il presidente del seggio elettorale ha cancellato con un pennello nero tali numeri in tutte le schede; in tal modo è stata assicurata la segretezza del voto.

Per quanto, infine, si riferisce alla proclamazione degli eletti da parte della commissione centrale elettorale, composta di un magistrato di cassazione, di un primo referendario del tribunale amministrativo e del capo dell'ufficio elettorale del comune di Napoli, la stessa ha operato nel pieno rispetto del regolamento elettorale.

In effetti, in conformità all'articolo 12 del citato regolamento, ha proclamato eletto per il personale non docente il candidato più votato appartenente alla lista che ha riportato il maggior numero di voti e cioè la lista n. 3.

I voti di preferenza infatti non possono essere sommati ai voti di lista ma essi hanno efficacia soltanto nell'ambito di ciascuna lista, altrimenti si potrebbe verificare il caso della elezione di un candidato la cui lista ha riportato un numero di voti di gran lunga inferiore rispetto ad un'altra, e che verrebbe eletto unicamente per i voti di preferenza.

Il Sottosegretario di Stato:
SPITELLA.

JACAZZI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere a quali conclusioni sia pervenuta l'indagine giudiziaria (fascicolo n. 4.459 del 1971) nei riguardi del signor Nugnes Vincenzo, assessore democristiano del comune di Aversa (Caserta), imputato per falsità ideologica e per sapere se sia informato del fatto che, di fronte alla gravità del protrarsi da oltre 3 anni di una istruttoria piuttosto semplice, negli ambienti giudiziari della provincia si dice essere l'attuale lentezza e l'archiviazione che si vorrebbe ottenere dovute non soltanto al partito politico cui appartiene l'imputato, ma anche all'intervento di un influente magistrato omonimo, del tribunale di Santa Maria Capua Vetere (Caserta). (4-12196)

RISPOSTA. — Il 25 ottobre 1971 la procura della Repubblica di Napoli trasmetteva, per competenza ex articolo 477 del codice penale alla pretura di quella città gli atti relativi ad una denuncia presentata da Gatta Eduardo contro Nugnes Vincenzo e De Cristofaro Gaetana, colpevoli di avere esibito alla commissione di gara dei giochi interprovinciali della gioventù di palla a volo documenti anagrafici relativi a D'Aniello Anna Maria, D'Anna Maria Rosaria e Russo Teresa, contenenti dati falsi.

Con atto del 18 novembre 1971 il pretore di Napoli rimetteva al pretore di Aversa gli

atti per competenza ex citato articolo n. 477 del codice penale, a carico del Nugnes Vincenzo. Con atto del 27 dicembre 1971 veniva dato avviso di procedimento per il reato di falsità ideologica al Nugnes ed alla De Cristofaro.

Il 21 febbraio 1972 veniva disposto il sequestro presso il comitato dei giochi della gioventù, della documentazione anagrafica relativa alla D'Aniella, alla D'Anna ed alla Russo: il sequestro, per altro, rimaneva privo di effetto.

Il 22 marzo 1972 si procedeva all'interrogatorio a chiarimenti del Nugnes e della De Cristofaro.

Si procedeva successivamente all'esame dei testi Fedele Gennaro, segretario comunale di Aversa, Spezia Vincenzo, segretario della Federazione italiana di palla a volo, D'Aniello Anna Maria, Russo Teresa e D'Anna Maria Rosaria, nonché all'interrogatorio del Nugnes e della De Cristofaro. A seguito di ulteriori complesse indagini, il 16 giugno 1973 veniva inviata comunicazione giudiziaria, per concorso nel reato di falsità ideologica, alla D'Aniello, alla Russo e alla D'Anna, nonché al rispettivo genitore, D'Aniello Vincenzo, Russo Armando, D'Anna Raffaele.

Si procedeva in seguito l'interrogatorio dei predetti, cui veniva fatto rilasciare saggio grafico.

Il 13 febbraio 1974 si procedeva all'interrogatorio del Nugnes e della De Cristofaro, cui pure veniva fatto rilasciare saggio grafico ed il 20 febbraio 1974, veniva disposta perizia grafica.

Il 17 maggio 1974 veniva depositata la relazione peritale.

L'11 novembre 1974 veniva inviata comunicazione giudiziaria a Margio Nicola, segretario della commissione comunale di Aversa per i Giochi della gioventù, per il reato di falso ideologico. Seguivano altri interrogatori ed esami di testi.

Il 31 gennaio 1975, a conclusione dell'istruttoria, veniva contestato a Margio Nicola, al Nugnes, al De Cristofaro, alla D'Aniello e alla D'Anna il reato di cui agli articoli 81, 110 e 480 del codice penale, mentre alla De Cristofaro veniva altresì contestato il reato di cui all'articolo 485 del codice penale e alla Russo Teresa il reato di cui all'articolo 489 del codice penale.

Il processo si è concluso nel modo che segue:

Con sentenza istruttoria 19 febbraio 1975, vistata dall'ufficio di procura il 4 marzo 1975, il Margio ed il Nugnes sono stati prosciolti

dal reato loro ascritto con la formula « perché il fatto non sussiste », mentre la D'Aniello, la D'Anna e la De Cristofari (quest'ultima limitatamente all'articolo 480 del codice penale) sono state prosciolte per insufficienza di prove. Con decreto recante la stessa data, pure vistato dalla procura si è dichiarato non doversi promuovere l'azione penale nei confronti di D'Anna Raffaele, del D'Aniello Vincenzo e del Russo Armando.

Per quanto riguarda la Russo Teresa, minore, è stato disposto lo stralcio degli atti e l'invio degli stessi, per competenza, al tribunale per i minori.

La De Cristofaro infine è stata rinviata a giudizio per il reato di cui all'articolo 485 del codice penale.

Nessuna pressione è stata esercitata sul pretore, come informa la procura, da magistrati, sia pure influenti, del tribunale di Santa Maria Capua Vetere, né da parte di altre persone, perché il processo subisse rallentamento ovvero avesse una definizione anziché un'altra.

Quanto al tempo occorso per la sua definizione, esso, tenuto anche conto della rilevante mole di lavoro che ciascuno dei tre pretori in servizio presso la pretura di Aversa deve smaltire, non sembra eccessivo all'autorità giudiziaria competente ed al procuratore della Repubblica, considerata la complessità degli accertamenti istruttori.

Il procuratore della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere ha, infine, aggiunto che il pretore dirigente di Aversa ha assicurato per iscritto con lettera a parte che non vi sono state pressioni di sorta per determinare in un senso o nell'altro la definizione del procedimento, la cui conclusione è in aderenza alle risultanze processuali.

Il Ministro: ORONZO REALE.

LA BELLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che l'ANAS, compartimento della viabilità per il Lazio, si appresti a realizzare un progetto di modifica della statale Aurelia dal chilometro 112+100 al chilometro 122+937, a cavallo tra regione Lazio e regione Toscana, dal costo di parecchi miliardi stante le opere d'arte che il progetto comprende, tra cui un ponte sul Chiarone della lunghezza di 60 metri;

se ritenga tale modifica superflua, stante l'ottima viabilità del tratto che si vuole sostituire della larghezza di metri 16, con buona visuale e la annunciata realizzazione del-

l'autostrada Civitavecchia-Livorno, parallela alla statale Aurelia;

se sia a conoscenza del fatto che il primitivo più razionale e funzionale tracciato progettato, sia stato modificato per non investire le proprietà dei discendenti del principe Boncompagni a danno di famiglie di coltivatori diretti, assegnatari dell'ente di riforma, che sui poderi, soggetti all'esproprio per far posto all'inutile strada, abbiano investito capitali, anche pubblici, e decenni di lavoro annullati dall'annunciata invasione dell'ANAS;

se ritenga opportuno e urgente intervenire per impedire la realizzazione dell'inutile progetto sia per impiegare in maniera più sana l'ingente somma, in questo momento di grave crisi economica, sia — soprattutto — per evitare la rovina economica di famiglie di coltivatori, che resistendo alla crisi dell'agricoltura, sono rimasti sulla terra a produrre per la nazione;

o quanto meno a far ripristinare il primitivo progetto, modificato poi per compiacere i nobili discendenti del principe Boncompagni. (4-11260)

RISPOSTA. — I lavori di sistemazione ed adeguamento della strada statale n. 1 Aurelia dal chilometro 112+100 al chilometro 124+400 sono attualmente in avanzato corso di esecuzione tanto che la nuova strada, ampliata a quattro corsie, è già stata ultimata ed è percorribile al traffico fino al chilometro 122+500, mentre il restante tratto fino al chilometro 124+400 verrà completato, salvo imprevisti, entro la prossima stagione estiva.

Il costo complessivo dell'opera è di lire 2.144.790.000 a base di appalti e quello per chilometro è di lire 174 milioni.

Il tratto dell'Aurelia interessato dai lavori suddetti presentava una larghezza del piano viabile di metri 9 e non già di metri 16, con un andamento plano-altimetrico molto vizioso (dossi e curve a stretto raggio) causa di numerosi incidenti anche mortali.

Oltre a ciò il vecchio tratto era soggetto a ricorrenti allagamenti stagionali dovuti alla scarsa portata dei ponti.

Il progetto originario dei lavori di cui trattasi è stato inoltre integrato per prolungare i lavori di adeguamento e sistemazione a 4 corsie dal chilometro 122+936 al 124+400, comprendenti una variante con miglioramento del tracciato in corrispondenza del ponte Chiarone con rifacimento del ponte stesso dimensionato in base alla portata indicata dal genio civile di Pisa ed in armonia con la si-

stemazione idraulica del bacino studiata dall'Ente Maremma ed approvata da questo Ministero.

Successivamente è stata studiata una modifica del tracciato della variante al fine di evitare una zona boschiva, come richiesto dall'ispettorato dell'agricoltura e foreste di Grosseto, con spostamento della nuova sede al fine di avere un più agevole raccordo terminale della variante stessa e di migliorare nel contempo l'incrocio con la strada provinciale Pescia-Fiorentina, reso pericoloso dalla presenza dell'antico fabbricato della ex dogana pontificia.

Si fa presente che è stato disposto, a seguito di lamentele degli agricoltori della zona, di soprassedere alla realizzazione della citata variante, per studiare una soluzione che non comporti danni per i fondi agricoli e contemporaneamente soddisfi le esigenze della viabilità riducendo al minimo indispensabile l'abbattimento di alberi della zona boschiva.

Da quanto sopra detto appare evidente che l'eventuale realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia non contrasta con i sopra illustrati lavori sistemativi dell'Aurelia resisi necessari per sopperire sia alle gravi deficienze del tracciato sia alla cennata situazione di pericolosità della circolazione.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

LODI FAUSTINI FUSTINI ADRIANA E RAICICH. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi per cui non sia ancora stato emesso il decreto per l'assegnazione dei posti ai vincitori del concorso per titoli ed esami a 22 posti di bibliotecari nelle biblioteche di facoltà e istituti universitari indetto il 3 novembre 1967 e svolto il 29 marzo 1973:

per sapere quali provvedimenti intenda assumere per ovviare a questo grave ritardo che tende ad aumentare la sfiducia dell'opinione pubblica nei confronti della pubblica amministrazione e che appare ancora più ingiustificato di fronte alla necessità di dotare le biblioteche di facoltà di personale altamente qualificato. (4-11810)

RISPOSTA. — I provvedimenti di nomina dei vincitori del concorso a 22 posti di bibliotecario nelle università sono stati adottati con effetto dal 20 dicembre 1974 e trasmessi agli organi di controllo per la registrazione. In data 3 aprile 1975 sono state invia-

te, altresì, le comunicazioni relative ai provvedimenti stessi ai rettori degli atenei interessati.

Corre l'obbligo di precisare che al Ministero erano pervenute numerose istanze volte ad ottenere la conservazione della sede di servizio ai vincitori dei concorsi riservati, indetti a seguito di norme speciali.

Poiché le richieste erano corrispondenti anche all'interesse dei servizi universitari — in quanto, nella maggior parte dei casi, i vincitori dei concorsi riservati già di fatto adempiono le mansioni proprie dei posti messi a concorso — il Ministero ha ritenuto di accoglierle.

Per i vincitori del concorso in questione, in particolare, ciò è stato possibile solo quando si è potuta operare l'assegnazione alle sedi universitarie dei posti di cui all'articolo 8 della legge 30 novembre 1973, n. 766, al termine della procedura prevista dalle vigenti disposizioni per i posti del ruolo della carriera direttiva delle biblioteche universitarie.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

MAGGIONI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del bilancio e programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

nella relazione annuale del maggio 1972 della società Sitraci (finanziaria del traforo del mondo Ciriegia (Cuneo) ed estetrice del progetto di superstrada Nizza-Milano che, dal Piemonte per la Lomellina (Pavia) e la provincia di Milano raggiungerebbe Bergamo, Brescia per biforcarsi verso l'Austria e la Jugoslavia) è detto che la realizzazione del progetto è stata favorevolmente vista dai competenti uffici ministeriali;

tale direttrice Padana ha suscitato fra i competenti assessori delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Venezia Giulia, interesse che negli incontri del dicembre 1971 e gennaio 1972 è stata accertata la coincidenza di interessi a promuovere unitariamente l'inserimento nel programma economico nazionale ed il completamento di questa grande infrastruttura — quale posto occupi tale progetto nel piano di programmazione economica e quali iniziative il competente Ministero intenda attuare con le regioni interessate perché il realizzo della superstrada possa servire allo stesso decongestionamento delle aree metropolitane di Torino e Milano, favorendo un riequilibrio territoriale del sud Piemonte, della

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Lomellina Pavese, della Emilia occidentale, della zona dell'Adige e del Friuli-Venezia Giulia. (4-01850)

RISPOSTA. — Il problema prospettato attiene specificamente a scelte di programmazione generale che, appunto perché tali, vanno inquadrare nel contesto degli obiettivi che potrà indicare il secondo piano economico nazionale, che attualmente è in corso di elaborazione da parte del CIPE e che dovrà poi essere sottoposto all'approvazione del Parlamento.

Comunque, l'importanza dell'arteria non è sfuggita all'attenzione degli organi del piano, tanto che nel nuovo programma, tra le direttrici prioritarie, viene espressamente menzionata.

Infatti, il progetto riguardante la direttrice Padana rientra nel programma di intervento per la grande viabilità espressamente previsto dal programma economico nazionale (parte IX: trasporti e comunicazioni).

Di tale direttrice, che collegherà direttamente l'Europa danubiana con il bacino occidentale del Mediterraneo, dovrà ancora essere realizzato il tratto che da Asti e Cuneo conduce al Ciriegia.

Le modalità di realizzazione, da concordare con gli organi interessati (regioni ed enti locali), terranno, ovviamente, conto delle infrastrutture già in funzionamento o in via di realizzazione, prevedendo raccordi che completino gli itinerari, anche in vista di un decongestionamento delle aree metropolitane.

Il Ministro dei lavori pubblici:
BUCALOSI.

MASCIADRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della difesa.* — Per conoscere se la flotta di trasporto (15 aerei acquistati per oltre 15 miliardi) raggruppata in unità speciale dell'aeronautica (Rvsm, reparto volo dello stato maggiore) alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio serva a spostamenti di urgenza inderogabili oppure sostituisca a favore di ufficiali e personalità politiche i servizi della compagnia di bandiera.

Un'ora di volo di un aereo del Rvsm costa all'aeronautica almeno un milione escluse le spese di revisione e i rischi degli incidenti.

L'interrogante chiede inoltre di sapere perché queste spese non siano chiaramente registrate nel bilancio della Presidenza del Consiglio. (4-12044)

RISPOSTA. — I velivoli in dotazione al reparto volo stato maggiore sono alle dirette dipendenze dello stato maggiore dell'aeronautica.

Il predetto reparto esplica le seguenti attività:

1) missioni di trasporto aereo per soddisfare esigenze dell'aeronautica militare e delle altre forze armate e, in mancanza di altri aeromobili di Stato (articolo 744 del codice della navigazione), degli organi di Governo;

2) concorso con velivoli di pronto intervento alle operazioni di soccorso aereo su richiesta;

3) missioni di soccorso a favore delle popolazioni colpite da calamità naturali.

Il costo medio di un'ora di volo degli aerei da trasporto in dotazione al reparto, comprensivo di tutte le componenti e non del solo consumo di carburante, è di lire 816 mila, circa.

L'uso dei velivoli militari da parte dei membri del Governo viene contenuto al massimo e, comunque, vi si fa ricorso soltanto in circostanze di estrema urgenza connesse ad impegni di Governo.

Le spese relative all'impiego dei velivoli militari sono comprese nel bilancio del Ministero della difesa.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio: SALIZZONI.

MENICACCI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i criteri in base ai quali il commissario governativo dell'opera universitaria dell'università di Perugia, Luigi Frati, abbia deciso la messa a disposizione di 30 posti-letto gratuiti e 50 borse di studio del valore 7.500.000 in favore degli studenti del Terzo Mondo che siano « di diritto o di fatto, profughi politici, rifugiati, esiliati, perseguitati e comunque vittime di governi antidemocratici », da assegnarsi da parte di una commissione giudicante composta, oltre che dal commissario dell'opera, in evidente fregola filo-marxista anche dal responsabile dell'ufficio studenti esteri, da 4 rappresentanti delle associazioni democratiche degli studenti esteri a Perugia e da

tre rappresentanti della federazione unitaria regionale della CGIL, CISL e UIL.

Per sapere in particolare sulla base di quali considerazioni sarà riconosciuta la cennata qualifica di profughi, di esiliati e di perseguitati e sarà attribuita la patente di antidemocraticità ai vari Stati del Terzo Mondo.

Per sapere in base a quali norme sia stato istituito e sia funzionante il predetto ufficio studenti esteri, chi scelga e se esistano le predette associazioni democratiche degli studenti esteri a Perugia, a chi giova e che c'entri con gli studenti del Terzo Mondo il preteso apporto dei rappresentanti della triplice sindacale e perché mai siano stati esclusi i rappresentanti delle altre organizzazioni sindacali a carattere nazionale, come la CISNAL, operanti nella scuola.

Per sapere se sia del parere che ci si trovi di fronte ad una iniziativa di pretto sapore politico e demagogico che, basandosi su pietistiche elargizioni, anziché favorire studenti italiani particolarmente bisognosi specie in una zona depressa quale è l'Umbria, crea le premesse per incrementare la presenza di studenti stranieri nell'ateneo perugino, che è già stato teatro di iniziative antinazionali e antisociali (attentati, traffico di armi e di droga), a fini di sovversione, di eversione e di violenza.

Per sapere se comunque una tale iniziativa sia compatibile con i fini dell'opera universitaria e se la stessa abbia avuto il consenso del rettore dell'ateneo. (4-11540)

RISPOSTA. — Il provvedimento con il quale il commissario governativo dell'opera universitaria dell'università di Perugia ha bandito un concorso a 30 posti-letto gratuiti presso la Casa dello studente e a 50 borse di studio in favore di studenti esteri appare del tutto legittimo.

Gli studenti esteri infatti contribuiscono, come gli studenti italiani, al bilancio dell'opera universitaria almeno per la voce di contribuzione diretta di cui all'articolo 2 della legge 18 dicembre 1951, n. 1551. Gli iscritti relativi all'università degli studi di Perugia nell'anno accademico 1973-74 sono stati 1.000 (su oltre 16 mila iscritti) con un contributo all'opera universitaria di oltre 15 milioni.

Il citato articolo 2 prescrive, tra l'altro, che almeno la metà di dette somme siano utilizzate per la istituzione di borse di stu-

dio in servizi. Oltre le considerazioni di legge sussistono evidenti motivi di opportunità. Non è contestabile, infatti, che gli studenti esteri abbiano diritto, come quelli italiani, a beneficiare di tutti i servizi, compresi i posti-letto. Non avendo l'opera universitaria strumenti idonei per accertamento fiscale in paesi esteri, è sembrato opportuno, per garantire anche agli studenti stranieri la fruizione del servizio posto-letto e nell'impossibilità di formulare una graduatoria unica, riservare agli stessi una aliquota di posti (posti-letto disponibili n. 927, riservati agli studenti esteri n. 30, in percentuale si ha: 3,16 per cento) stante la non compatibilità con i redditi degli studenti italiani.

I requisiti per concorrere sono stati stabiliti, in analogia con la legge dell'assegno di studio, in requisiti di reddito e requisiti di merito, mentre il riferimento a studenti provenienti dai paesi del Terzo Mondo, che siano di diritto o di fatto profughi politici, rifugiati, ecc. è fatto nel bando di concorso unicamente per sottolineare, in relazione a tale stato di disagio economico e sociale, l'opportunità di istituire provvidenze in favore di studenti esteri.

Per quanto riguarda la composizione della commissione giudicante si precisa che:

1) l'ufficio studenti esteri fu costituito nel luglio 1973 in considerazione dell'alto numero degli studenti esteri iscritti presso l'università degli studi di Perugia.

La necessità di costituzione di tale ufficio si pose dalla considerazione che vi sono alcuni aspetti particolari delle necessità per gli studenti esteri, tra cui la difficoltà stessa di inserimento nelle strutture universitarie e nell'ambito del contesto sociale della città.

L'impiegato addetto è comunque impegnato parzialmente anche nelle pratiche di ufficio inerenti il servizio sanitario ed il servizio turistico.

I rappresentanti degli studenti esteri sono stati designati dal comitato di coordinamento delle associazioni studentesche estere, espressioni delle diverse comunità.

La presenza di rappresentanti della Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL deriva dal ruolo che la federazione ha avuto nel sottolineare la nuova tematica del diritto allo studio e dall'interesse specifico della federazione provinciale di Perugia posto

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

sui gravi problemi degli studenti esteri iscritti all'università di Perugia.

Per quanto riguarda, infine, l'ultima parte dell'interrogazione, non vi è dubbio che l'iniziativa dell'opera universitaria rientra fra quelle istituzionali dell'opera stessa a norma dell'articolo 2 della legge n. 1551 del 1951 e che nessun consenso era dovuto dal rettore in quanto l'università e l'opera universitaria, sono enti autonomi.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

MIOTTI CARLI AMALIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se gli insegnanti entrati in ruolo il 1° ottobre 1974, in base all'articolo 17 della legge n. 477, avendo già maturato l'anno di prova, potranno chiedere il trasferimento di sede per l'anno scolastico 1975-76; infatti l'ordinanza per i trasferimenti, degli altri insegnanti di ruolo e non di ruolo, testé uscita, non fa alcun cenno ai suddetti docenti entrati in base all'articolo 17, i quali ignorano pertanto quale sarà la loro sorte. (4-13639)

RISPOSTA. — Le disposizioni sui trasferimenti, emanate con l'ordinanza ministeriale del 4 gennaio 1975, non si riferiscono anche ai docenti immessi in ruolo a norma dell'articolo 17 della legge del 30 luglio 1973, n. 477, in quanto tali docenti, in conformità di quanto stabilito dal citato articolo, hanno provvisoriamente conservato il posto occupato all'atto dell'entrata in vigore della legge medesima, in attesa dell'assegnazione della sede definitiva.

Per l'assegnazione della sede definitiva, nei confronti degli interessati, saranno impartite quanto prima apposite istruzioni, tuttora allo studio di questo Ministero.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sia esatto che:

1) la SAT (Società autostrade del Tirreno) si accingerebbe a rinunciare alla costruzione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, in quanto, non solo la commissione incaricata per decidere il tracciato non si pronuncia, ma le polemiche, sempre più

dure, rischiano di mandare a monte l'opera;

2) la scelta sia tra un tracciato intermedio tra la costa e le colline (sostenuto dalla SAT), e un altro, tutto collinare, come scelta di programmazione per incentivare l'entroterra (sostenuto dagli enti locali);

3) esisterebbero possibilità di arrivare ad un compromesso, e, in caso affermativo, si chiede in che consista la soluzione di compromesso e i motivi per i quali non si decida ancora;

4) ad opporsi al tracciato passante per Vicarello-Collesalveti (Livorno)-Santa Luce (Pisa), sia la camera di commercio di Livorno, in quanto questo tracciato, secondo gli organi camerati di Livorno, trasformerebbe la Livorno-Civitavecchia in Pisa-Civitavecchia;

5) la camera di commercio di Livorno abbia minacciato di ritirarsi dal consorzio, di cui fa parte come ente promotore, se il tracciato da lei considerato troppo... pisano, venisse adottato.

Per conoscere quali siano, al riguardo, le determinazioni del comune, della provincia, della camera di commercio di Pisa.

Per sapere se sia esatto che, fra decisioni che non si prendono, convegni che non decidono, e altre polemiche, i costi per la costruzione dell'autostrada, preventivati in 180 miliardi, siano già enormemente aumentati, e va così a rovina un'altra iniziativa di primaria importanza per gli operatori economici di Pisa e di Livorno e di tutta la popolazione del comprensorio. (4-00352)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se, nel tracciato della costruenda autostrada A. 12, si intenda tenere presenti i desiderata espressi dagli enti locali, decidendo di confermare il tracciato interessante il territorio a monte dei comuni di Montescudaio (Pisa), Guardistallo (Pisa), Casale Marittimo (Pisa), Bibbona (Livorno), Castagneto Carducci (Livorno) e altri, come quello più razionale e idoneo. (4-02315)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali siano le decisioni adottate, in relazione alla costruzione della Livorno-Civitavecchia.

Per sapere se la SAT abbia rinunciato definitivamente alla costruzione dell'autostrada, in caso contrario conoscere quale

tracciato sia stato concordato dalla zona di Bolgheri (Livorno) in giù: in particolare se l'autostrada subirà, come chiedeva la provincia di Livorno, uno spostamento a monte.

Per sapere quale consistenza abbiano le voci per cui il PCI, a livello della regione Toscana, si adopererebbe perché venisse accettato dopo Bolgheri il tracciato proposto dalla SAT. (4-03223)

RISPOSTA. — La concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia è stata accordata alla Società autostrade tirrenica SAT, con convenzione stipulata il 23 ottobre 1969 e successivamente approvata e resa esecutiva con decreto ministeriale 7 novembre 1969, n. 3210.

A seguito di richiesta intesa ad ottenere, in ottemperanza dell'articolo 2 della legge 28 aprile 1971, n. 287, la stipula di una nuova convenzione in sostituzione della precedente, il consiglio di amministrazione dell'ANAS in data 23 maggio 1973 si è pronunciato favorevolmente sul nuovo schema di convenzione nonché sul nuovo progetto di massima aggiornato.

Poiché ai sensi dell'articolo 7 della citata legge 28 aprile 1971, n. 287, è stato sottoposto al Consiglio di Stato lo schema di convenzione, l'organo consultivo, con parere interlocutorio del 26 settembre 1973, ha ravvisato l'esigenza di sentire sulla questione, in via preliminare, la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il Ministero del bilancio e della programmazione economica, i quali hanno segnalato l'opportunità di un preventivo esame da parte del gruppo di lavoro costituito nell'ambito del CIPE per l'esame coordinato dei vari programmi di interventi nel settore dei trasporti.

Circa la richiesta di notizie relative al tracciato della costruenda autostrada si comunica quanto segue:

Il tracciato definitivo, sentiti i pareri e valutate le esigenze di tutti gli enti interessati, è articolato nel modo seguente: esso prende avvio dall'autostazione di Pisa sud (località Mortellini) dell'autostrada Sestri Levante-Livorno, attraversa con viadotto lungo oltre 4 chilometri una estesa zona di canali di bonifica, interseca la futura strada Firenze-Livorno collegandosi ad essa con il costruendo casello di Collesalveti; successivamente prosegue lungo il fosso

Tanna, il torrente Tora, scavalca la strada statale n. 206 Pisana-Livornese portandosi nella valle del torrente Savolano a monte della ferrovia Pisa-Cecina, passa nella valle del fiume Fine sino alla stazione ferroviaria di Castellina (Pisa), pervenendo poi alla futura stazione autostradale di Rosignano Cecina (Grosseto), nei pressi di Collemezzano (Livorno).

Attraversato il fiume Cecina, con un viadotto di metri 400, il tracciato passa fra Casale Marittimo (Pisa), e Bibbona (Livorno), piega nella valle del Botro Campo del Sasso, sottopassa con galleria di metri 3.650 il massiccio di Poggio Aia Assenzio e sfocia nell'alta valle del torrente Sterza; con una serie di viadotti rispettivamente di metri 400, 550, 400 e 550 ed una galleria di 750 metri perviene al costruendo svincolo di Monteverdi Marittimo (Pisa), che si allaccia alla strada statale n. 329 del passo di Bocca di Valle.

Attraversato il torrente Sterzola, con un viadotto di 550 metri, imbocca la galleria Poggio al Ginepro per scendere nelle valli del torrente Massera e del fiume Cornia, che supera con un viadotto di 900 metri disponendosi in sinistra di questo sino alla stazione di Piombino (Livorno) — val di Cornia, in prossimità della strada statale n. 398. Da questo svincolo, che avrà porte specializzate, è previsto il collegamento per Piombino che, per la parte di competenza della società SAT, ha uno sviluppo di chilometri 10+730 sino all'innesto con la strada statale n. 1 Aurelia presso Venturina (Livorno), successivamente l'autostrada risale la valle di Ripopolo, attraversa il Poggio alle Sughere, interseca la valle della Fossa Borgognano (con un viadotto di 400 metri), del fiume Pecora, per arrivare nella pianura di Valpiana (Grosseto) dove, all'intersezione con la strada statale n. 439 Sarzanese Valdera, è ubicata la stazione di Follonica-Massa Marittima (Grosseto).

Proseguendo, l'autostrada sottopassa il colle dell'Infernuccio (con una galleria di 1.200 metri), aggira la necropoli etrusca del lago dell'Accesa, scende in sinistra del Fosso Acqua Bona e con modesti manufatti attraversa il Fosso dei Noni, la strada provinciale per Ribolla (Grosseto), il torrente Carsia, per poi superare la provinciale Giuncarico (Grosseto)-Ribolla. Percorre quindi la pianura tra Giuncarico e Montepescali (Grosseto) e dopo aver scavalcato la strada statale n. 73 Senese-Aretina e la linea ferroviaria per Siena, si

porta a monte della strada statale n. 1 Aurelia e fiancheggiatala per circa 4 chilometri, sottopassa con una galleria di metri 400 a Poggio Cavello dirigendosi a Bagno Rosello (Grosseto), dove è ubicata la prevista stazione di Grosseto Centro (progressiva 125+900).

Il tracciato, superata poi la strada Grosseto-Siena, sottopassa la strada statale n. 223 di Paganico (Grosseto) attraversa il fiume Ombrone (con viadotto di metri 456), sovrappassa la strada provinciale delle Sante Marie (con viadotto di metri 578) e dopo la galleria Cascina Rossa (metri 523) perviene alla stazione di Grosseto sud.

L'autostrada risale poi lungo il fosso del Grillesino e si porta nella valle del torrente Maiano, che oltrepassa con un viadotto di metri 150; dopo aver superato la strada di Scansano (Grosseto), scende lungo la valle del fosso Patrignone che abbandona con una galleria di metri 720 per passare nella valle del torrente Castione, che segue sino al fiume Albegna (viadotto di metri 1.150), dopo il quale sarà ubicato lo svincolo di Orbetello nord (Grosseto), in corrispondenza della strada statale n. 74 Maremmana.

Il tracciato risale ad ovest del lago Acquato per scendere verso Pescia Fiorentina, dove sarà realizzata la stazione autostradale di Orbetello sud-Capalbio (Grosseto), progressiva 177+820; da qui, con andamento quasi rettilineo, arriva dopo Poggio Tondo ad attraversare il fiume Fiora (con viadotto di metri 276), a monte di Montalto di Castro (Viterbo).

Dopo l'attraversamento del fiume Fiora, adiacente alla strada statale n. 312 Castrense, è ubicata la stazione di Montalto di Castro (progressiva 195+220), poi l'autostrada, con andamento pressoché rettilineo, segue la congiungente ideale tra lo svincolo di Montalto di Castro e quello di Tarquinia (Viterbo), ubicato (alla progressiva 209+640) nella valle del fiume Marta in posizione perfettamente baricentrica tra la città di Tarquinia e la sua Marina.

L'autostrada, poi, affianca a monte la ferrovia Genova-Roma, sottopassando in galleria artificiale (400 metri) la zona urbanisticamente impegnata, perviene alla valle del fiume Mignone, che attraversa con viadotto di metri 208; sottopassa la strada statale n. 1 Aurelia nei pressi del chilometro 82+500 e superata la località ove sarà realizzata la stazione di Civitavecchia nord (progressiva 220+580) si raccorda con l'au-

tostrada Roma-Civitavecchia alla progressiva 221+120.

La costruenda autostrada, secondo il tracciato sopradescritto, presenta uno sviluppo complessivo di chilometri 221+120 e prevede la costruzione di n. 12 gallerie (di lunghezza variabile da metri 400 a metri 3.650) n. 69 tra ponti e viadotti (di lunghezza variabile da metri 100 a metri 4.370) e n. 13 stazioni, delle quali una a barriera (Civitavecchia); 12 di allacciamento alla viabilità ordinaria (Pisa Sud, Collesalvetti, Rosignano Cecina, Monteverdi Marittimo, Piombino Val di Cornia, Follonica-Massa Marittima, Grosseto centro, Grosseto sud, Orbetello nord, Orbetello sud, Montalto di Castro, Tarquinia). E altresì prevista la costruzione di 7 aree di servizio e 5 aree di parcheggio.

L'importo del progetto di massima ammonta complessivamente a lire 335 miliardi e 530 milioni, di cui lire 210.891.000.000 per lavori a base d'appalto e lire 124 miliardi e 639 milioni per somme a disposizione della società.

Il costo chilometrico medio risulta di lire 1.518 milioni.

Per quanto riguarda infine l'inizio dei lavori si comunica che il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha espresso, di recente, parere affinché sia prorogato di un altro anno.

Il Ministro dei lavori pubblici:
BUCALOSI.

NICCOLI E GIOVANNINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — premesso che:

1) da circa due anni per le utenze in bassa tensione, inferiore a 10 chilowatt di potenza, l'ENEL non provvede più alla lettura trimestrale dei contatori ed alla relativa fatturazione sulla base dei consumi effettivi;

2) l'ENEL mentre procede alla lettura dei contatori ogni sei mesi, ha lasciato il regime di fatturazione e quindi il pagamento trimestrale, provvedendo, per il trimestre nel quale non viene effettuata la lettura, ad emettere fattura sulla base di un consumo presunto con riferimento allo stesso periodo dell'anno precedente;

3) questo sistema applicato per esempio alla quasi totalità dei tessitori artigiani (forti consumatori di forza motrice con potenze relativamente basse) provoca danni economici non sopportabili dalla categoria;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

4) in momenti di crisi economica come l'attuale, ai tessitori vengono recapitate bollette con eddibitati consumi di energia notevolmente superiori a quelli effettivi, imponendo loro di pagare, con tre mesi di anticipo, i probabili futuri consumi di energia e tutto questo nel momento in cui si manifesta una forte contrazione di lavoro —

se il Governo ritenga necessario intervenire presso l'ENEL, affinché sia ripristinato il regime di lettura trimestrale dei contatori o, in ogni caso, se ritenga opportuno che l'ENEL fornisca agli utenti interessati apposite cartoline, sulle quali, questi, a scadenze fisse, indicheranno i consumi affettuati e provvedendo all'invio delle stesse all'ENEL, affinché possa emettere la fattura in base ai consumi reali. (4-13029)

RISPOSTA. — Nel particolare momento di crisi economica, dal sistema di fatturazione dei consumi di energia elettrica in atto presso l'ENEL, specialmente nei confronti di alcuni operatori economici, si comunica che la questione è già stata sottoposta all'Ente elettrico il quale ha fornito assicurazioni che i competenti uffici territoriali, dopo gli opportuni contatti con le associazioni delle categorie interessate, stanno esaminando la possibilità di adottare i necessari provvedimenti idonei ad eliminare o a ridurre gli inconvenienti lamentati.

Il Ministro: DONAT-CATTIN.

ORLANDI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, a più di tre anni dalla firma della convenzione tra l'ANAS e la società concessionaria, se sia stato definito il tracciato dell'autostrada tirrenica nel tratto Civitavecchia (Roma)-Livorno, tenuto conto che la sua realizzazione è indispensabile per saldare l'itinerario internazionale E/1, Ventimiglia (Imperia)-Palermo, e per completare il nostro sistema autostradale rendendo disponibile una nuova, grande direttrice viaria che migliorerebbe il raccordo tra l'area del basso Tirreno e quella della riviera ligure, del Piemonte, della Francia e del nord-ovest dell'Europa, comportando un automatico alleggerimento del traffico gravante sull'autostrada del Sole, soprattutto nel periodo estivo quando la dorsale appenninica registra le più alte punte di congestione.

A giudizio dell'interrogante, il ministro dei lavori pubblici non può sottrarsi al diritto-dovere — sentite le amministrazioni locali in-

teressate — di assumersi, senza ritardi pregiudizievole, l'autonoma responsabilità della definizione del tracciato che è premessa al completamento di un raccordo autostradale di importanza non solo nazionale ma europea.

(4-02290)

RISPOSTA. — La concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia è stata accordata alla Società autostrade tirrenica SAT, con convenzione stipulata il 23 ottobre 1969 e successivamente approvata e resa esecutiva con decreto ministeriale 7 novembre 1969, n. 3210.

A seguito di richiesta intesa ad ottenere, in ottemperanza dell'articolo 2 della legge 28 aprile 1971, n. 287, la stipula di una nuova convenzione in sostituzione della precedente, il consiglio di amministrazione dell'ANAS in data 23 maggio 1973 si è pronunciato favorevolmente sul nuovo schema di convenzione nonché sul nuovo progetto di massima aggiornato.

Poiché ai sensi dell'articolo 7 della citata legge 28 aprile 1971, n. 287, è stato sottoposto al Consiglio di Stato lo schema di convenzione, l'organo consultivo, con parere interlocutorio del 26 settembre 1973, ha ravvisato la esigenza di sentire sulla questione, in via preliminare, la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il Ministero del bilancio e della programmazione economica, i quali hanno segnalato l'opportunità di un preventivo esame da parte del gruppo di lavoro costituito nell'ambito del CIPE per l'esame coordinato dei vari programmi di intervento nel settore dei trasporti.

Circa la richiesta di notizie relative al tracciato della costruenda autostrada si comunica quanto segue.

Il tracciato definitivo, sentiti i pareri e valutate le esigenze di tutti gli enti interessati è articolato nel modo seguente. Esso prende avvio dall'autostazione di Pisa sud (località Mortellini) dell'autostrada Sestri Levante-Livorno, attraversa con viadotto lungo oltre 4 chilometri una estesa zona di canali di bonifica, interseca la futura strada Firenze-Livorno collegandosi ad essa con il costruendo casello di Collesalveti (Livorno), successivamente prosegue lungo il fosso Tanna, il torrente Tora, scavalca la strada statale n. 206 Pisana Livornese portandosi nella valle del torrente Savolano a monte della ferrovia Pisa-Cecina (Grosseto) passa nella valle del fiume sino alla stazione ferroviaria di Castellina, pervenendo poi alla futura stazione autostra-

dale di Rosignano (Grosseto)-Cecina (Pisa), nei pressi di Collemezzano (Livorno).

Attraversato il fiume Cecina, con un viadotto di metri 400, il tracciato passa tra Casale Marittimo (Pisa) e Bibbona (Livorno), piega nella valle del Botro Campo di Sasso, sottopassa con galleria di metri 3.650 il massiccio di Poggio Aia Assenzio e sfocia nell'alta valle del torrente Sterza; con una serie di viadotti rispettivamente di metri 400, 550, 400 e 550 ed una valleria di 750 metri perviene al costruendo svincolo di Monteverdi Marittimo (Pisa), che si allaccia alla strada statale numero 329 del passo di Bocca di Valle.

Attraversato il torrente Sterzola, con un viadotto di 550 metri, imbocca la galleria Poggio al Ginepro per scendere nelle valli del torrente Massera e del fiume Cornia, che supera con un viadotto di 900 metri disponendosi in sinistra di questo sino alla stazione di Piombino (Livorno)-val di Cornia, in prossimità della strada statale n. 398. Da questo svincolo, che avrà porte specializzate, è previsto il collegamento per Piombino che, per la parte di competenza della società SAT, ha uno sviluppo di chilometri 10+730 sino all'innesto con la strada statale n. 1 Aurelia presso Venturina (Livorno). Successivamente l'autostrada risale la valle di Ripopolo, attraversa il poggio alle Sughere, interseca la valle della Fossa Borgognano (con un viadotto di 400 metri), del fiume Pecora, per arrivare nella pianura di Valpiana (Grosseto), dove all'intersezione con la strada statale n. 439 Sarzanese Valdera, è ubicata la stazione di Follonica-Massa Marittima (Grosseto).

Proseguendo, l'autostrada sottopassa il colle dell'Infernuccio (con una galleria di 1.200 metri, aggira la Necropoli Etrusca del lago dell'Accesa, scende in sinistra del Fosso Acqua Bona e con modesti manufatti attraversa il Fosso dei Noni, la strada provinciale per Ribolla (Grosseto), il torrente Carsia, per poi superare la provinciale Giuncarico-Ribolla. Percorre quindi la pianura tra Giuncarico e Montepescali (Grosseto) e, dopo aver scavalcato la strada statale n. 73 Senese-Aretina e la linea ferroviaria per Siena, si porta a monte della strada statale n. 1 Aurelia e fiancheggiata per circa 4 chilometri, sottopassa con una galleria di metri 400 a Poggio Calvello dirigendosi a Bagno Roselle (Grosseto), dove è ubicata la prevista stazione di Grosseto centro (progressiva 125+900).

Il tracciato, superata poi la strada Grosseto-Siena, sottopassa la strada statale n. 223 di Paganico (Grosseto), attraversa il fiume Ombrone (con viadotto di metri 456), sovra-

passa la strada provinciale delle Sante Marie (con viadotto di metri 578) e dopo la galleria Cascina Rossa (metri 523) perviene alla stazione di Grosseto sud.

L'autostrada risale poi lungo il fosso del Grillesino e si porta nella valle del torrente Maiano, che oltrepassa con un viadotto di metri 350; dopo aver superato la strada di Scansano (Grosseto) scende lungo la valle del fosso Patrignone che abbandona con una galleria di metri 720 per passare nella valle del torrente Castione, che segue sino al fiume Albegna (viadotto di metri 1.150), dopo il quale sarà ubicato lo svincolo di Orbetello nord (Grosseto), in corrispondenza della strada statale n. 74 Maremmana.

Il tracciato risale ad ovest del lago Acquato per scendere verso Pescia Fiorentina, dove sarà realizzata la stazione autostradale di Orbetello sud-Capalbio (progressiva 177+820); da qui, con andamento quasi rettilineo, arriva dopo Poggio Tondo ad attraversare il fiume Fiera (con viadotto di metri 276), a monte di Montalto di Castro (Viterbo).

Dopo l'attraversamento del fiume Fiora, adiacente alla strada statale n. 312 Castrense, è ubicata la stazione di Montalto di Castro (progressiva 195+220); poi l'autostrada, con andamento pressoché rettilineo, segue la congiungente ideale tra lo svincolo di Montalto di Castro e quello di Tarquinia (Viterbo); ubicato (alla progressiva 209+640) nella valle del fiume Marta in posizione perfettamente baricentrica tra la città di Tarquinia e la sua Marina.

L'autostrada, poi, affianca a monte la ferrovia Genova-Roma, sottopassando in galleria artificiale (400 metri) la zona urbanisticamente impegnata, perviene alla valle del fiume Mignone, che attraversa con viadotto di metri 208; sottopassa la strada statale n. 1 Aurelia nei pressi del chilometro 82+500 e superata la località ove sarà realizzata la stazione di Civitavecchia nord (progressiva 220+580) si raccorda con l'autostrada Roma-Civitavecchia alla progressiva 221+120.

La costruenda autostrada, secondo il tracciato sopradescritto, presenta uno sviluppo complessivo di chilometri 221-120 e prevede la costruzione di n. 12 gallerie (di lunghezza variabile da metri 400 a 3.650) n. 69 tra ponti e viadotti (di lunghezza variabile da metri 100 a metri 4.370) e n. 13 stazioni, delle quali una a barriera (Civitavecchia) dodici di allacciamento alla viabilità ordinaria (Pisa sud, Collesalveti, Rosignano Cecina, Monteverdi Marittimo, Piombino Val di Cornia, Folloni-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

ca-Massa Marittima, Grosseto centro, Grosseto sud, Orbetello nord, Orbetello sud, Montalto di Castro, Tarquinia). È altresì prevista la costruzione di n. 7 aree di servizio e n. 5 aree di parcheggio.

L'importo del progetto di massima ammonta complessivamente a lire 335.530.000.000, di cui lire 210.891.000.000 per lavori a base d'appalto e lire 124.639.000.000 per somme a disposizione della società.

Il costo chilometrico medio risulta di lire 1.518 milioni.

Per quanto riguarda infine l'inizio dei lavori, si comunica che il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha espresso, di recente, parere affinché sia prorogato di un altro anno.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se ritenga disporre, con la massima urgenza, l'approvazione del progetto ed il finanziamento delle opere relative alla riparazione della banchina del porto di Cagliari, lato via Roma, danneggiata dalle recenti mareggiate.

L'interrogante fa presente che lo stato attuale della banchina rende praticamente impossibile l'utilizzazione della stessa per il traffico delle navi passeggeri. (4-09773)

RISPOSTA. — Le necessità del porto di Cagliari sono state tenute nel debito conto nella formulazione del programma degli interventi da attuarsi con i fondi recati dalla legge 6 agosto 1974, n. 366, concernente provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione ed esecuzione di opere nei porti.

Infatti, in tale programma, è stata inclusa, per il porto in parola, la previsione di spesa di complessive lire 10 miliardi per provvedere alla costruzione del primo lotto dei nuovi moli di levante e di ponente, alla ristrutturazione dei due moli di ponente e di levante già esistenti, all'escavazione del bacino portuale, al potenziamento ed adeguamento delle banchine ed al potenziamento dell'impianto elettrico.

I relativi progetti sono alcuni in corso di compilazione, altri in istruttoria per cui sarà provveduto, entro il più breve tempo possibile, all'appalto ed alla esecuzione dei lavori.

Il Ministro: BUCALOSSÌ.

PERRONE, PUMILIA E RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere le ragioni perché a distanza di quattro anni non sia stata ancora iniziata la costruzione dell'aeroporto di Agrigento, prevista dall'articolo 1 della legge 25 gennaio 1971, n. 111.

Per conoscere i tempi di realizzazione dell'aeroporto di Agrigento, trattandosi di un aeroporto indispensabile per lo sviluppo dei traffici aerei della Sicilia sud-occidentale.

Gli interroganti chiedono al ministro di attivare quanto di sua competenza per la realizzazione di tale opera. (4-13582)

RISPOSTA. — A seguito dell'approvazione, avvenuta con decreto ministeriale in data 13 dicembre 1971, n. 618/15, del programma definitivo delle opere di cui all'articolo 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 111, che prevede, tra l'altro, la costruzione del nuovo aeroporto di Agrigento, l'amministrazione provinciale di Agrigento si è offerta di redigere lo studio per l'individuazione dell'area di insediamento del costruendo aeroporto.

Alla luce degli elementi di valutazione contenuti nel predetto studio, è stato possibile definire, da parte degli uffici tecnico-operativi della direzione generale dell'aviazione civile, l'ubicazione ottimale del nuovo aeroporto nella zona di piano romano del comune di Licata (Agrigento).

La scelta del sedime aeroportuale è stata fatta sentito anche il ministro dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 1 della cennata legge n. 111/71.

Definita l'ubicazione dell'aeroporto, l'amministrazione provinciale di Agrigento si è offerta di redigere il progetto di massima delle opere aeroportuali, che è stato inviato, peraltro non completo, alla direzione generale dell'aviazione civile in data 17 luglio 1973 per il conseguente iter istruttoria di approvazione.

Contemporaneamente, su iniziativa di questo dicastero, furono promosse indagini intese ad accertare la compatibilità della costituenda opera con la previsione di aree industriali in prossimità dell'aeroporto stesso e delle quali si era venuti a conoscenza in epoca successiva a quella in cui fu effettuata la scelta del sedime aeroportuale.

A tal uopo sono stati stabiliti contatti con la Regione siciliana, la quale, a seguito di approfonditi esami della questio-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

ne, conclusisi con la redazione del piano regolatore dell'area di sviluppo industriale di Agrigento, ha espresso, nel mese di gennaio del 1975, piena adesione alla scelta della località ove sorgerà l'aeroporto.

Il progetto di massima dell'aeroporto in questione, completato nel mese di marzo 1975, è stato esaminato in data 15 maggio 1975 dal comitato di cui all'articolo 2 della legge n. 825/73, che lo ha ritenuto, come progetto preliminare, meritevole di approvazione.

Per quanto concerne i tempi di realizzazione dell'aeroporto in argomento, non è possibile formulare una previsione attendibile, considerato che il finanziamento disponibile (lire 4 miliardi) è del tutto insufficiente non solo per la realizzazione completa dell'opera, ma anche di un primo lotto funzionale dell'opera medesima.

Il problema potrà essere risolto in sede di approvazione, da parte del Parlamento, del programma generale degli aeroporti (piano di lire 1.000 miliardi) che prevede gli ulteriori finanziamenti per il completamento degli interventi di adeguamento e potenziamento della rete aeroportuale italiana.

Il Ministro: MARTINELLI.

PISANU. — *Ai Ministri dei trasporti, della difesa e dell'interno.* — Per sapere se siano al corrente dello stato di allarmante inefficienza in cui sta precipitando il sistema aeroportuale della Sardegna in seguito all'aggravarsi di alcuni problemi riguardanti gli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Alghero-Fertilia (Sassari).

L'esigenza di riparare i circa 400 metri di pista recentemente penalizzati comporterà la chiusura dell'aeroporto di Cagliari per i prossimi sei mesi e, conseguentemente, il trasferimento del traffico sul vicino scalo militare NATO di Decimomannu (Cagliari). La minaccia di chiusura incombe anche sull'aeroporto di Alghero e si tradurrà in pratica se, nonostante le assicurazioni date dopo la sosta forzata dell'aprile 1974, non si provvederà a realizzare un adeguato servizio antincendio e ad effettuare i lavori di impianto dell'ILS che risultano appaltati da tre anni, avviati da circa due e poi inspiegabilmente sospesi.

Ciò premesso e richiamata l'attenzione sui danni innumerevoli che l'indisponibilità parziale o totale dei due aeroporti

maggiori arreca all'economia generale della Sardegna e specialmente al suo intenso movimento turistico, l'interrogante chiede, in particolare, di sapere:

a) se intendano alleviare almeno in parte i disagi che dovranno sopportare i passeggeri in partenza o arrivo a Cagliari, predisponendo servizi di emergenza (anche in collaborazione con le compagnie aeree) che consentano di rendere in qualche modo confortevole la sosta ed agevoli le operazioni di imbarco e sbarco nell'aeroporto di Decimomannu;

b) se ritengano necessario procedere immediatamente al potenziamento del servizio antincendio ed all'installazione del sistema ILS nell'aeroporto di Alghero;

c) se, ai fini predetti, non reputino opportuno sollecitare il massimo di coordinamento fra le amministrazioni interessate, in modo che siano evitate le varie e talvolta incredibili incongruenze derivanti dalla molteplicità di competenze esistenti in materia. (4-12556)

RISPOSTA. — La pista di volo dell'aeroporto di Cagliari-Elmas è stata chiusa al traffico nel periodo 25-28 febbraio 1975 per rendere possibili interventi locali in corrispondenza alle lesioni manifestatesi sulla pavimentazione.

È così possibile l'uso della pista di volo di Cagliari-Elmas per tutta la sua lunghezza (2.213 metri) fino a che non inizieranno i lavori di riqualificazione che verranno eseguiti direttamente dall'aeronautica militare.

In previsione della chiusura dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, prevista in sei mesi, sono state impartite tempestivamente le necessarie disposizioni ai dipendenti organi tecnici per l'esecuzione di opportuni lavori di adattamento presso l'aeroporto di Decimomannu al fine di rendere idonea la zona destinata al traffico civile per le operazioni di parcheggio e rifornimento degli aerei, imbarco e sbarco di passeggeri e merci, stazionamento pullmann, ecc.

Per quanto concerne l'aeroporto di Alghero-Fertilia, i programmi di sviluppo stabiliti, che prevedono, tra l'altro, il prolungamento della pista, hanno reso, come noto, necessaria l'installazione di alcune apparecchiature costituenti il sistema ILS in una ubicazione provvisoria. Si prevede, comunque, che le apparecchiature in parola potranno essere sistemate nella loro

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

posizione definitiva una volta ultimato il prolungamento della pista.

I suddetti programmi di potenziamento integrale ed organico dell'aeroporto di Alghero sono stati disposti in attuazione della legge n. 825 del 1973. Tale programma sarà espletato sulla base dell'appalto concorso bandito dalla direzione generale aviazione civile in data 20 settembre 1974 ed i cui termini per la presentazione dei progetti e delle offerte sono scaduti il 12 marzo 1975.

Appena sarà ultimato l'esame degli elaborati trasmessi dai consorzi di ditte si procederà all'aggiudicazione delle opere subordinatamente, per altro, alla disponibilità dei fondi necessari; questi dovranno essere reperiti a cura del Ministero del tesoro, come previsto dall'articolo 9 della citata legge 22 dicembre 1973, n. 825, relativa agli interventi urgenti ed indispensabili da attuare sugli aeroporti italiani aperti al traffico aereo civile.

Per quanto riguarda il servizio antincendio si precisa che ad Alghero ed a Cagliari, come pure in molti altri aeroporti italiani, attualmente non operano i vigili del fuoco così come disposto nella legge n. 996 del 1970. Il servizio è assicurato con personale della amministrazione militare.

La disponibilità del personale del Ministero dell'interno potrà essere assicurata solo quando sarà portato a termine il disegno di legge per l'ampliamento dell'organico dei vigili del fuoco, in fase di concerto interministeriale, in quanto le ridotte dotazioni di organico di cui dispone, e che tali saranno anche quando si sarà raggiunto, nel prossimo anno, l'organico di 16 mila unità, non consentono di far fronte alle esigenze derivanti dal servizio antincendi aeroportuale, tanto più ove si tenga conto della apertura, già avvenuta o prossima, di nuovi aeroporti, dell'ampliamento di numerosi di essi e del sensibile numero di voli su tutti gli aeroporti nazionali, compresi quelli postali notturni.

Si informa, infine che, al fine di potenziare i servizi antincendio, la direzione generale aviazione civile ha inviato 5 mezzi antincendio ad Alghero e 2 a Cagliari, ad integrazione di quelli forniti dall'aeronautica militare.

Si ritiene infine utile precisare che è già in atto un coordinamento tra le due amministrazioni interessate, aviazione civile ed aeronautica militare, per i lavori da

eseguirsi sui due aeroporti al fine di evitare inutili rinvii e ridurre gli eventuali disagi.

Il Ministro dei trasporti: MARTINELLI.

RAUTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di estremo disagio in cui continuano a versare centinaia e centinaia di lavoratori di Fondi (Latina), cosiddetti pendolari, che, ogni giorno, sono costretti a servirsi della direttissima Roma-nord e cioè dei trasporti ferroviari che vengono da Napoli e sono diretti verso la capitale, in ora utile per raggiungere fabbriche, uffici e scuole.

Se sia a conoscenza del fatto — sul quale, tra tanti altri, anche l'interrogante ebbe nel 1974 a richiamare l'attenzione, ricevendone una risposta incredibilmente evasiva — che queste centinaia di persone puramente e semplicemente non riescono a trovar posto sui convogli o vi viaggiano in condizioni di estremo disagio e che mettono a repentaglio la loro incolumità fisica.

Se almeno sia venuto a conoscenza del fatto che il 23 aprile 1975 un'ennesima, violentissima manifestazione di esasperata protesta è stata inscenata dagli interessati, con conseguente blocco della ferrovia.

Se intenda tener presente che ogni mattina all'alba, sono almeno 400-500 i piccoli e medi coltivatori diretti che hanno necessità di raggiungere i mercati romani per lo smercio della loro produzione, già abbandonata da tante omissioni della politica agricola perseguita in questi anni, e che quindi si verificano scene di autentico assalto ai convogli che arrivano alla stazione di Fondi già stracarichi.

Cosa, in definitiva, intenda fare per ovviare a un simile stato di cose, più volte denunciato — come sopra detto — sia dalla stampa sia in sede parlamentare, ma la cui soluzione sembra cozzare contro uno sconcertante disinteresse, che non può non essere definito offensivo nei confronti degli interessati e delle legittime aspettative di una così vasta zona e di una così attiva città, perché non dovrebbe essere poi impossibile reperire alcuni vagoni in più da adibire al servizio nelle ore di punta, ormai ben conosciute da tutti eccetto che dalle autorità cosiddette competenti.

(4-13505)

RISPOSTA. — Il treno di cui si servono in prevalenza i viaggiatori pendolari di

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Fondi per raggiungere quotidianamente i posti di lavoro o di studio nella capitale è l'espresso 698 Napoli-Roma, con partenza da Fondi alle ore 6,32 ed arrivo a Roma-Termini alle ore 7,48.

La composizione prevista per tale treno è — di norma — di 11 carrozze con una disponibilità di 92 posti per la prima classe e di 648 per la seconda classe, che risulta sufficiente a contenere la frequentazione.

È però effettivamente accaduto, come denunciato dall'interrogante, che talvolta è stato necessario togliere dalla composizione del treno 698 vetture non atte alla circolazione per improvvise deficienze di natura tecnica.

Per ovviare agli inconvenienti di tali decurtazioni, con conseguente disagio per l'utenza, sono state impartite precise disposizioni perché, qualunque sia la causa occasionale che possa determinare una diminuzione della composizione del treno in questione, sia provveduto al reintegro delle vetture in modo da garantire la normale offerta di posti.

Con tali provvedimenti la situazione dovrebbe pertanto migliorare.

Il Ministro: MARTINELLI.

RICCIO STEFANO. — *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano prendere per disporre, anche agli effetti della sicurezza, una migliore organizzazione dei servizi ed il potenziamento funzionale dell'aeroporto di Capodichino di Napoli; e, se, in attesa della costruzione del nuovo aeroporto, intendano provvedere alle nuove opere necessarie di sistemazione. (4-13577)

RISPOSTA. — Nelle more che si dia inizio alla costruzione del nuovo aeroporto di Napoli e si possa, conseguentemente, disporre, nell'area partenopea, di una moderna ed avanzata infrastruttura aeroportuale, è stato deciso di attuare sull'aeroporto di Napoli-Capodichino i seguenti interventi di miglioramento delle infrastrutture esistenti:

- 1) ampliamento dei piazzali di sosta acromobili;
- 2) ampliamento dell'aerostazione passeggeri;
- 3) impianti luminosi per voli notturni;

4) adeguamento della caserma per i vigili del fuoco;

5) impianti tecnologici;

6) opere idrauliche.

Alla realizzazione delle predette opere, che saranno finanziate con i fondi di dotazione delle leggi n. 111 del 1971 e n. 825 del 1973, provvederà il consorzio di imprese, al quale sarà aggiudicato l'appalto-concorso bandito dalla direzione generale dell'aviazione civile in data 20 settembre 1974, in attuazione della citata legge n. 825 del 1973.

L'appalto-concorso dianzi citato è scaduto il 12 marzo 1975, ed un'apposita commissione è al lavoro per l'esame di merito degli elaborati tecnici presentati.

Il Ministro dei trasporti: MARTINELLI.

RIGHETTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per dirimere il conflitto di competenze tra l'Alitalia e la AR società per azioni per la gestione degli aeroporti romani che — per legge — dovrebbe spettare unicamente alla AR società per azioni.

Tale conflitto e l'eventuale ritorno di una società privata alla gestione di importanti servizi — oltre tutto gestiti in passato dalla medesima con efficienza quanto meno assai discutibile — ha ingenerato vivo malcontento tra i lavoratori e ha già provocato alcuni scioperi generali della categoria.

Si impone pertanto un adeguato intervento che riporti la serenità nei luoghi di lavoro, che interrompa una grave disservizio per i passeggeri rimuovendone le cause e mantenga integro il carattere pubblicistico della gestione degli aeroporti romani. (4-13721)

RISPOSTA. — In attuazione della legge 10 novembre 1973, n. 755, con decreto in data 1° luglio 1974 del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa, delle finanze e del tesoro, la gestione degli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino è stata affidata in concessione alla società aeroporti di Roma, con decorrenza, per l'appunto, dal 1° luglio 1974.

Sotto la stessa data è stata altresì approvata e resa esecutiva la convenzione n. 2820 di repertorio, stipulata il 26 giugno 1974 tra il Ministero dei trasporti e la predetta società, ai fini della disciplina

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

dei rapporti tra lo Stato e la Società aeroporti di Roma circa la gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale.

In relazione alla nuova situazione venutasi a creare, per effetto della citata legge n. 755, nonché della connessa convenzione n. 2820, in ordine agli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, il Ministero dei trasporti entrambi con nota del 1° luglio 1974, n. 117552 e n. 117593, comunicò, tra gli altri, alla Alitalia SpA:

1) che a decorrere dal 1° luglio 1974 spettava alla Società aeroporti di Roma il diritto di riscuotere e fare proprie le entrate attinenti ai diritti derivanti dall'uso degli aerodromi, i proventi relativi all'uso dei servizi e alle prestazioni rese alle concessionarie e i proventi relativi all'uso dei beni aeroportuali, non potendo più trovare applicazione, nei confronti delle società di navigazione aerea, tra cui l'Alitalia relativamente agli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, il trattamento agevolativo previsto dall'articolo 4, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 settembre 1946, n. 88, e successive modificazioni ed integrazioni (legge 9 gennaio 1956, n. 24; legge 27 luglio 1967, n. 633; legge 23 giugno 1970, n. 497); infatti le agevolazioni previste dalla cennata normativa trovano applicazione nei soli aeroporti statali gestiti dallo Stato, qualifica che più non compete agli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, in atto gestiti da una società concessionaria;

2) che, parimenti a decorrere dal 1° luglio 1974, erano da intendersi risolte tutte le concessioni demaniali e di servizi a favore dell'Alitalia sugli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino e precisamente le concessioni di aree e locali a qualsiasi titolo effettuate, la concessione provvisoria della gestione dell'aerostazione linee nazionali dell'aeroporto di Fiumicino e la concessione provvisoria della gestione del parcheggio custodito a pagamento per autovetture private, sito nelle aree antistanti l'aerostazione linee nazionali dell'aeroporto di Fiumicino; l'Alitalia veniva altresì invitata a definire direttamente con la Società aeroporti di Roma i rapporti conseguenti dalla applicazione della normativa della legge 10 novembre 1973, n. 755.

Con le suddette comunicazioni il Ministero dei trasporti intendeva pervenire ad una sollecita assegnazione alla nuova società di gestione del complesso delle attri-

buzioni ad essa devolute dalla legge n. 755 e dalla relativa convenzione n. 2820 di repertorio, in modo da evitare interpretazioni erranee e difficoltà di applicazione.

Nei confronti dei cennati provvedimenti n. 117552 e n. 1-17593 ed ai fini del loro annullamento, sono stati per altro proposti due distinti ricorsi al tribunale amministrativo regionale del Lazio da parte della società Alitalia, con notifica in data 15 ottobre 1974.

Con successive domande incidentali la ricorrente ha altresì richiesto la sospensione della esecuzione dei ricordati provvedimenti ed il tribunale amministrativo regionale del Lazio, sezione terza, con ordinanze del 22 gennaio 1975 e del 17 febbraio 1975 ha accolto le domande stesse, dando mandato all'amministrazione di conformarsi a quanto disposto. In una siffatta situazione, come può evincersi da quanto sopra esposto, è sottratta all'amministrazione, in attesa della pronuncia del competente tribunale amministrativo e in relazione all'accoglimento delle domande di sospensione presentate dalla ricorrente, ogni possibilità di concreto intervento nei rapporti tra la società aeroporti di Roma e la società Alitalia, circa la delimitazione dell'ambito dei rispettivi diritti e competenze.

Il Ministro: MARTINELLI.

SANDOMENICO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se intenda accertare il modo con il quale la ditta SILPI sta eseguendo i lavori di fognatura per conto della Cassa per il mezzogiorno nel quartiere di Ponticelli (Napoli).

L'interrogante fa presente che la popolazione di via San Rocco protesta continuamente per il disagio che è costretta a subire per il mancato completamento dei lavori e per i continui allagamenti verificatisi nei tratti di copertura già realizzati dovuti all'errata soluzione data ai pozzetti, alle pendenze, al manto stradale, nonché alla mancata costruzione delle liste di capostrada lungo i fabbricati e gli avvallamenti del manto stradale.

Inoltre, per conoscere quando saranno realizzati i programmi di completamento per conto della Cassa per il mezzogiorno nei quartieri di Barra, San Giovanni e Ponticelli. (4-13554)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

RISPOSTA. — I lavori in via San Rocco vennero sospesi il 27 giugno 1974 a seguito di violente dimostrazioni degli abitanti che pretendevano la riparazione di taluni fabbricati (per i quali già da due anni i vigili del fuoco avevano emesso ordinanza di sgombero) asserendo che le vistose lesioni esistenti fossero da imputare ai lavori di fognatura in corso di esecuzione.

Nell'aprile 1975, dopo l'ultimazione delle riparazioni a cura e spese dei legittimi proprietari, fu possibile riprendere i lavori.

Per quanto riguarda gli asseriti allagamenti c'è da precisare che i numerosi terranei (locali quasi a livello della pavimentazione stradale) hanno soglie alte solo pochi centimetri sul piano stradale e che questo, in corso dei lavori, presenta discontinuità e sagomature che, unitamente alla inesistente protezione dei terranei, possono dar luogo a momentaneo disagio agli abitanti degli stessi.

Quanto alla mancata costruzione delle liste di capostrada — cui l'interrogante fa riferimento — è da evidenziare che l'esperienza in tali lavori ne ha sconsigliato l'adozione.

Infatti gli inevitabili distacchi che si formano tra lista e pavimentazione sono causa di infiltrazioni di acqua con grave pregiudizio per quel tipo di fabbricati il cui stato di vetustà impone lo studio di ogni accorgimento utile ad eliminare pericoli di cedimenti.

Si fa infine presente che, nell'ambito del progetto speciale per il disinquinamento del golfo di Napoli, sono previsti interventi, di cui alcuni in corso di appalto, finalizzati alla sostanziale bonifica igienica e sanitaria dei quartieri orientali della città di Napoli.

Il Ministro: ANDREOTTI.

SERVELLO E BOLLATI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se siano a conoscenza della situazione di dissesto economico e di sfacelo tecnico in cui versa il consorzio acquedotti dell'Oltrepò con sede a Stradella (Pavia), e della evasione delle disposizioni calmieristiche operata dalla amministrazione dell'acquedotto e approvata dalla commissione provinciale con l'aumento al triplo del limite di consumo minimo di 10 metri cubi. Tutto ciò si verifica mentre il prezzo

dell'acqua dell'Oltrepò pavese è tra i più elevati, la qualità dell'acqua è tra le peggiori e la quantità che è possibile attingere per utente è di gran lunga inferiore anche al minimo originario di 10 metri cubi.

Si chiede, pertanto quali provvedimenti s'intendano adottare e quali accertamenti si vogliano disporre su eventuali responsabilità. (4-11310)

RISPOSTA. — La competenza degli interventi nella materia oggetto della presente interrogazione rientra nelle attribuzioni trasferite alla regione Lombardia a norma del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8.

Tuttavia, tramite gli organi periferici dello Stato, sono stati acquisiti gli elementi utili per la risposta.

Il consorzio acquedotti Oltrepò pavese, con sede nel comune di Stradella, costituito con decreto prefettizio in data 22 luglio 1932, n. 20011, gestisce il servizio di approvvigionamento e fornitura di acqua potabile in 47 comuni della provincia di Pavia.

Il predetto organismo consortile è costituito soprattutto da comuni con pochi abitanti (28 comuni non raggiungono i 1.000 abitanti e soltanto 2 superano di poco 10 mila abitanti). La popolazione totale è di 65.810 abitanti, con complessive 17.899 utenze, distribuite su una superficie di circa 500 chilometri quadrati.

Le linee adduttrici e distributrici hanno una estensione di 1.125 chilometri e l'acqua erogata in un anno è mediamente di 3 milioni di metri cubi pari a 176 metri cubi per utenza, con una disponibilità giornaliera di circa 480 litri per ogni utenza.

Gli acquedotti del consorzio attualmente in funzione sono i seguenti:

- 1) acquedotto principale valli Versa e Scuropasso;
- 2) acquedotto di Barbianello, Casanova Lonati, Albaredo A., San Cipriano (Pavia);
- 3) acquedotto di Valverde-Ruino (Pavia);
- 4) acquedotto di Corvino San Quirico, Torricella Verzate e Oliva Gessi (Pavia);
- 5) acquedotto di Spessa, San Zenone al Po e Zerbo (Pavia);
- 6) acquedotto di Varzi (Pavia);
- 7) acquedotto di Zavattarello (Pavia);
- 8) acquedotto di Pancarana (Pavia);
- 9) acquedotto di Silvano Pietra (Pavia);
- 10) acquedotto di Casatisma, Robecco Verreto e Castelletto (Pavia).

Inoltre è in costruzione l'acquedotto di Mezzanino, Rea e Verrua Po (Pavia), ed è stato finanziato il progetto per l'acquedotto di Costa de' Nobili (Pavia).

Gli acquedotti di cui ai punti 2, 5, 8, 9, 10, attingono dalle falde freatiche del sottosuolo acqua mediante pozzi tubolari; l'acqua viene sollevata mediante pompe centrifughe ad asse orizzontale o del tipo sommerso ed accumulata in serbatoi pensili che possono essere o nella parte iniziale o nella parte terminale della rete di distribuzione.

Gli acquedotti di cui ai punti 3 e 7 sono acquedotti a caduta; l'acqua viene prelevata da sorgenti, convogliata in vasche di raccolta e quindi immessa in linee adduttrici-distributrici con intervallati piccoli serbatoi di riduzione di pressione e serbatoi di accumulo del tipo seminterrato che hanno lo scopo di costituire una riserva nei periodi in cui la richiesta è maggiore della portata delle sorgenti.

L'acquedotto del comune di Varzi è stato completamente rifatto per la parte distributrice e potenziato per la parte adduttrice nel 1973; i serbatoi di accumulo sono alimentati dalle sorgenti del Crenna, Lazzuola e Collegio e da una centrale di pompaggio situata in prossimità del torrente Lella e alimentata da due pozzi situati nelle immediate vicinanze.

L'acquedotto di cui al punto 4, che serve i comuni di Corvino San Quirico, Torricella Verzate ed Oliva Gessi (Pavia) è costituito da due linee distributrici-adduttrici, ognuna con due serbatoi di estremità per i comuni di Torricella Verzate ed Oliva Gessi. Sul prolungamento di una di queste due linee e mediante un ulteriore sollevamento con elettropompa ed autoclave si provvede alla distribuzione dell'acqua potabile nel comune di Olivi Gessi.

L'acquedotto principale valli Versa e Scuropasso, che ha la estensione maggiore in quanto serve 22 dei 47 comuni, attinge l'acqua in oltre 30 pozzi situati in località Durina ed attraverso 1, 2, 3 ed anche 4 sollevamenti l'acqua supera il dislivello totale di circa 500 metri al fine di servire la prima fascia collinare dell'Oltrepò pavese tra il confine della provincia di Piacenza ed il comune di Casteggio (Pavia), a sud della strada statale n. 10 Padana inferiore. Vi sono 13 centrali di sollevamento principali con installate oltre 30 elettropompe centrifughe ad asse orizzontali quasi tutte di recente costruzione. Da alcuni anni sono in corso lavori di potenziamento e di rinnovamento delle linee distributrici ed adduttrici, posate circa 40 anni fa.

Il controllo della potabilità di tutta l'acqua venduta è effettuato dal laboratorio chimico provinciale sotto l'aspetto chimico e sotto l'aspetto batteriologico mediante regolari prelievi, che possono avere anche frequenza elevata in relazione ai risultati verificatisi. Tuttavia, per ulteriore garanzia di potabilità dal punto di vista batteriologico, negli impianti viene effettuato il trattamento della clorazione mediante ipoclorito di sodio, opportunamente dosato.

L'azienda per il soddisfacimento di ulteriori richieste, a causa dell'aumentato interesse turistico della zona, e per il potenziamento e la sistemazione della rete idrica e degli acquedotti, di cui si è detto in precedenza, ha predisposto un piano di interventi da realizzare in breve tempo mediante finanziamenti regionali o di altra fonte.

Tali interventi riguardano:

- a) ricerca di nuove risorse idriche;
- b) potenziamento della rete adduttrice;
- c) sistemazione e potenziamento della rete distributtrice;
- d) automazione degli impianti con creazione di un sistema informativo atto a rendere ottimale la gestione.

A tal fine la direzione dell'azienda ha preso in considerazione l'opportunità di creare un efficace sistema informativo, che permetta di centralizzare presso la centrale Durina tutte le notizie provenienti dalle altre centrali e dai serbatoi in modo da permettere interventi rapidi e sicuri sugli impianti con l'obiettivo di dare la maggiore affidabilità al servizio.

Attualmente l'azienda è in grado di realizzare, se finanziato, un impianto di telesegnalazioni e telecomandi particolarmente idonei per il controllo del servizio.

Il costo di tale impianto si può valutare in lire 350 milioni e permette la suddivisione in due lotti di lire 150 milioni e lire 200 milioni rispettivamente.

Il consorzio di recente ha ottenuto — tramite la regione — un mutuo a tasso agevolato (7 per cento) dalla Cassa di risparmio delle province lombarde per l'importo di lire 400 milioni. Tale somma, da destinare all'esecuzione di opere per sistemazione e potenziamento dell'acquedotto, può rappresentare un primo stralcio del totale delle opere programmate.

La complessità dell'organismo impone pesanti impegni finanziari, dei quali particolarmente rilevanti sono quelli per la energia elettrica occorrente al sollevamento dell'acqua, con una previsione di spesa annua intorno a

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

80 milioni di lire, pari al 25 per cento del ricavo della vendita dell'acqua medesima a quelli per il personale - 12 impiegati e 26 operai al servizio degli acquedotti di 47 comuni - la cui spesa ammonta a lire 280 milioni circa, che costituisce importo pari all'87 per cento della medesima entrata.

Quanto precede è utile elemento di valutazione dello squilibrio in atto nell'azienda fra costi e ricavi, con l'evidente risultato che l'amministrazione dell'ente, senza poter far fronte alle spese per la manutenzione ordinaria degli impianti, ha già un disavanzo di gestione.

Siffatta situazione ha costituito l'argomento centrale della seduta dell'assemblea del consorzio in data 28 maggio 1974, nel corso della quale i rappresentanti dei comuni aderenti sono stati chiamati a deliberare i provvedimenti necessari per il pareggio del bilancio 1974, che presenta un disavanzo economico di lire 130 milioni.

Fra le diverse proposte presentate al riguardo dalla commissione amministratrice dell'azienda, detto consesso, pur con qualche diversità di opinioni che trovano matrice nei diversi orientamenti, anche politici, dei componenti dell'assemblea, ha deliberato a grandissima maggioranza di aumentare i minimi trimestrali dei consumi di acqua in metri cubi 30 per tutti gli utenti, argomentando come segue:

1) le tariffe applicate fin dal 1966 sono le massime consentite dal CIP e non è possibile un aumento;

2) non risulta sia stato provveduto per il passato ad una vera e propria regolamentazione dei minimi trimestrali;

3) occorre procedere con urgenza al riassetto parziale del bilancio, tenendo ben presente che i comuni del consorzio in buona parte non sono in grado di coprire pro-quota la perdita di esercizio.

Il comitato provinciale dei prezzi, nella seduta del 25 luglio 1974, ha approvato il deliberato aumento dei minimi trimestrali di consumo, con decorrenza 1° luglio 1974 e mantenendo ferme le tariffe in atto, approvate dallo stesso comitato il 23 febbraio 1966.

Il consorzio acquedotto Oltrepò pavese è una azienda che eroga servizi di preminente interesse sociale, per i quali, pur con qualche difficoltà, soprattutto tecnica, nei momenti di maggior consumo, gli utenti corrispondono un prezzo che non è del tutto economico, per cui, come avviene in organismi del genere, il disavanzo di gestione è in continuo aumento.

L'ampiezza del territorio servito dall'acquedotto, la estensione della rete e così la gravosità degli impegni tecnici con i conseguenti oneri da una parte e la limitatezza dei consumi dall'altra, tanto più nella peculiarità del servizio per un'alta percentuale dell'utenza, costituita da villeggianti, che consumano moltissima acqua in pochissimo tempo - i due mesi estivi - sono i criteri con i quali deve essere effettuata la valutazione dell'attività del consorzio che ora vede ulteriormente appesantito lo squilibrio in atto per l'elevato aumento del costo dei materiali, per i nuovi oneri derivanti dai contratti collettivi di lavoro ed, infine, per l'aumento del prezzo dell'energia elettrica.

Il Ministro dei lavori pubblici:
BUCALOSI.

SIGNORILE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritenga necessario ed urgente porre riparo ai gravissimi ritardi già verificatisi in relazione al concorso nazionale a millecinquecento assegni biennali di formazione scientifica e didattica bandito con decreto del 20 luglio 1974, pubblicato, tuttavia, sulla *Gazzetta ufficiale* il 17 febbraio 1975, con conseguente scadenza del termine per la presentazione delle domande di ammissione al 20 marzo, laddove la durata biennale di detti assegni è dallo stesso decreto prevista a cominciare dall'anno accademico 1974-1975, tanto che l'articolo 13, secondo comma, dispone espressamente che il « godimento dell'assegno deve essere effettuato a decorrere dal 1° novembre 1974 » - impartendo agli uffici del Ministero le opportune disposizioni per il sollecito esame delle domande, e provocando le designazioni, da parte del consiglio superiore, dei membri delle commissioni esaminatrici, affinché il concorso, nel rispetto della lettera e dello spirito delle misure urgenti per l'università, possa espletarsi non oltre il mese di giugno dell'anno accademico 1974-1975 ancora in corso. (4-13317)

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale 21 novembre 1974 (pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 17 febbraio 1975, n. 45) è stato modificato l'articolo 13 del bando di concorso a 1500 assegni biennali di formazione scientifica e didattica (decreto ministeriale 20 luglio 1974) nel senso che il godimento dell'assegno avrà inizio il 1° novembre 1975.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Si assicura, inoltre, che sono state date le opportune disposizioni affinché l'esame delle domande termini in tempo utile per consentire ai vincitori del concorso di assumere regolare servizio il 1° novembre 1975.

Il Sottosegretario di Stato: SPITELLA.

SPERANZA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se il Governo ritenga di dover intervenire con sollecitudine per la istituzione di una nuova linea di volo fra Pisa e Francoforte, al fine di soddisfare le sempre più pressanti e motivate richieste degli operatori economici di Prato (Firenze), della valle dell'Arno ed in generale di tutta la Toscana, interessati in modo del tutto eccezionale ai rapporti con il mercato tedesco.

Si pensi, infatti, al fine di valutarne la utilità economica sotto il profilo dell'incidenza sulla nostra bilancia dei conti con l'estero — che solo il comprensorio di Prato esporta per un valore complessivo annuo di 292 miliardi di lire (1973) contro un valore d'importazione di circa 122 miliardi (Prato è la seconda città italiana, dopo Torino, quanto ad attivo valutario, per un importo di 170 miliardi di lire).

Su queste risultanze di particolare interesse generale gli acquisti dalla Germania per Prato incidono per 95 miliardi (35 per cento) con riflessi sul traffico merci via aerea destinazione Germania, che si aggira sugli 8 mila quintali per anno.

Considerazioni similari vanno fatte per tutta la economia fiorentina, pistoiese e in generale toscana.

Si tratta di centinaia e centinaia di aziende esportatrici che inviano ogni anno in Germania, per aereo, campionari per decine e decine di migliaia di metri di tessuti e migliaia e migliaia di oggetti.

Le statistiche disponibili non consentono una valutazione esatta della specifica domanda dell'intero comprensorio interessato ad una linea diretta Pisa-Francoforte, ma si può con sicurezza affermare che essa presenta elementi tali da renderla suscettibile di immediata, positiva risposta, tenendo anche nel debito conto le valutazioni di politica economica generale nella presente grave congiuntura. (4-11804).

RISPOSTA. — La richiesta di istituzione di un collegamento aereo regolare tra

Pisa e Francoforte avanzata, tra gli altri dalla regione Toscana e dal comune di Prato si colloca, in ordine di tempo, nel momento saliente della crisi economica che ha interessato, con gravi riflessi, l'economia nazionale.

Nella delineata situazione, lo sforzo del Governo come degli altri organismi responsabili era rivolto a creare, attraverso l'adozione di misure di vario genere, le premesse per una rapida e non caduca ripresa dell'attività produttiva.

In tale contesto, la richiesta motivata degli enti su indicati che mirava a fornire all'economia di una vasta ed importante area produttiva, per il tramite di servizi di trasporto aereo diretti con il suo principale mercato di esportazione, uno sbocco sicuro e valido, venne esaminata con favore dall'amministrazione che a tal fine provvide subito ad interessare la compagnia Alitalia.

Detta società, che pure era impegnata a fronteggiare una delicata crisi nel settore del trasporto aereo, per le vie brevi faceva conoscere di non poter accollarsi ulteriori oneri in dipendenza di servizi aerei effettuati in perdita e che, aveva preso diretto contatto con gli organi responsabili della regione Toscana allo scopo di valutare la possibilità di un apporto finanziario della stessa per il caso di una gestione deficitaria della linea Pisa-Francoforte.

In tal senso la medesima Alitalia informava ufficialmente lo scrivente che, sulla questione, erano in programma degli incontri col presidente della giunta regionale toscana Lagorio.

È stato, dunque, anche grazie a tali incontri se il problema ha potuto trovare la soluzione da tutti auspicata.

Con lettera del 20 maggio 1975, infatti, l'Alitalia ha comunicato di voler iniziare, con decorrenza 1° giugno 1975 e fino al 27 settembre 1975, l'effettuazione di un servizio di linea trisettimanale tra Pisa e Francoforte ed ha sottoposto all'approvazione del ministro il relativo orario.

Hanno trovato pertanto giusto accoglimento le istanze — che l'interrogante ha autorevolmente interpretato e caldeggiato — della regione Toscana, degli altri enti pubblici regionali, nonché degli operatori economici interessati.

Il Ministro: MARTINELLI.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

TANTALO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quali opportuni ed urgenti provvedimenti intenda adottare per non procrastinare ulteriormente l'estensione della filodiffusione alla città di Matera e alla sua provincia; ciò nella considerazione che tale mancata realizzazione è dalle popolazioni interessate addebitata ad una ingiustificata precedenza accordata ad altre province dalla RAI-TV che, adducendo l'esistenza di una presunta carenza dei necessari mezzi trasmissivi, da parte della SIP che viceversa risulta, all'interrogante, pronta per quanto di sua spettanza fin dal 1971, ha rinviato, nonostante le assicurazioni fornite e i precisi impegni assunti, a tempo indeterminato, — si parla con estrema incertezza dell'anno 1976 — l'attuazione del servizio. (4-13314)

RISPOSTA. — Il lamentato ritardo nella attivazione del servizio di filodiffusione a Matera è stato determinato esclusivamente — ed a motivo del momento congiunturale economico — dalla mancata consegna, entro i termini, da parte delle ditte fornitrici, dei materiali e degli equipaggiamenti necessari, fra i quali quelli occorrenti alla costituzione dei canali musicali facenti parte dei mezzi trasmissivi.

Si assicura, comunque, che sia la SIP che la RAI-TV sono seriamente impegnate ad accelerare, per quanto possibile, l'estensione del detto servizio non soltanto a Matera ma anche ad altre città comprese nel piano già approvato da questo Ministero.

Si assicura, comunque, che sia la SIP sia la RAI-TV sono seriamente impegnate ad accelerare, per quanto possibile, la estensione del detto servizio non soltanto a Matera ma anche ad altre città comprese nel piano già approvato da questo Ministero.

Il Ministro: GIULIO ORLANDO.

TASSI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda assumere per assicurare ai docenti il pagamento di quelle ore di insegnamento eccedenti le 18 ore settimanali che avessero prestato a partire dal 12 novembre 1974, data di entrata in vigore dei decreti delegati. Infatti l'articolo 83 del decreto del Presidente della Repubblica n. 417 del 31 maggio 1974, fissando l'orario di servizio per il personale do-

cente, stabilisce che ogni ora di insegnamento prestata per qualsiasi motivo al di là dell'obbligo d'orario delle 18 ore settimanali, va retribuita interamente.

A tutt'oggi, invece, i provveditorati agli studi non provvedono ancora a tale pagamento adducendo il motivo che mancano disposizioni in merito dal Ministero competente.

D'altro canto, essendo l'articolo 88 già applicato per quanto concerne l'aggravio delle condizioni di lavoro determinato dall'applicazione delle 20 ore di servizio mensili, è gravissimo che non si sia ancora provveduto a rendere operante lo stesso articolo per la parte che prevede la retribuzione del docente. (4-12881)

RISPOSTA. — La questione prospettata dall'interrogante è attualmente allo studio di questo Ministero, che provvederà, quanto prima, ad impartire opportune istruzioni allo scopo di ovviare alle difficoltà interpretative, riscontrabili nella normativa prevista dal primo e quarto comma dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione: SPITELLA.

TASSI. — *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* — Per sapere cosa costi e cosa intendano fare per sollecitamente definire e liquidare la pensione di Fea Antonio residente a Piacenza, via Grandi, 9.

La pratica porta il n. 800/30014 di posizione della direzione generale della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, e dal 18 dicembre 1973 giace tuttora, per quanto è dato sapere, al comitato per le pensioni privilegiate ordinarie presso la Corte dei conti. (4-13353)

RISPOSTA. — La pratica relativa alla concessione in favore dell'appuntato di pubblica sicurezza in congedo Antonio Fea di un assegno privilegiato di quinta categoria, per la durata di quattro anni è stata trasmessa, in data 18 dicembre 1973, al comitato per le pensioni privilegiate ordinarie.

Il predetto collegio ha restituito gli atti, corredati dal parere favorevole, solo il 21 aprile 1975.

Il relativo decreto, pertanto, è stato adottato il 26 aprile ed in pari data è stato inviato alla ragioneria centrale per gli

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

adempimenti di sua competenza e per l'inoltro alla Corte dei conti ai fini della registrazione.

Il Ministro dell'interno: GUI.

TERRANOVA, COLOMBU, ANDERLINI, CHANOUX E MASULLO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se sia a conoscenza del comunicato stampa diramato il 3 novembre 1974 dall'ambasciata d'Italia a Londra in cui tra l'altro si affermava che nella prossima riforma del codice di procedura penale italiano verrà introdotto il sistema della *cross-examination* diffondendo così una informazione del tutto inesatta alla pubblica opinione.

Gli interroganti chiedono di sapere quali interventi intenda adottare per far sì che comunicati stampa come quello citato, diramati dall'organo ufficiale che rappresenta all'estero la Repubblica italiana, siano redatti con la massima precisione e con senso di responsabilità e si eviti la diffusione di notizie prive di qualsiasi fondamento.

(4-12794)

RISPOSTA. — L'ambasciata in Londra non ha diramato alcun comunicato — né direttamente né indirettamente — sulla riforma del codice penale in Italia. Né la predetta rappresentanza ha dato all'agenzia ANSA elementi per la nota pubblicata dall'agenzia stessa in data 3 novembre 1974, nella quale è cenno, tra l'altro, anche della introduzione del sistema delle *cross-examination* nel nuovo codice di procedura penale italiano.

Conviene far presente, infine, che secondo la prassi, le missioni italiane all'estero si astengono, di regola, dall'emanare « comunicati stampa », onde i rilievi che si leggono nell'interrogazione non possono, particolarmente nella fattispecie, in effetti essere loro rivolti.

Come risulta da altre note diffuse nei giorni precedenti dalla stessa agenzia di stampa, una delegazione del Consiglio superiore della magistratura si trovava a Londra in quei giorni per incontri e colloqui con membri del governo e con giuristi inglesi. I colloqui che ebbero luogo in tale occasione si inquadrano nelle direttive fissate, in tema di riforma del processo penale, dall'articolo 2 della legge di delega n. 198 del 1974.

Il Sottosegretario di Stato: CATTANELI.

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere se siano a conoscenza del susseguirsi di agitazioni da parte dei cittadini di Caulonia (Reggio Calabria) contro la grave situazione causata dalla insufficienza di acqua potabile per uso domestico, che continua ad essere erogata, anche nelle stagioni invernali, mediante appositi turni.

Le difficoltà idriche sono state causate dalla diminuzione dell'acqua dei pozzi costruiti dalla Cassa per il mezzogiorno, la quale, mentre riscuote dal comune il regolare canone, non garantisce l'approvvigionamento idrico alle popolazioni del centro e delle frazioni.

Al fine di alleviare i disagi della popolazione e a risolvere in via definitiva l'importante problema, gli interroganti chiedono di conoscere se ritengano opportuno e urgente predisporre il finanziamento per l'ammodernamento dell'acquedotto originario di Stramerchi dove esistono diverse sorgenti che possono fornire enormi quantità di acqua.

(4-00517)

RISPOSTA. — Nel periodo estivo l'erogazione dell'acqua potabile in Caulonia centro avviene mediante turni quotidiani di 12 ore, resisi necessari per consentire l'approvvigionamento idrico anche del rione più alto dell'abitato, posto nelle adiacenze del serbatoio.

L'erogazione dell'acqua da parte della Cassa per il mezzogiorno è insufficiente solo per il centro abitato, mentre per le frazioni di Focà (Reggio Calabria) e Caulonia Marina, serviti da altro acquedotto della medesima Cassa per il mezzogiorno, tale problema non esiste.

Per ovviare alla suddetta carenza di acqua è stato redatto, da parte del comune di Caulonia, un progetto che dovrà essere finanziato dalla Cassa per il mezzogiorno, al fine di rinnovare totalmente l'esistente acquedotto Stramarchi, attualmente in pessime condizioni sia per vetustà sia per i danni provocati dalle alluvioni del 1951-1953.

Per tale progetto, a causa della fortissima lievitazione dei prezzi, si sta provvedendo, sempre da parte del comune di Caulonia, all'aggiornamento dei prezzi.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

dopo di che sarà posto in istruttoria per il successivo *iter* di approvazione da parte della Cassa per il mezzogiorno.

Il Ministro dei lavori pubblici:
BUCALOSSÌ.

VALENSISE E TRIPODI ANTONINO.

— *Al Ministro per gli interventi straordinari nel mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord ed al Ministro dei trasporti.*

— Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per rendere agibile al più presto, ed in ogni caso in tempo per la prossima stagione turistica, l'aeroporto di Lametia Terme la cui ritardata ultimazione non sembra trovare giustificazione alcuna nei tempi tecnici necessari ormai spropositamente dilatati specie in confronto ai tempi impiegati per la realizzazione di opere similari in altre parti d'Italia. (4-08229)

RISPOSTA. — L'aeroporto di Lametia Terme è in corso di realizzazione con affidamento al Ministero dei trasporti per l'esecuzione delle opere, mentre il finanziamento delle opere stesse avviene a cura della Cassa per il mezzogiorno.

Sull'entità dei tempi necessari per la realizzazione delle opere influisce, quindi, anche in modo gravoso, la necessità di coordinamento tra i predetti due enti, sia a livello tecnico che amministrativo.

L'attuale situazione dell'aeroporto vede già realizzate tutte le infrastrutture di volo, cioè la pista, i piazzali di sosta e manovra degli aeromobili e le bretelle di raccordo, mentre in effetti la situazione edilizia aeroportuale ha attraversato una fase di ristagno per i motivi qui di seguito esposti.

CASERMA DEI VIGILI DEL FUOCO
ED AEROSTAZIONI MERCI.

I lavori iniziati nel luglio 1973, furono sospesi il giorno 8 ottobre 1973 per l'aerostazione ed il 17 dicembre del 1973 per la caserma dei vigili del fuoco, in quanto in base alle risultanze del sopralluogo di una commissione nominata dalla Cassa per il mezzogiorno, questa ritenne che le fondazioni originariamente progettate per i due edifici fossero insufficienti e dette quindi incarico, in data 28 gennaio 1974, a due progettisti per la redazione del progetto nonché delle strutture in elevazione.

La perizia relativa alle opere di rafforzamento venne approvata dalla Cassa per il mezzogiorno con delibera n. 1345/AER del 31 maggio 1974.

La sopracitata Cassa in data 20 giugno 1974 comunicò detta approvazione alla direzione generale aviazione civile che, dopo aver provveduto a stipulare con la ditta appaltatrice dei lavori l'atto di sottomissione ed a porre in essere gli adempimenti richiesti dal foglio di prescrizione allegato alla delibera di approvazione del consiglio di amministrazione della Cassa, in data 8 luglio 1974, riprese i lavori di costruzione degli edifici in argomento.

Il lungo periodo di sospensione ha tra l'altro dato luogo alla formulazione da parte della ditta appaltatrice di riserve scritte sui documenti contabili, che questa amministrazione ha esaminato e trasmesso con la relazione dell'ingegnere capo alla commissione collaudatrice in data 28 aprile 1975.

Per quanto riguarda la caserma dei vigili del fuoco, la direzione generale dell'aviazione civile ha provveduto in data 11 aprile 1975, a consegnare i calcoli al genio civile di Catanzaro per il necessario visto. Detti calcoli sono stati approvati dal genio civile in data 28 aprile 1975 e sono pervenuti il 9 maggio 1975 alla scrivente. Copia della lettera d'approvazione è stata trasmessa alla Cassa per il mezzogiorno ed alla direzione lavori in data 24 maggio 1975.

Alla data odierna malgrado i solleciti fatti dalla direzione generale dell'aviazione civile, non sono ancora pervenuti i calcoli delle strutture in elevazione riguardanti l'aerostazione merci. Si ritiene comunque che, malgrado i sopra indicati contrattempi, i due fabbricati potranno essere ultimati entro la fine del mese di dicembre 1975.

SPOSTAMENTO ELETTRODOTTO.

I lavori relativi allo spostamento dell'elettrodotto sono stati ultimati nel mese di maggio 1974.

IMPIANTO SEGNALAZIONI LUMINOSE DI ASSISTENZA AL VOLO (IMPIANTI VOLI NOTTURNI)
E RETE ELETTRICA DI DISTRIBUZIONE.

Il consiglio di amministrazione della Cassa per il mezzogiorno ha approvato in data 22 aprile 1975 i progetti relativi.

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Per l'esecuzione delle opere affidate al Ministero dei trasporti — direzione generale dell'aviazione civile — quest'ultima ha in corso l'approntamento di una licitazione privata ad offerta prezzi tra idonee ditte specializzate.

I tempi tecnici necessari sono rispettivamente di mesi 10 per ognuno dei citati impianti.

ALLACCIAMENTO TELEFONICO E RELATIVA CABINA.

Il progetto per la rete telefonica è in fase di completamento da parte della SIP incaricata direttamente dalla Cassa per il mezzogiorno. L'aviazione civile ha fornito in data 26 novembre 1974 alla suddetta Cassa i dati necessari per la stesura del progetto esecutivo.

Non si può al momento fare una previsione attendibile sulla data di ultimazione dei necessari lavori.

ACQUEDOTTO.

I lavori sono eseguiti direttamente dalla Cassa per il mezzogiorno. Detto ente ha già effettuato due gare per appaltare i relativi lavori che sono andate deserte.

Da comunicazioni verbali avute da un funzionario tecnico dell'ufficio competente della Cassa per il mezzogiorno risulta che è in corso di espletamento la terza gara.

Il tempo tecnico per il completamento dei lavori è di 12 mesi.

AEROSTAZIONE PASSEGGERI DEFINITIVA.

Il progetto esecutivo per l'aerostazione passeggeri è stato trasmesso dalla direzione generale aviazione civile alla Cassa per il mezzogiorno in data 4 marzo 1975.

Non si può attualmente fare una previsione attendibile sulla data di inizio dei lavori in quanto i successivi adempimenti per l'approvazione definitiva del suddetto progetto esecutivo da parte della delegazione speciale del consiglio superiore dei lavori pubblici prima, e da parte del consiglio di amministrazione della Cassa dopo, sono curati direttamente dalla Cassa stessa.

Il tempo tecnico per l'esecuzione dei lavori è di 600 giorni.

REALIZZAZIONE DELLE RIMANENTI
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI.

Il consiglio di amministrazione della Cassa per il mezzogiorno, per un migliore coordinamento dei lavori ed allo scopo di abbreviarne i tempi di esecuzione, ha disposto in data 15 novembre 1974 l'affidamento ad un'unica impresa per la realizzazione delle rimanenti opere edili e degli impianti, fatta eccezione, per questi ultimi, di quelli di pertinenza dell'aeronautica militare, che verranno realizzati a cura di questa ultima dietro finanziamento della Cassa per il mezzogiorno.

La Cassa per il mezzogiorno ha dato comunicazione all'aviazione civile dell'affidamento delle suddette opere di completamento dell'aeroporto di Lametia Terme il 6 dicembre 1974.

Successivamente, in data 28 febbraio 1975, la citata Cassa ha trasmesso le relative delibere di affidamento all'aviazione civile per la stipula del contratto.

In attesa del perfezionamento del contratto si sta provvedendo alla installazione del cantiere ed alla sistemazione delle aree su cui verranno costruiti i vari manufatti in maniera che entro il 15 giugno 1975, si possa dare effettivo inizio ai relativi lavori.

Le consegne avverranno comunque in tempi differenziati secondo un programma redatto dall'aviazione civile e dalla Cassa per il mezzogiorno.

Le opere in argomento sono le seguenti con a fianco segnati i tempi tecnici necessari per il loro completamento:

serbatoio idrico	mesi 12
torre di controllo	» 8
manufatto bottini bordo	» 5
forno inceneritore	» 7
impianto depurazione	» 14
centrale tecnica	» 9
servizi logistici (alloggiamenti militari) indispensabili per ottenere l'apertura dell'aeroporto	» 12
impianto fognante	» 10
impianto idrico	» 4
stazione metereologica	» 6
alloggio direttore aeroporto	» 18
ricovero attrezzi	» 9
ricovero automezzi	» 12
stazione radio	» 8

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1975

Per ottenere una prima apertura al traffico aereo dell'aeroporto in argomento, l'aviazione civile in accordo con la Cassa per il mezzogiorno, curerà con carattere prioritario, la realizzazione delle opere e degli impianti necessari per ottenere detta apertura.

Per quanto sopra esposto ed in considerazione che i tempi indicati dipendono anche da quelli impiegati dalle altre amministrazioni ed in particolare dalla Cassa per il mezzogiorno per l'approvazione

delle opere, non si può formulare una previsione precisa circa la data della predetta apertura; tuttavia questa amministrazione, per quanto di propria competenza, porrà ogni cura per il sollecito compimento delle opere necessarie avendo come obiettivo quello di pervenire all'apertura stessa entro il mese di maggio 1976.

Il Ministro dei trasporti: MARTINELLI.