14. ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1977.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

PAG.

AMADEI: Ritiro della Ferrari dal gran premio di « Formula 1 » (4-00248) (risponde ANTONIOZZI, *Ministro del turismo e dello spettacolo*). 376

AMARANTE: Rivalutazione delle pensioni degli ex dipendenti degli enti locali (4-01425) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 377

AMBROSINO: Funzionalità dell'aeroporto di Capodichino (Napoli) (4-00932) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 377

AMICI: Presunti incarichi di progettazione a liberi professionisti da parte del Consorzio acquedotti degli Aurunci (4-00916) (risponde DE MITA, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*). 378

ANGELINI: Operazioni di nomina e assegnazioni di sede presso il provveditorato agli studi di Taranto (4-00938) (risponde FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 378

BELLOCCHIO: Inefficienza della linea Benevento-Villa Literno (Caserta) (4-01423) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 379

BERTANI ELETTA: Pensione di guerra alle vittime civili e loro superstiti (4-01277) (risponde ABIS, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 380

BIAMONTE: Pratica pensione di guerra di Plantulli Giuseppe (4-01259) (risponde ABIS, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 380

BOLLATI: Classifica insegnanti elementari Bellia Vincenzo e Lurago Vittorio nel concorso a posti di vigilanza scolastica al magistero (4-00858) (risponde FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 380

BOLOGNARI: Ventilato raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania (4-01346) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 381

PAG.

BRINI: Tipologia di contabilità speciali nell'ambito dell'amministrazione statale (4-01369) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 382

CARLOTTO: Liquidazione delle pensioni agli ex dipendenti dello Stato (4-01045) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 383

CITARISTI: Per l'utilizzazione delle somme stanziate per il potenziamento della rete ferroviaria (4-01254) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 384

COLUCCI: Quotazione in Borsa del titolo « Unione industriale » (4-01226) (risponde MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 386

COSTA: Nomine organi amministrativi degli istituti di credito (4-01248) (risponde STAMMATI, *Ministro del tesoro*). 386

COSTA: Lavori sul tratto ferroviario Mondovì-Ceva (Cuneo) (4-01249) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 387

COSTAMAGNA: Atteggiamento del Governo italiano sul mancato incontro di Coppa Davis Russia-Cile (4-00401) (risponde ANTONIOZZI, *Ministro del turismo e dello spettacolo*). 387

COSTAMAGNA: Riconoscimento dello SNALCO, sindacato autonomo del CONI (4-00968) (risponde ANTONIOZZI, *Ministro del turismo e dello spettacolo*). 387

COSTAMAGNA: Protesta degli studenti dell'istituto tecnico industriale L. Casale di Torino (4-01357) (risponde FRANCA FALCUCCI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 388

COSTAMAGNA: Richiesta di sedute periferiche per la revisione degli autoveicoli presso l'ispettorato della motorizzazione civile di Pinerolo (Torino) (4-01359) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 388

PAG.

D'ALESSIO: Automazione al Ministero della difesa per la disciplina dei movimenti dei militari (4-00133) (risponde LATTANZIO, *Ministro della difesa*). 389

D'ALESSIO: Presunta indennità ai militari dislocati nella frontiera orientale (4-00470) (risponde LATTANZIO, *Ministro della difesa*). 391

DI VAGNO: Conflitto di competenza per la scelta dell'area per la costruzione del nuovo aeroporto di Napoli (4-01465) (risponde EVANGELISTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*). 391

FELICETTI: Lavori del primo tronco della strada pedemontana del Gran Sasso (4-00901) (risponde DE MITA, *Ministro per per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*). 392

FERRARI MARTE: Fallimento della società di trasporto pubblico Salvi di Como (4-00790) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 393

FORTE: Presunta alienazione di commesse di lavoro assegnate alle regioni meridionali, da parte delle Ferrovie dello Stato (4-01022) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 394

FORTE: Protesta sindacale alla stazione di Cava dei Tirreni (Salerno) (4-01283) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 395

FORTE: Carenza di informazioni al pubblico nelle stazioni ferroviarie (4-01426) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 396

FRANCHI: Pubblicazione dell'onorevole Eugenio Peggio *La crisi economica italiana* (4-00666) (risponde STAMMATI, *Ministro del tesoro*). 396

GUGLIELMINO: Realizzazione della nuova aerostazione di Catania Fontanarossa (4-01328) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 397

LOMBARDO: Realizzazione della nuova aerostazione di Catania Fontanarossa (4-01313) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 397

MENICACCI: Sulla revoca del riconoscimento legale all'istituto « Canonico Ricci » di Poggio Mirteto (Rieti) (4-01231) (risponde FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 398

MENICACCI: Pensione di guerra di Paolo Malatesta (4-01291) (risponde ABIS, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 400

ORIONE: Valutazione della tredicesima mensilità ai fini della buonuscita ENPAS (4-01189) (risponde ABIS, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 400

PAG.

PANI: Categorie di persone che godono delle riduzioni ferroviarie (4-00892) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 400

SERVADEI: Riconoscimento di « teatro di tradizione » al teatro Alighieri di Ravenna (4-00852) (risponde ANTONIOZZI, *Ministro del turismo e dello spettacolo*). 410

TOCCO: Carenza di personale alla motorizzazione civile di Nuoro (4-01324) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 410

TRIPODI: Presunti trafugamenti di materiale archeologico in località Roccelletta (Reggio Calabria) (4-00920) (risponde PEDINI, *Ministro per i beni culturali e ambientali*). 411

URSO GIACINTO: Richiesta di scalo dei servizi di linea a Gallipoli (Lecce) (4-00547) (risponde FABBRI, *Ministro della marina mercantile*). 412

AMADEI E PRETI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del turismo e spettacolo, dell'industria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere – in relazione all'annunciato ritiro della Ferrari dalla partecipazione al campionato mondiale di « Formula 1 », se risponda al vero che uno dei motivi di tale grave decisione è costituito dalla assenza di reale assistenza tecnico-giuridica da parte delle autorità sportive italiane.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere quali urgenti iniziative si intendano adottare per riparare alle lacune denunciate dalla casa di Maranello, ricreando così le condizioni, si spera, per un suo sollecito ritorno alle competizioni, che tanto prestigio arrecano allo sport italiano nel mondo beneficiando altresì, indirettamente, la stessa industria automobilistica nazionale. (4-00248)

RISPOSTA. — Non può assolutamente affermarsi che alla Ferrari sia venuta a mancare l'assistenza tecnica e giuridica da parte delle autorità sportive italiane. Dall'esame dei fatti emerge invece che la casa di Maranello è stata costantemente appoggiata ad ogni livello nelle azioni intestate di fronte alle varie autorità sportive.

Infatti, la commissione sportiva automobilistica italiana ha inviato, nella maggior parte delle gare valevoli per i campionati mondiali, un proprio rappresentante per

tutelare gli interessi delle case concorrenti e dei piloti italiani ed ha al contempo, sempre cercato di ottenere tramite suoi rappresentanti presso la commissione sportiva italiana quelle clausole tecniche e giuridiche concordate con i costruttori italiani.

Si fa presente, infine, che in una riunione del consiglio sportivo nazionale, è stato riconosciuto che la commissione sportiva automobilistica italiana ha assolto i propri compiti istituzionali in favore della casa di Maranello, e che a seguito di un incontro tra la Ferrari, il presidente dell'Automobil club d'Italia ed il presidente della predetta commissione sportiva, si è avuta la decisione della Ferrari di ritornare a partecipare alle competizioni sportive.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: ANTONIOZZI.

AMARANTE E BELLOCCHIO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere – premesso che con provvedimenti legislativi venne disposta la rivalutazione delle pensioni degli ex dipendenti degli enti locali e quindi la corresponsione dei relativi aumenti con decorrenza 1° gennaio 1975 – i motivi per i quali a diversi ex segretari comunali che hanno lasciato il servizio dal luglio 1965 al giugno 1970 non sia stato corrisposto l'aumento nella misura del 30 per cento bensì solo del 6,90 per cento.

Gli interroganti citano in proposito il caso dell'ex segretario comunale Giuseppe Barone in quiescenza dal 1° aprile 1969 (certificato d'iscrizione n. 6227073) al quale, con la rata di agosto 1976, è stato corrisposto solo il 6,90 per cento sugli arretrati decorrenti dal 1° gennaio 1975. (4-01425)

RISPOSTA. — Si precisa che gli arretrati per i miglioramenti pensionistici previsti dalla legge 20 aprile 1976, n. 177 sono stati riscossi dagli interessati, contestualmente alla pensione del mese di agosto 1976.

Limitatamente ad alcune specifiche categorie di pensioni si sono verificati ritardi derivati dalla necessità di provvedere, da parte della direzione generale degli istituti di previdenza all'invio alle direzioni provinciali competenti delle comunicazioni relative al nuovo trattamento da conferire.

Per quanto concerne, in particolare, la pensione del signor Barone, si comunica che in data 28 dicembre 1976 è stato spedito alla direzione provinciale del tesoro di Salerno l'apposito ruolo di variazione con indicati gli importi annui lordi della pensione da conferire per gli anni 1975 e 1976 che ammontano, rispettivamente, a lire 3.137.000 ed a lire 3.353.500.

Il Sottosegretario di Stato: MAZZARRINO.

AMBROSINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere gli interventi urgenti che intenda adottare per assicurare un'adeguata funzionalità dell'aeroporto di Capodichino (Napoli), i cui servizi a terra rappresentano una deficienza denunciata da anni dagli enti e operatori locali, e riscontrata anche da indagini ministeriali.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se il ministro abbia disposto una ulteriore proroga, oltre il 31 ottobre 1976, al concessionario decaduto e in tal caso che la stessa sia limitata al tempo strettamente necessario alle procedure sostitutive, con garanzia che il nuovo concessionario dia ampia assicurazione di affidabilità per impegno operativo e capacità amministrativa delle maestranze che hanno risentito della indisponibilità condizionale dell'Aersapac.

L'inerzia ministeriale non deve agevolare le preoccupazioni manifestate da interrogazioni di amministratori locali al sindaco e al presidente dell'amministrazione provinciale di Napoli circa una ventilata pubblicazione dei soli servizi a terra (cosiddetti di *handling*).

Tale ipotesi non troverebbe giustificazione per la contenutezza e fisionomia dei servizi stessi, né trova riscontro in altre realtà aeroportuali italiane e straniere. Tale non auspicabile soluzione qualora la si volesse sperimentare sullo scalo partenopeo, finirebbe per agevolare il perdurare di quell'andazzo neghittoso e insufficiente denunciato dagli operatori e dagli enti turistici napoletani e servirebbe solo alla creazione – in momenti di rigida economia – di nuovo bardature e alla copertura delle irresponsabilità operative e della distrazione dell'impegno aziendale rilevato dall'inchiesta ministeriale. (4-00932)

RISPOSTA. — La concessione del servizio di assistenza a terra (*handling*) nell'aeroporto di Napoli Capodichino, scaduta, come è noto, fin dal 31 dicembre 1975, è stata ulteriormente prorogata per tre mesi

a decorrere dal 1° novembre 1976, in attesa che il Consiglio di Stato esprima il necessario parere sul progetto di contratto per il rinnovo della concessione stessa.

La proroga si è resa necessaria per consentire l'espletamento della procedura di affidamento, mediante licitazione privata, del servizio in questione a ditta specializzata.

Infatti nella situazione attuale non vi è possibilità, ai sensi delle vigenti disposizioni, di adottare una soluzione diversa, sia perché manca il soggetto pubblico con cui trattare, sia perché non appare opportuno né conveniente affidare ad un ipotetico consorzio la gestione di un solo servizio e non il complesso di tutti i servizi che si svolgono nell'ambito aeroportuale, ivi compresa la gestione delle aerostazioni passeggeri e merci e loro pertinenze.

Il Ministro: RUFFINI.

AMICI E DE GREGORIO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se risulti a verità che il Consorzio acquedotti degli Aurunci ha dato incarico di progettazione a circa trenta liberi professionisti per la redazione di altrettanti progetti di acquedotti da realizzare nei territorio di competenza del Consorzio, anziché servirsi del proprio ufficio tecnico, appositamente attrezzato per tali lavori;

in caso affermativo, i nomi dei liberi professionisti incaricati, l'elenco delle opere da progettare e l'entità dell'onorario stabilito per ciascun progettista;

se ritenga opportuno ed urgente intervenire per evitare un inutile sperpero di denaro pubblico, sempre che quanto sopra corrispondesse a verità. (4-00916)

RISPOSTA. — Il Consorzio acquedotti degli Aurunci ha dato assicurazione alla Cassa per il Mezzogiorno di non avere affidato gli incarichi di progettazione - cui fanno cenno gli onorevoli interroganti - che, per altro, erano stati in un primo tempo previsti.

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: DE MITA.

ANGELINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere - premesso che:

1) fino al 1972 nelle graduatorie provvisorie di sistemazione per la matematica applicata sono stati inclusi anche gli abilitati all'insegnamento della matematica e fisica;

2) successivamente al 1972 è stato chiaramente affermato il principio secondo il quale all'insegnamento di matematica applicata negli istituti tecnici commerciali e per periti aziendali e istituti professionali per il commercio potevano accedere, e quindi nella relativa graduatoria abilitati potevano essere inclusi, solo coloro che avessero conseguito la specifica abilitazione di matematica applicata;

3) all'applicazione scrupolosa delle norme vigenti è intervenuto il Ministro con nota telegrafica n. 2545 del 16 ottobre 1972 « Riferimento quesiti pervenuti precisasi che insegnanti incaricati matematica, matematica finanziaria attuariale e statistica metodologica et fisica istituti tecnici commerciali debbono essere nominati per effetto inclusione graduatoria matematica applicata di cui at classe concorso quarantottesimo decreto ministeriale 2 marzo 1972 »;

4) invece, sempre successivamente al 1972, il provveditorato di Taranto ha seguito il diverso orientamento di inserire nella graduatoria provinciale abilitati di matematica applicata anche coloro che hanno conseguito la abilitazione in matematica e fisica (pur dopo il 1972) e che non hanno ritenuto opportuno frequentare i corsi abilitanti ordinari e speciali di matematica;

5) tale orientamento contrasta con il carattere specialistico dell'insegnamento di matematica applicata negli istituti tecnici commerciali e per periti aziendali (intero quinquennio) e negli istituti professionali;

6) addirittura il provveditorato di Taranto ha assegnato cattedre di matematica applicata, funzionanti presso l'istituto tecnico commerciale Pitagora di Taranto, a titolo di assegnazione definitiva di sede, ai diciassettisti che non sono in possesso della abilitazione di matematica applicata;

7) tale assegnazione si è tradotta in ulteriore sottrazione di posti per coloro che

sono abilitati all'insegnamento della matematica -

se ritengano opportuno per il retto funzionamento delle istituzioni scolastiche della provincia di Taranto e per una corretta applicazione delle normative legislative esistenti, adottare i provvedimenti del caso per porre termine a tale illegittima situazione richiamando all'attenzione del provveditorato agli studi di Taranto che gli abilitati all'insegnamento di matematica e fisica non hanno titolo all'insegnamento nella graduatoria provinciale di sistemazione per gli abilitati per l'insegnamento della matematica applicata. (4-00938)

RISPOSTA. — Per effetto della corrispondenza dichiarata nella colonna 3 della tabella *B*, annessa al decreto ministeriale 18 giugno 1974 (il cui testo è stato opportunamente coordinato con i precedenti decreti ministeriali 2 marzo 1972 e 9 dicembre 1972), le abilitazioni in matematica e fisica sono da considerare valide, insieme con quella specifica prevista dalla classe 36, per esercitare - da abilitati - l'insegnamento della matematica applicata, negli istituti tecnici commerciali e per periti aziendali, e della matematica applicata e statistica negli istituti professionali.

Non si ravvisano, pertanto, irregolarità nelle operazioni disposte dal succitato provveditore agli studi.

Quanto, poi, all'opportunità di modificare la normativa introdotta con il decreto ministeriale 2 marzo 1972 e successive modificazioni ed integrazioni, si esprime l'avviso che l'intera materia debba essere opportunamente rideterminata, alla luce anche dell'esperienza sin qui acquisita, in sede di riforma generale dell'istruzione secondaria di secondo grado.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

BELLOCCHIO, BROCCOLI, FORTE, AMARANTE, BIAMONTE, MATRONE, CONTE E MASTELLA. — *Al Ministro dei trasporti*. — Per sapere:

a) se risponda a verità la notizia secondo la quale il treno *R860* che da Benevento raggiunge Villa Literno (Caserta) viene effettuato con materiale rotabile del gruppo *E601* proveniente da Roma San Lorenzo da dove parte vuoto alle ore 2 circa con O.L. e ritorno, dopo aver effettuato il percorso per servizio viaggiatori da Benevento a Villa Literno;

b) quali sono i motivi per cui detto materiale vuoto e fuori servizio, a volte, raggiunge Benevento con notevoli ritardi;

c) se ritenga intervenire con sollecitudine affinché un chiaro caso di spreco di uomini e materiale abbia fine;

d) quali iniziative intenda prendere per sodisfare le numerose e continue richieste di miglioramento complessivo della composizione di detto treno espresse dai numerosissimi utenti che, già in partenza da Salerno, a volte sono costretti a restare in piedi per mancanza di posti dato che gli attuali sei pezzi (tre in partenza da Salerno e tre da Napoli Margellina) si dimostrano ogni giorno sempre più insufficienti soprattutto per quei viaggiatori provenienti da Benevento sistematicamente condannati a viaggiare in piedi o addirittura stipati negli abitacoli dei servizi (WC, cucina, ecc.), cosa questa che risulta dai numerosi rapporti fatti da tempo dal personale di scorta al treno stesso. (4-01423)

RISPOSTA. — L'effettuazione del treno rapido 860 Sorrento-Villa Literno con mezzi leggeri gruppo 801 comporta anche l'utilizzazione a vuoto dei mezzi stessi, che non è possibile evitare per esigenza di carattere tecnico.

D'altro canto l'invio di materiale fuori servizio non richiede l'impiego di personale di scorta, per cui tale relazione viene additata - essendo meno onerosa - ogni volta che non sia prevedibile, come nel caso in questione, un'adeguata corrente di traffico in concomitanza del periodo di circolazione del materiale in trasferimento da una ad un'altra località.

Per quanto riguarda poi i disagi lamentati per le comunicazioni mattutine da Benevento a Roma, assicurata dal predetto rapido 860 e del coincidente rapido 896, si può concludere sin d'ora che con il prossimo orario 1977-1978 Benevento usufruirà di un ulteriore collegamento mattutino con la Capitale.

Infatti, dal 22 maggio 1977 verrà istituito una nuova comunicazione mattutina da Bari per Roma, prevedendo per il treno rapido 862 (che attualmente circola solamente da Bari a Napoli) anche una sezione Bari-Aversa-Roma che arriverà nella Capi-

tale alle ore 10,18 e che agevolerà indubbiamente pure gli utenti da Benevento che non dovrebbero – in questo caso – neppure assoggettarsi ai disagi del trasbordo.

Il Ministro: RUFFINI.

BERTANI ELETTA E ZOPPETTI. — *Al Ministro del tesoro*. — Per conoscere lo stato di applicazione della legge 28 maggio 1973, n. 296, « Estensione delle disposizioni in materie di pensioni di guerra alle vittime civili e loro superstiti, a seguito di dimostrazioni avvenute tra il 25 luglio e l'8 settembre 1943 », il numero delle domande di pensione avanzate e quelle concesse e le ragioni che eventualmente ostino il loro accoglimento;

per conoscere, in particolare, se le domande avanzate dai cittadini feriti durante la manifestazione del 28 luglio 1943 alle « Officine meccaniche reggiane » o dai loro superstiti siano state già esaminate o sono ancora in corso;

per sapere se ritenga opportuno sollecitare la concessione delle medesime, dal momento che sono trascorsi quasi due anni dalla presentazione delle domande stesse. (4-01277)

RISPOSTA. — La categoria delle vittime civili e loro superstiti rientra in quella più vasta dei civili aventi diritto a pensione di guerra; pertanto, nell'ambito delle pratiche concernenti appunto i civili, appaiono di difficile individuazione le istanze prodotte ai sensi della legge n. 296, del 1973. Per tale ragione, non è possibile precisare l'entità numerica di quelle definite e di quelle in corso di trattazione.

Devesi comunque assicurare che, in via generale, le istanze in argomento, al pari di quelle riguardanti le altre categorie, vengono trattate con regolarità, nei tempi strettamente richiesti dal complesso *iter* procedurale.

Il Sottosegretario di Stato: MAZZARRINO.

BIAMONTE. — *Al Ministro del tesoro*. — Per conoscere lo stato della pratica per pensione di guerra intestata al signor Plantulli Giuseppe, nato il 15 giugno 1921, residente alla via F. Spirito n. 34, in Salerno. (4-01259)

RISPOSTA. — Sono in corso i necessari adempimenti per far luogo, ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 luglio 1971, n. 585, alla revisione amministrativa del decreto ministeriale del 31 luglio 1970, n. 2434877, con il quale al predetto venne negato diritto a trattamento pensionistico per non riscontrato aggravamento del pregresso reumatismo articolare, a suo tempo giudicato non classificabile, e per non dipendenza da causa di servizio di guerra dell'infermità « note di artrosi diffusa ». E ciò a seguito della segnalazione effettuata dalla procura generale della Corte dei conti, in ordine al ricorso giurisdizionale numero 818318 prodotto dall'interessato avverso il suindicato provvedimento di diniego.

A tal fine, infatti, gli atti concernenti il signor Plantulli sono stati trasmessi alla commissione medica superiore perché, previa visita diretta, esprima un conclusivo parere tecnico-sanitario in merito alle cennate affezioni.

Si assicura l'interrogante che non appena il suddetto superiore collegio medico avrà formulato, in proposito, il proprio avviso, verranno adottati, con ogni possibile sollecitudine, gli opportuni provvedimenti.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

BOLLATI. — *Al Ministro della pubblica istruzione*. — Per sapere:

1) quale posto occupino gli insegnanti elementari Bellia Vincenzo e Lurago Vittorio nella graduatoria finale del concorso a 30 posti di ammissione alla facoltà di magistero per gli iscritti a vigilanza scolastica;

2) quale punteggio i suddetti insegnanti abbiano ottenuto;

3) con quale punteggio si siano classificati il primo e il trentesimo vincitore nella graduatoria;

4) quale sia il primo concorrente non vincitore in graduatoria che non ha dato alcun esame all'università;

5) quale sia stato il criterio di valutazione adottato per stabilire la graduatoria stessa;

6) se tale criterio sia valido sempre oppure varia di anno in anno;

7) quanti punti siano assegnati per ogni anno di servizio;

8) quanti punti siano assegnati per ogni esame sostenuto all'università;

9) quali altri titoli vengano presi in considerazione e quali punteggi attribuiti. (4-00858)

RISPOSTA. — 1) Gli insegnanti elementari Bellia Vincenzo e Lurago Vittorio occupano, nella graduatoria generale di merito del concorso a 30 posti di missione presso le facoltà di magistero delle università degli studi e presso gli istituti superiori di magistero pareggiati, rispettivamente il 93° posto con punti 30,80 e il 128° con punti 11,60.

2) Il primo e l'ultimo degli insegnanti risultati vincitori del concorso in oggetto hanno conseguito rispettivamente punti 54,40 e punti 41,75. La graduatoria dei vincitori e quella generale di merito sono, tuttora, affisse all'albo di questo Ministero a disposizione di quanti vogliano prenderne visione e sono in corso di pubblicazione nel bollettino ufficiale del Ministero.

3) L'insegnante Severi Giovanni (32° in graduatoria, con punti 40,85) è il primo concorrente non vincitore che non ha sostenuto alcun esame all'università.

4) La commissione, nel predisporre la tabella di valutazione anche quest'anno, ha tenuto presenti le disposizioni di legge vigenti in materia ed in particolare l'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 30 agosto 1952, n. 1969, che stabilisce che le graduatorie saranno compilate sulla base dei seguenti elementi:

a) qualità e durata del servizio di ruolo del maestro;

b) voti riportati negli esami di ammissione al magistero o all'istituto superiore di magistero pareggiato e, per i candidati ammessi negli anni precedenti, voti conseguiti nei singoli esami del corso;

c) titolo di studio e pubblicazione;

d) parere del consiglio scolastico provinciale.

Tuttavia, in considerazione del fatto che negli anni precedenti hanno fruito del beneficio soprattutto insegnanti anziani, ha ritenuto necessario variare la determinazione dei punteggi relativi al servizio scolastico dei candidati ed ai corsi di aggiornamento e perfezionamento, al fine di consentire l'assegnazione dei posti di missione anche agli insegnanti con minor servizio affinché questi, conseguito il titolo universitario, possano inserirsi nel ruolo direttivo. Ciò in conformità dello spirito originario della legge.

5) La commissione ha, pertanto, stabilito di attribuire, per ogni anno di servizio prestato nell'ultimo decennio con qualifica non inferiore a buono, punti uno per il servizio, punti due per ogni qualifica di ottimo, punti uno per ogni qualifica di distinto e, per ogni anno di servizio prestato anteriormente all'ultimo decennio, punti 0,20 per il servizio, punti 0,25 per ogni qualifica di ottimo, punti 0,10 per ogni qualifica di distinto.

6) Ha stabilito, altresì, di attribuire, in base ai voti conseguiti dai concorrenti nei singoli esami del corso di vigilanza, per ciascun esame un punteggio decrescente da punti tre per la votazione di 30/30 e lode a punti 0,25 per la votazione di 21/30.

7) La commissione, oltre ai titoli di cui sopra, ha stabilito di prendere in considerazione eventuali lauree (punti tre per ciascuna); il diploma di abilitazione all'insegnamento nelle scuole speciali per ciechi e sordomuti (punti 1,50); il diploma di assistente sociale (punti uno); corsi universitari di perfezionamento in scienze umane post-laurea di durata annuale (punti uno) e biennale (punti due); corsi di aggiornamento autorizzati dal Ministero della pubblica istruzione, ai sensi degli articoli 395, 396 (punti 0,05 ciascuno) e 404 (punti 0,25) del regio decreto 26 aprile 1928, n. 1297; il risultato conseguito nel concorso per merito distinto (punti tre per i vincitori, punti due per gli idonei); le pubblicazioni, purché originali e firmate.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

BOLOGNARI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se esista un progetto di spostamento della linea ferroviaria nel tratto Messina-Catania, spostamento che da anni viene prospettato al fine di raddoppiare la linea stessa, oggi decisamente in-

sufficiente a garantire un servizio di collegamenti ferroviari adeguato alla importanza dei centri dislocati sulla costa jonica.

In caso affermativo, per sapere quali siano le cause della mancata realizzazione dello spostamento a monte e se vi siano intendimenti per la rimozione di eventuali ostacoli. (4-01346)

RISPOSTA. — Il graduale raddoppio della linea ferroviaria Catania-Messina rientra da tempo nelle previsioni dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nel quadro degli interventi di potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato.

In considerazione della necessità di servire i centri dislocati sulla costa, tale raddoppio, con l'adeguamento delle stazioni e degli scali, è stato impostato, ove possibile, in affiancamento alla linea esistente con le necessarie rettifiche di curve per aumentare la velocità di percorrenza, mentre per i tratti più tortuosi o dove sussistono particolari soggezioni tecniche o di esercizio è previsto lo spostamento a monte della linea, con conseguenti tratti in galleria.

Si tratta di interventi tecnicamente complessi e di notevole impegno finanziario.

Per quanto riguarda la realizzazione del raddoppio della linea (già a doppio binario tra Messina e Contesse), sono in via di ultimazione i lavori nel tratto da Contesse a Giampilieri; per altro l'Azienda ferroviaria non ha finora potuto provvedere al raddoppio di altri tratti a causa di ostacoli ed opposizioni frapposti dai comuni e da altri enti locali interessati, ed ha dovuto porre allo studio notevoli varianti ai progetti.

Solo recentemente, a seguito di lunghe e laboriose trattative e grazie anche all'inserimento, da parte della Regione siciliana, del tracciato del raddoppio da Catania a Calatabiano nel piano territoriale di coordinamento etneo approvato nel febbraio del 1975, sono stati ottenuti i benestari dei comuni e degli enti interessati al tratto Ognina-Guardia Mangano e si è potuto quindi per il raddoppio di tale tratto procedere all'approvazione dei lavori (decreto ministeriale dell'11 agosto 1976, n. 1917), secondo il progetto aggiornato; sono già avviate le procedure per pervenire all'appalto delle relative opere.

Agli ulteriori lavori di proseguimento e completamento del raddoppio che, come già accennato all'inizio, rientrano fra gli obiettivi che si propone l'Azienda delle ferrovie dello Stato, si potrà dare corso in relazione alle disponibilità finanziarie ed all'ottenimento dei necessari benestari da parte degli enti locali.

Il Ministro: RUFFINI.

BRINI, CARANDINI, COLONNA E BERNARDINI. — *Al Ministro del tesoro*. — Per conoscere quali siano le tipologie delle contabilità speciali esistenti nell'ambito dell'amministrazione statale, a quali esigenze ognuna di essa risponda, quali enti e amministrazioni se ne avvalgano ed a quali controlli siano sottoposte. (4-01369)

RISPOSTA. — Le contabilità speciali esistenti nell'amministrazione statale sono disciplinate dagli articoli da 585 a 591 del vigente regolamento di contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827 e successive modificazioni.

Esse si distinguono in due gruppi a seconda che siano costituite da:

1) somme versate da enti, da uffici pubblici alle sezioni di tesoreria provinciale, che ne effettuano la conservazione a fine mese in vaglia del Tesoro, intestati alla tesoreria centrale o ad enti vari con vincolo di accreditamento dei relativi importi agli appositi conti correnti (articolo 1226 a 1279 delle istruzioni generali sui servizi del Tesoro);

di questo gruppo si citano le più importanti tra quelle elencate a pagina 42 del conto consuntivo del Tesoro:

a) Azienda di Stato servizi telefonici;

b) Istituti di previdenza;

c) ENPAS;

d) Cassa depositi e prestiti;

e) Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato.

2) Somme versate da amministrazioni centrali o periferiche in appositi conti correnti aperti presso le sezioni di tesoreria provinciale a favore di amministrazioni, uffici o funzionari incaricati di provvedere alla erogazione dei fondi relativi, mediante emissione di ordinativi di pagamento, a norma delle disposizioni legislative e re-

golamentari e delle istruzioni ministeriali all'uopo emanate (articoli dal 1228 al 1312 delle istruzioni generali sui servizi del Tesoro).

Le più importanti del secondo gruppo sono (pagina 43 del conto riassuntivo del Tesoro):

a) prefetture;

b) provveditorato agli studi;

c) azienda postale e telegrafica;

d) ispettorati ripartimentali e distrettuali delle foreste;

e) comandi militari territoriali;

f) ANAS.

L'esigenza peculiare alla quale ognuna di esse risponde è quella di provvedere con la massima celerità ai pagamenti decentrati su tutto il territorio nazionale.

Il controllo amministrativo contabile viene effettuato dalla Ragioneria generale dello Stato mentre alla Corte dei conti viene reso il relativo conto giudiziale.

Il Sottosegretario di Stato: MAZZARRINO.

CARLOTTO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che le pensioni di vecchiaia e di invalidità agli ex dipendenti dello Stato, delle regioni, ecc., vengono liquidate con anni di ritardo.

Detto ritardo determina spesso delle situazioni non soltanto gravi ed insostenibili sotto il profilo economico ma dolorose sotto l'aspetto morale. Infatti molti ex dipendenti, dopo aver lavorato tutta la loro vita, sono costretti - in attesa della pensione - a ricorrere a prestiti per poter vivere.

Situazione anomala anche nei casi di decesso dell'ex dipendente prima che lo stesso abbia ottenuto la pensione; gli eredi sono soggetti agli oneri derivanti dalle imposte di successione su ratei di pensione arretrati maturati a favore del congiunto per il quale hanno sopportato, senza possibilità di defalco fiscale, le spese di mantenimento e di cure. (4-01045)

RISPOSTA. — La questione segnalata è stata ampiamente trattata nella seduta della Camera dei deputati del 17 novembre 1976 durante la quale è stata svolta l'interrogazione a risposta orale n. 3-00139 dell'onorevole Servadei.

In quell'occasione fu posto in evidenza che le strutture amministrative operanti nel settore pensionistico pubblico sono state sottoposte negli ultimi tempi ad una intensa attività a causa delle molteplici disposizioni legislative intervenute nella materia che hanno comportato reiterare riliquidazioni dei trattamenti di quiescenza (legge 18 marzo 1969, n. 249 e decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081). Tali adempimenti e soprattutto l'esodo volontario dei funzionari direttivi e degli ex combattenti (decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 e legge 24 maggio 1970, n. 336 e successive modificazioni) hanno determinato il duplice effetto negativo dell'aggravio di lavoro e della contemporanea diminuzione del personale.

Nella stessa occasione, fu anche chiarito che le amministrazioni predispongono con puntualità il trattamento provvisorio di pensione da corrispondere agli impiegati collocati a riposo, in misura quasi identica a quella definitiva, salvo nei casi in cui all'atto del collocamento a riposo non fossero stati ancora perfezionati i provvedimenti concernenti eventuali promozioni attribuite in attività di servizio al personale stesso.

Ciò premesso, va ricordato che il testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, relativo al trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato, ha consentito sostanziali innovazioni in materia di procedure ed un notevole snellimento nelle varie fasi della liquidazione dei trattamenti pensionistici.

Un ulteriore elemento di semplificazione delle procedure è derivato altresì dalla emanazione della legge 29 aprile 1976, n. 177, che ha previsto il collegamento delle pensioni del settore pubblico alla dinamica delle retribuzioni.

Il suddetto collegamento automatico alla dinamica salariale - realizzato con la diretta applicazione di coefficienti percentuali sui trattamenti in godimento - consentirà agli uffici interessati di effettuare con sistema meccanografico le variazioni dovute con carattere di generalità con una maggiore tempestività.

Conclusivamente, si ritiene che, con la normativa attuata e con quella in via di attuazione, particolarmente in materia di

decentramento, superata la fase critica determinata dall'aggravio di lavoro cui sono stati sottoposti gli uffici per le ragioni sopra evidenziate, sarà possibile eliminare i ritardi lamentati.

Per quanto concerne, infine, la questione sollevata dall'interrogante afferente il trattamento tributario dei ratei insoluti di pensione a seguito della morte del pensionato, si precisa che, ai sensi dell'articolo 14 del citato decreto del Presidente della Repubblica 1079 e della circolare esplicativa n. 24/1976 del Ministero delle finanze, tali rate spettano al coniuge superstite ed ai figli *iure proprio* e non *iure successionis;* pertanto solo in assenza di queste due categorie di eredi i predetti cespiti, rientrando nell'esame ereditario relitto, vengono ad essere assoggettabili al normale tributo successorio.

È per altro da precisare che – secondo l'avviso della Corte dei conti – il rateo di pensione insoluto cui fa riferimento la norma è soltanto quello attinente al mese in corso al momento del decesso con esclusione, quindi, delle altre somme dovute al pensionato per mensilità decorose e non riscosse, somme che devono pertanto soggiacere alla stessa disciplina giuridica degli altri beni caduti in successione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: MAZZARRINO.

CITARISTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se corrisponda a verità che l'Azienda ferroviaria non è in condizione di spendere realmente le somme stanziate a causa della complessità delle procedure, dell'accentramento delle competenze finanziarie, della carenza di capacità industriale e manageriale. Risulterebbe infatti che tale Azienda non è ancora riuscita a utilizzare i fondi che le furono assegnati per la realizzazione del terzo piano quinquennale che avrebbe dovuto essere completato entro il 1972: dei 700 miliardi stanziati ne sarebbero stati spesi a tutt'oggi circa il 90 per cento.

Per il piano-ponte di 400 miliardi, inoltre che doveva essere esaurito entro il 1975, risulterebbero eseguite opere per soli 160 miliardi circa.

Con gli stanziamenti, infine, di duemila miliardi del piano straordinario che dovrebbe essere portato a compimento entro il 1980, si sarebbero dovute eseguire opere per 600 miliardi entro il 1976; pare invece che le opere eseguite ammontino ad una novantina di miliardi.

Di fronte a questo quadro sconsolante si chiede di conoscere quali provvedimenti si intendano porre in atto perché le somme stanziate possano essere utilizzate entro i limiti temporali fissati dai vari piani, per evitare che il continuo aumento dei costi provochi sprechi di pubblico denaro, tanto più inammissibili in un paese chiamato nella sua totalità a compiere notevoli sacrifici per risanare la grave situazione economica. (4-01254)

RISPOSTA. — 1) L'attuazione da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dei piani investimenti straordinari autorizzati per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria comporta lo svolgimento di un complesso *iter* procedurale con superamento, sovente, di obiettive difficoltà sia di ordine generale sia di carattere contingente. Dal momento in cui è approvata la destinazione dei finanziamenti accordati – approvazione che già interviene con un ritardo più o meno lungo rispetto alle leggi di autorizzazione dei piani – occorre infatti procedere ai seguenti adempimenti:

progettazione, almeno di massima, lavoro per lavoro, spesso con laboriose trattative con gli enti locali competenti in materia di assetto del territorio e di urbanistica;

predisposizione, sulla base di tale progetto, della perizia e della proposta di spesa;

iter, attraverso i vari competenti organi aziendali, della proposta ed emanazione del relativo decreto di approvazione;

predisposizione delle gare di appalto;

svolgimento delle gare (spesso da ripetere per l'incerta situazione del mercato) ed approvazione degli affidamenti;

esecuzione dei lavori.

Particolarmente per il settore degli impianti fissi la durata dei singoli adempimenti risulta variabilissima a seconda del tipo e della complessità delle opere da realizzare e dei tempi occorrenti per l'ottenimento dei necessari benestare esterni, nonché dei vincoli che si incontrano nel caso di esecuzione sotto esercizio.

Per un lavoro molto impegnativo, comprendente, ad esempio, lo scavo di gallerie o la esecuzione, in esercizio, di un complesso impianto di sicurezza e segnalamento di una grande stazione, il completo *iter* suaccennato può richiedere, anche se viene svolto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato con un ritmo certo più celere di quello possibile ad ogni altra amministrazione dello Stato, fino ad un decennio.

Appare quindi evidente che l'arco di validità temporale attribuito ai singoli piani, nonché le varie *tranches* annuali in cui essi sono suddivisi, non possono essere intesi come limiti entro cui debbono essere eseguite le opere, stante, appunto, le cennate variabilità delle procedure e dei reali tempi di esecuzione.

2) Se si esaminano separatamente i tempi impiegati per la parte di più stretta competenza dell'Azienda delle ferrovie dello Stato (progettazione, appalto ed esecuzione dei lavori) e quelli generalmente necessari per gli accordi con gli enti esterni, si può constatare come i primi siano dello stesso ordine di quelli che, a parità di importanza di opere, vengono normalmente impiegati da ogni azienda ferroviaria europea, mentre i secondi possono anche essere particolarmente lunghi. Ciò si verifica, e purtroppo con sempre maggiore frequenza, ogni qual volta insorgano divergenze con gli enti locali circa le scelte degli interventi da operare, laddove gli interessi aziendali entrino in conflitto con la politica di assetto del territorio perseguita da detti enti.

Si possono citare alcuni esempi macroscopici che hanno inciso in modo non indifferente proprio su interventi finanziati con i piani citati nell'interrogazione; solo nel corso del 1976 è stato possibile definire, dopo lunghe trattative con gli enti locali, la progettazione e provvedere all'approvazione delle proposte relative a taluni importanti lavori previsti a carico dei fondi del piano decennale 1962-72 e del piano-ponte, quali il raddoppio dei tratti Catania-Guardia Mangano e Cagliari-Decimomannu (Cagliari), il quadruplicamento del tratto Rogoredo-Melegnano (Milano), la costruzione del nuovo deposito locomotive di Sassari.

3) La constatazione del fatto che i tempi di competenza dell'Azienda delle ferrovie dello Stato risultano, lavoro per lavoro, mediamente accettabili, non è per altro sufficiente a dare completa tranquillità agli effetti della sollecita esecuzione della notevolissima mole di lavoro necessaria per il potenziamento della rete ferroviaria italiana.

Altrettanto insufficiente a dare tranquillità può ritenersi la considerazione che non si riscontrino veri e propri residui passivi in termini finanziari dato che i prestiti autorizzati dai piani vengono contratti dalla Azienda delle ferrovie dello Stato solo man mano che ci si avvicina alle effettive necessità di disporre pagamenti.

In realtà quello che occorre non è tanto accelerare il ritmo con il quale l'Azienda deve portare avanti i singoli lavori, quanto affrontare il problema dell'aumento della sua capacità di spesa necessario per poter contemporaneamente utilizzare i maggiori finanziamenti di cui, per effetto dei piani e della rivalutazione degli stanziamenti annuali per rinnovamenti, l'Azienda stessa può da qualche anno disporre.

In proposito non può dimenticarsi che al passaggio dai circa 150 miliardi annui di cui l'Azienda dispose mediamente nel decennio 1962-72 ai circa 600 miliardi annui attuali, non solo non ha fatto riscontro alcun potenziamento degli uffici della Azienda preposti ai nuovi lavori ma ha anzi corrisposto il massiccio esodo conseguente al decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972, che ha determinato un notevole depauperamento dei quadri dirigenti e direttivi, nonché quello, altrettanto massiccio, facilitato dalla legge n. 366 del 1970 che, oltre ad influire negativamente sui quadri anzidetti, ha comportato anche una notevole riduzione di validissimi tecnici di livello inferiore (geometri, periti industriali, ecc.).

L'Azienda delle ferrovie dello Stato, conscia della necessità di tempestivamente utilizzare i finanziamenti ad essa accordati, ha già attuato provvedimenti per il potenziamento degli uffici aziendali direttamente interessati alla progettazione, affidamento, esecuzione e collaudo delle nuove opere e costruzioni.

Alcuni effetti pratici conseguenti ai suddetti provvedimenti possono già essere riscontrati: nel 1976 per gli impianti fissi si è raggiunta, al livello di proposte approvate nell'anno, la somma di oltre 400 miliardi, mentre per il materiale rotabile tutti i fondi disponibili hanno dato luogo ad appalti regolarmente affidati.

Ciò non può, per altro, essere giudicato sufficiente e quindi si è provveduto ad individuare gli ulteriori provvedimenti neces-

sari per adeguatamente aumentare la capacità di spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Tali provvedimenti sono elencati nel fascicolo « Premessa di presentazione del progetto aziendale » che accompagna il piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato recentemente inviato, in ottemperanza al disposto dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377, ai due rami del Parlamento e potranno quindi essere esaminati nel contesto della discussione del cointeso piano.

Il Ministro: RUFFINI.

COLUCCI, RUBBI EMILIO, SARTI E SPAVENTA. — *Al Ministro del tesoro*. — Per sapere se sia a conoscenza di un insolito episodio, verificatosi alla borsa di Roma nel periodo tra il 10 e il 24 novenmbre 1976, nel corso del quale sul titolo « Unione industriale », da tempo non trattato e per il quale, da circa un anno, era stata prevista dalla competente deputazione di borsa il depennamento dal listino, è stata improvvisamente esercitata, da fonte non identificata, una strana manovra al rialzo.

Tale titolo, che in effetti non aveva più quotazione di mercato, è stato chiesto in data 10 novembre a 272 lire. La successiva pressione, costantemente tenuta sempre dalla solita fonte, ha visto salire l'offerta d'acquisto a lire 275 il 15 novembre, 290 il 18 novembre, 515 il 22 novembre, 820 il 23 novembre e 1.015 il 24 dello stesso mese. Ciò, senza che si fosse verificato lo scambio di una sola azione.

Pertanto, poiché il comportamento del titolo in questione e la riferita manovra costituiscono, ad avviso degli interroganti, un fatto assolutamente abnorme, che certamente non favorisce l'auspicata trasparenza nelle operazioni di borsa, si chiede di conoscere quali provvedimenti siano stati presi dai competenti organi di controllo per far luce sull'episodio in causa. (4-01226)

RISPOSTA. — Con la lettera del 19 maggio 1976, la commissione nazionale per le società e la Borsa, avendo individuato la carenza di alcuni requisiti essenziali per la negoziazione del titolo « Unione industriale », ha invitato la deputazione presso la borsa valori di Roma ad esprimere il suo parere circa l'opportunità della permanenza, o meno, del titolo stesso alla quotazione ufficiale, tenuto anche conto che la cancellazione del titolo era già stata richiesta dal comitato direttivo degli agenti di cambio della stessa Borsa.

Successivamente, nell'ottobre 1976, lo stesso comitato chiedeva alla CONSOB di soprassedere temporaneamente ad ogni iniziativa nei confronti del titolo, in quanto nel frattempo una società finanziaria quotata in borsa si era dichiarata disponibile per realizzare un piano di ristrutturazione dell'Unione industriale.

Preso atto della situazione, la CONSOB, in attesa di ricevere ed esaminare tale piano, ha continuato a seguire l'andamento del titolo, che si è mantenuto costante fino ai primi di novembre 1976.

Il successivo, repentino e anomalo rialzo è stato tempestivamente segnalato alla CONSOB, la quale, considerato che nessuna iniziativa del tipo di quella annunciata era intervenuta a modificare la situazione societaria, con delibera del 26 novembre 1976, n. 131, ha sospeso a tempo indeterminato la quotazione ufficiale, presso la borsa valori di Roma, delle azioni della società per azioni Unione industriale, a partire da lunedì 29 novembre 1976.

Il Sottosegretario di Stato: MAZZARRINO.

COSTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro*. — Per sapere per quali ragioni non si sia tuttora provveduto alla nomina degli amministratori scaduti ai vertici degli istituti di credito, relativamente ai quali vi è una situazione anomala con protrazione, da anni, dell'istituto della proroga che non trova riscontro né in norme di legge né in criteri di saggia amministrazione.

L'interrogante fa rilevare come istituti bancari di primaria importanza sono o in regime di pluriennale *prorogatio* o, da qualche tempo, privi di presidenti. (4-01248)

RISPOSTA. — Va detto preliminarmente che il Ministero del tesoro ha ben presente l'esigenza prospettata dall'interrogante in ragione anche del permanere, per alcuni importanti istituti bancari, di un regime di *prorogatio*.

Al riguardo, può assicurarsi che il Tesoro ha avviato i procedimenti di nomina

dei membri degli organi statutari di sua competenza, operazione che coinvolge un grande numero di rinnovi e richiede la corretta e puntuale applicazione dei criteri recentemente enunciati in sede parlamentare.

È da considerare al riguardo che la procedura di nomina, particolarmente complessa, prevede di norma anche l'intervento di altri organi dello Stato, tra cui e per la gran parte delle nomine in discorso, quello del Comitato internazionale per il credito ed il risparmio.

Il Ministro del tesoro: STAMMATI.

COSTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere le ragioni per cui il tratto di ferrovia Mondovì-Ceva (Cuneo), relativamente al quale è stato eseguito di recente il raddoppio dei binari con una spesa assai rilevante, sia ora agibile esclusivamente a binario unico.

L'interrogante desidera sapere se corrisponda a verità che molta parte dei lavori di raddoppio della massicciata e dei binari nel tratto fra le stazioni di Mondovì e di San Michele Mondovì debba essere rifatta.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere se emergano responsabilità circa la non idonea realizzazione degli stessi lavori ed a chi siano imputabili.

L'interrogante chiede ancora di sapere la spesa per la realizzazione dei nuovi lavori ed il periodo di tempo necessario per la loro effettuazione. (4-01249)

RISPOSTA. — La linea Mondovì-Ceva fu costruita a doppio binario nel 1933.

Essa venne danneggiata dai tedeschi durante gli ultimi eventi bellici e l'esercizio, nell'immediato dopo guerra, venne ripristinato a semplice binario. Soltanto nel 1973 si provvide a riattivare anche il secondo binario. Dopo l'attivazione del secondo binario si sono verificati nelle gallerie Seregno, Mondovì e San Giovanni, ricadenti tra le stazioni di Mondovì e di Ceva, fenomeni di degradazione dei terreni di posa della massicciata, costituiti da argille scistose grigie fortemente alterabili al contatto dell'acqua, con inquinamento della massicciata e pericolo per la circolazione dei treni.

Si sono resi, pertanto, necessari nelle suddette gallerie lavori di stabilizzazione della piattaforma consistenti nella formazione, al di sotto della massicciata, di uno strato di misto cementato previa messa in opera di tubi drenanti. Per l'esecuzione dei suddetti lavori è necessario rimuovere binari e massicciata e conseguentemente interrompee l'esercizio alternativamente sui due binari fra le stazioni citate.

Per l'esecuzione dei lavori in argomento è prevista una spesa di circa 300 milioni di lire. I lavori stessi sono iniziati il 26 novembre 1976 e la durata è prevista in circa sette mesi.

Il Ministro: RUFFINI.

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri del turismo e spettacolo e degli affari esteri.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che l'incontro di Coppa Davis tra Russia e Cile non avrà luogo per rifiuto della federazione di tennis dell'URSS, in quanto la *Tass* parla di « diritti degli uomini grossolanamente calpestati » e di « violenza e arbitrio del regime fascista cileno »;

Per sapere se intenda il Governo intervenire attraverso i normali canali diplomatici per far conoscere al governo sovietico, a cui le medesime accuse di violazione dei diritti civili stanno – diciamo – ugualmente a pennello, che l'Italia ha tutte le caratteristiche per ospitare un avvenimento sportivo in campo neutro, e che gli atleti russi e cileni potranno liberamente praticare in Italia i loro sport preferiti senza inopportune inibizioni *extra* sportive. (4-00401)

RISPOSTA. — Il Governo italiano non è stato investito ufficialmente da alcun ente nazionale od internazionale circa un eventuale intervento in occasione dell'incontro di tennis Russia-Cile al quale il governo sovietico ha determinato di non far partecipare la squadra russa per considerazioni di carattere politico.

Il Governo italiano non ha ritenuto di effettuare alcuna azione che, tra l'altro, poteva configurarsi come una ingerenza negli affari di un paese straniero.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: ANTONIOZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere i motivi che abbiano indotto il segretario generale del CONI, dottor Mario Pescante,

a negare alla SNALCO, il sindacato autonomo aderente all'UNSA, il diritto di tenere una assemblea per il giorno 29 ottobre 1976.

Il CONI, infatti, non intenderebbe riconoscere all'UNSA il carattere di associazione sindacale rappresentativa sul piano nazionale, nonostante una serie di sentenze abbiano ormai chiarito questo punto (vedi ad esempio, tribunale di Torino in data 7 aprile 1976), mentre, d'altra parte, nel settore pubblico l'UNSA è rappresentata nei consigli di amministrazione di molti Ministeri e del consiglio superiore della pubblica amministrazione. (4-00968)

RISPOSTA. — Il CONI ha riconosciuto a tutti gli effetti lo SNALCO, sindacato aderente all'UNSA. La questione del riconoscimento del sindacato in parola era stato portato all'attenzione dello scrivente Ministero che ha formulato avviso favorevole al riconoscimento.

Sulla base del detto parere, il CONI ha immediatamente provveduto a invitare il sindacato in parola a prendere contatto per la conclusione della procedura di riconoscimento e l'inizio delle attività sindacali.

Il Ministro: ANTONIOZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere si risulti vera la protesta dei 700 studenti dell'istituto tecnico per chimici industriali « L. Casale » di via Rovigo in Torino, i quali avrebbero protestato per la mancanza, a due mesi dall'inizio dell'anno scolastico, di molti professori, con una situazione particolarmente disagiata delle classi quarta e quinta, che non possono seguire le lezioni materie di esame di chimica industriale e di italiano;

per chiedere, nel caso rispondesse a verità, l'intervento del provveditore agli studi per la risoluzione sollecita della questione. (4-01357)

RISPOSTA. — Le difficoltà che avevano determinato gli inconvenienti cui ha fatto riferimento l'interrogante sono state superate; è stato, pertanto, possibile al provveditore agli studi di Torino disporre le nomine, presso il locale istituto tecnico industriale Casale, di tutti i docenti delle materie indicate nell'interrogazione secondo le richieste formulate dal competente capo di istituto.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che da parecchio tempo a Pinerolo (Torino) non si può più effettuare – come è avvenuto per anni – la revisione periodica degli autoveicoli privati, il cosidetto collaudo cui sono soggetti in diversa misura e frequenza automobili, autocarri, motocicli e rimorchi;

per sapere se, per evitare perdite di tempo e spese per i cittadini di Pinerolo, costretti a recarsi a fare la revisione dei veicoli a Grugliasco (Torino), ritenga opportuno autorizzare l'ufficio provinciale della motorizzazione civile a fare sedute di revisione periferiche, come già avviene – su richiesta dei comuni interessati – a Ivrea e Courgnè. (4-01359)

RISPOSTA. — Gli uffici provinciali della motorizzazione civile provvedono normalmente, nella loro competenza, a stabilire i programmi ed il numero delle sedute operative nelle località site nella rispettiva provincia avendo presenti le particolari esigenze locali ma debbono anche tener conto della limitatezza del proprio personale disponibile che non consente un più ampio decentramento delle sedute operative.

Ciò premesso, è da far presente che la seduta per operazioni automobilistiche nel comune di Pinerolo – che dista dal centro di Grugliasco circa 25 km – è stata sospesa allorché è stata attivita in Grugliasco la nuova stazione – adeguatamente attrezzata – per il controllo degli autoveicoli.

Detta stazione consente, infatti, l'espletamento delle varie operazioni in modo più rapido, accurato e, soprattutto, più rispondente alle moderne esigenze di sicurezza della circolazione, per cui il mantenimento di una seduta di operazioni nelle immediate vicinanze della stazione stessa, oltre a non essere più giustificata, avrebbe reso vani gli sforzi dell'Amministrazione rivolti ad assicurare la migliore e più efficace rispondenza dei controlli stessi.

Il Ministro: RUFFINI.

D'ALESSIO, CRAVEDI, GUASSO E ANGELINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia esatta la notizia che l'Amministrazione della difesa (direzione generale sottufficiali e truppa) legittimando la più volte deprecata abitudine di accettare raccomandazioni di favore per trasferimenti ed avvicinamenti immotivati di militari (da non confondersi con l'esercizio da parte dei parlamentari di un controllo in merito all'applicazione delle disposizioni che disciplinano questi aspetti della vita delle forze armate) ha in progetto di automatizzare, mediante l'impiego di memorie magnetiche, la trattazione delle centinaia di migliaia di lettere che a tale titolo pervengono agli uffici deviando - oltre tutto - da quelli che sono i propri compiti di istituto;

e per sapere, più in generale, se l'uso non programmato e particolaristico dei centri di elaborazione dati esistenti presso l'Amministrazione centrale e gli stati maggiori, sia all'origine di disfunzioni e di sperperi come quelli citati, e in particolare:

1) in base a quali disposizioni e da quale autorità emanate siano stati istituiti i centri elettronici di elaborazione dei dati presso le diverse direzioni generali del Ministero e presso gli stati maggiori di forza armata;

2) quali siano gli scopi ed i programmi dei suddetti centri e sotto la direzione di quale ufficio essi siano attualmente posti di fatto;

3) quali siano le tabelle organiche dei reparti in cui si articola la direzione generale Ormedife, nonché di ciascuno dei citati centri e quale è il grado dei diversi ufficiali preposti ai predetti uffici e centri, specificando la loro posizione di stato (servizio permanente effettivo, disposizione, ecc.);

4) se, tenuto conto della risposta del Governo in occasione della interpellanza discussa nella seduta del 21 ottobre 1975 e dei dati successivamente forniti, siano stati stipulati, per il 1976, contratti che disciplinano l'impiego di analisti esterni di ditte private per lo studio di sistemi automatizzati delle varie direzioni ministeriali (ovvero sono perfezionati o in via di perfezionamento contratti di questo genere) e, in caso affermativo, quali funzionari li abbiano stipulati, quale sia l'importo di ciascuno di detti contratti, la ditta con cui siano stati stipulati, i capitoli di bilancio su cui le spese siano state imputate;

5) quali procedure siano state seguite per la stipulazione dei detti contratti (asta, licitazione, trattativa privata) e quali siano le ditte che, oltre agli analisti, forniscano materiale tecnico relativo alle attrezzature dei centri di calcolo;

6) quali ufficiali abbiano stipulato i citati contratti e in base a quali competenze e poteri, posto che presso l'Amministrazione esiste l'ufficio centrale organizzazione e metodi (Ormedife) competente e responsabile per la materia;

7) a chi sia devoluta la valutazione di merito dell'impiego degli analisti e se sia vero che essa è affidata ai componenti dei centri elettronici delle direzioni generali e in qualche caso agli stessi rappresentanti delle ditte fornitrici;

8) l'elenco degli studi gratuiti elaborati dalle ditte fornitrici degli analisti; i criteri e le procedure in base ai quali venga concordata l'elaborazione di tali studi; se a questi studi fanno poi normalmente seguito altri studi di fattibilità (non più gratuiti); quali ragioni impediscano che studi del genere venigano affidati al personale civile e militare della difesa;

9) se nella situazione così descritta non si ravvisino gli elementi di una dispersione di mezzi e di una mancanza di coordinamento in contrasto con gli obiettivi di snellimento e di unificazione della politica di ristrutturazione e comunque tali da ostacolare il corretto ed efficace funzionamento dell'Amministrazione della difesa. (4-00133)

RISPOSTA. — L'automazione nell'ambito della direzione generale sottufficiali e truppa dell'esercito è stata consigliata da vari fattori, fra i quali i più importanti:

a) modificazione delle norme sulla chiamata dei contingenti di leva da frequenza quadrimestrale a frequenza mensile;

b) convenienza della raccolta di dati relativi a ciascun militare alle armi, in modo da poter conoscere con immediatezza la posizione di ciascun militare precettato, nonché tutte le situazioni personali che l'automazione consente. Ciò anche per poter accertare subito la forza effettiva dei reparti, le eventuali eccedenze o deficienze e le conseguenti esigenze di perequazione, per evitare movimenti tardivi, con incidenze negative sull'attività dei reparti;

c) necessità di istituire un archivio magnetico con sistema di protocollo e di ricerca delle pratiche, tale da garantire una efficienza accettabile nel gestire circa 200 mila militari di truppa per un periodo di 12 mesi. Detto archivio, contenendo le indicazioni relative a tutte le pratiche di stato giuridico e di impiego del personale, assicura un controllo automatico delle varie attività, evidenziando eventuali ritardi ed errori nell'espletamento delle pratiche stesse.

Il provvedimento non ha, quindi, alcuna relazione con presunti favoritismi.

Sui singoli quesiti contenuti nell'interrogazione, si fa presente quanto segue:

1) i centri meccanografici esistevano fin dal 1965 e rappresentano strumenti operativi moderni, dei quali ogni amministrazione si è dotata. In particolare, l'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1478, sulla riorganizzazione degli uffici centrali del Ministero della difesa, prevede fra l'altro che l'ufficio centrale per l'organizzazione, i metodi, la meccanizzazione e la statistica (Ormedife) sopraintende agli studi sulla meccanizzazione dei servizi tecnico-amministrativi e ne coordina la realizzazione. In conseguenza, ai sensi dell'articolo 4 del decreto ministeriale 31 marzo 1966, recante la costituzione e l'ordinamento degli uffici centrali (*Gazzetta ufficiale* del 21 aprile 1966, n. 97), il terzo reparto di Ormedife impiega i centri meccanografici e di elaborazione dati, nonché i centri di riproduzione dei documenti, ad eccezione di quelli che debbono svolgere attività di esclusiva pertinenza degli stati maggiori; emana direttive per l'acquisto e il noleggio dei macchinari, nonché l'approvvigionamento dei materiali di consumo dei predetti centri.

Non sono, pertanto, costituiti centri elettronici presso le direzioni generali (per Sottufficesercito è stato utilizzato il preesistente centro calcolo elettronico dell'esercito); gli stati maggiori dell'esercito e dell'aeronautica utilizzano propri centri, mentre lo stato maggiore della marina si avvale di uno dei tre centri in organico ad Ormedife, sito nel palazzo della marina;

2) i centri elaborazione dati svolgono compiti di statistica, informatica e ricerca operativa. Quelli utilizzati dagli stati maggiori sodisfano anche esigenze tecnico-operative e di impiego del personale militare, ma si avvalgono sempre della consulenza e del coordinamento tecnico e finanziario di Ormedife;

3) Ormedife, in base al citato decreto ministeriale 31 marzo 1966, si articola su quattro reparti. Attualmente, il primo è retto da un dirigente superiore, il secondo da un colonnello dell'esercito in servizio permanente effettivo, il terzo da un capitano di vascello in servizio permanente effettivo e il quarto, in sede vacante, da un capitano di fregata in servizio permanente effettivo.

I tre centri sono retti, rispettivamente, da un colonnello in servizio permanente effettivo, da un contrammiraglio a disposizione e, provvisoriamente, da un capitano in servizio permanente effettivo, direttore centrale è un maggior generale in servizio permanente effettivo, coadiuvato da un dirigente superiore con funzione di vice direttore;

4) mentre nell'ambito di forza armata non vengono stipulati contratti per l'impiego di analisti esterni, per il 1976 a cura della direzione generale assistenza al volo, difesa aerea e telecomunicazioni (Telecomdife) sono stati notificati due contratti con la IBM-Italia per l'assistenza tecnico-applicativa al personale dei tre centri elaborazione dati dipendenti da Ormedife ed a quello per il terminale presso la stessa Telecomdife. L'onere finanziario è di circa 136 milioni di lire, imputato in parte sul capitolo n. 2002 dell'esercizio finanziario 1975 e in parte sul capitolo n. 3544 dell'esercizio finanziario 1976. Non vi sono altri contratti in questo genere perfezionati o in via di perfezionamento. Sono, inoltre, in fase di valutazione tecnico-economica progetti di assistenza sistematica per un importo di circa 200 milioni;

5) la procedura prescelta per i contratti è quella della trattativa privata in quanto trattasi della stessa ditta che noleggia le apparecchiature e che è quindi la più idonea sotto il profilo tecnico ed economico a garantire la migliore utilizzazione degli impianti.

Le ditte che forniscono attrezzature tecniche sono tutte quelle più avanzate nel settore della produzione elettronica (IBM, HONEYWELL, UNIVAC, OLIVETTI, SPERRY, SIEMENS, UNIDATA);

6) sulla base dell'articolo 23 del citato decreto del Presidente della Repubblica

n. 1478 e del decreto ministeriale 30 settembre 1966, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 novembre 1966, n. 281, l'ufficio designato per la stipulazione dei contratti è Telecomdife, con azione di coordinamento di Ormedife;

7) la valutazione di merito circa lo impiego degli analisti spetta a Ormedife con il concorso degli utenti interessati;

8) l'amministrazione non richiede alle ditte studi gratuiti. La circostanza che qualche società ne effettui trova spiegazione, oltre che nella normale politica di investimenti e ricerca delle società stesse, anche in aspettative per l'esecuzione di successivi studi di fattibilità, senza che con questo l'Amministrazione debba risultarne in alcun modo condizionata nelle proprie scelte. È nota, per altro, la carenza di personale statale particolarmente specializzato in materia;

9) la standardizzazione dei programmi, delle procedure e dei mezzi, su direttive dello stato maggiore della difesa, e la responsabilità unitaria a livello stato maggiore per le esigenze tecnico-operative, nonché il coordinamento di Ormedife sia per le suddette esigenze operative, sia per le esigenze dell'area tecnico-amministrativa, permettono di assicurare la migliore utilizzazione delle risorse.

Il Ministro: LATTANZIO.

D'ALESSIO E BARACETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se esista una indennità denominata frontiera orientale, assegnata ai militari in servizio nella zona suddetta, ed in caso affermativo, quali siano le disposizioni che la regolano, quale sia l'importo e se essa sia da considerare o non assorbita nella nuova indennità operativa di cui alla recente legge. (4-00470)

RISPOSTA. — Non esiste alcuna indennità denominata frontiera orientale e non viene corrisposto alcun compenso specifico al personale dei reparti dislocati nella predetta zona.

Non possono, invero, considerarsi a tal fine le diarie corrisposte per le missioni compiute dal personale stesso per le esigenze connesse con le ricognizioni di frontiera (mediamente nel corso dell'anno da otto a dodici giornate di missione).

Il Ministro: LATTANZIO.

DI VAGNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere: se sia a conoscenza del fatto che, in merito alla ubicazione dell'aeroporto internazionale di Napoli, l'allora ministro dei lavori pubblici, Bucalossi, approfonditi i termini del dissenso col Ministero dei trasporti, la natura e la effettiva situazione del territorio campano, sollevò normale conflitto di competenza, rimettendo la pratica completa di istruttoria e corredata di tutti gli atti all'ora Presidente del Consiglio Aldo Moro;

se sia stato informato dal proprio competente ufficio legislativo e del coordinamento che questi istruì ritualmente la pratica ed ebbe quindi a trasmetterla completa di tutte le note al Presidente Moro per la decisione dell'annosa vertenza;

se sia a conoscenza del fatto che per la sopravvenuta crisi il Presidente Moro non potette provvedere pur essendo la pratica istruita e pronta per la decisione fin dall'aprile 1976.

Gli interroganti chiedono pertanto se ritenga di porre termine a prevaricazioni già denunziate in Parlamento e di decidere in base agli atti regolarmente acquisiti, cioè ad istruttoria conclusasi fin dall'aprile 1976, evitando ulteriore dannosa perdita di tempo ed eventuali interferenze e pressioni politiche. (4-01465)

RISPOSTA. — Il ministro dei lavori pubblici, con lettura in data 10 ottobre 1975, chiedeva al Presidente del Consiglio dei ministri di definire il conflitto di competenza insorto tra questa Amministrazione e quella dei trasporti in merito al procedimento per la scelta dell'area sulla quale dovrà essere ubicato il nuovo aeroporto di Napoli.

Per altro, con lettera del 20 aprile 1976, il ministro dei lavori pubblici comunicava che, a seguito di un più accurato esame della questione, riteneva corretta la procedura seguita dal Ministero dei trasporti e rinunciava alle riserve ed ai rilievi in precedenza esposti al riguardo.

Pertanto, superato il cennato conflitto di competenza tra le Amministrazioni dei la-

vori pubblici e dei trasporti, il Ministero dei trasporti sta procedendo all'esame della pratica per conseguenti determinazioni di merito.

Il Sottosegretario di Stato: EVANGELISTI.

FELICETTI, ESPOSTO, BRINI, PERANTUONO E CANTELMI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel mezzogiorno.* — Per sapere premesso che:

a) la Cassa per il mezzogiorno, in data 10 dicembre 1971, ha deliberato il finanziamento del primo tronco della Pedemontana del Gran Sasso d'Italia-Rigopiano (Pescara) - Colle Corneto di Castelli (Teramo);

b) nel corso della esecuzione dei relativi lavori l'ispettorato regionale delle foreste dell'Aquila, con nota del 29 settembre 1976 inviata alla Cassa per il mezzogiorno, ha comunicato che l'amministrazione forestale è stata informata del finanziamento solo dopo l'appalto dei lavori, nonostante che il progetto dell'opera impegni quasi interamente terreni soggetti a vincolo idreogeologico;

c) di conseguenza, anche per il mancato rispetto di detto vincolo, durante l'esecuzione dei lavori si sono verificati e si temono: 1) nel tratto iniziale Rigopiano-Fonte della Creta, scoscendimenti e franamenti di varia entità, che sono destinati ad aumentare, per la fragilità argillosa dei terreni; 2) da Fosso della Savina alla Fonte dei Banditi e cioè in località di particolare interesse storico e naturalistico, gravi turbative al regime idraulico, oltre che sacrifici di vasti appezzamenti boschivi e una permanente instabilità data la natura pedologica dei terreni; 3) nel tratto descritto la possibilità di slavine che rappresentano incombenti pericoli per il traffico primaverile; 4) nella località Macchiabella la demolizione di rocce calcaree ospitanti associazioni vegetali di eccezionale, raro interesse botanico; 5) la manomissione, data la presenza a monte del Fosso Gravone del ghiacciaio omonimo che pare essere il più meridionale d'Europa, di un ambiente di incomparabile bellezza nel cuore del Gran Sasso sul quale fra l'altro incombono pericoli di grosse valanghe; 6) la distruzione di un patrimonio boschivo tanto più preoccupante per una regione come quella abruzzese che ha l'indice di boscosità più basso dell'Italia peninsulare - ;

se e quali iniziative intenda assumere o far assumere con assoluta urgenza dalla Casa per il mezzogiorno al fine di procedere all'immediata sospensione dei lavori di costruzione della pedemontana avanti indicata che, ove continuassero, oltre che la inagibilità almeno per sei mesi all'anno dell'opera, comporterebbero danni rilevanti al patrimonio paesaggistico, nonché sperpero di pubblico denaro tanto più inammissibile nel difficile momento che il paese attraversa. (4-00901)

RISPOSTA. — La Cassa per il mezzogiorno, nel dicembre 1971, ha approvato il primo tronco - da Rigopiano al Colle di Castelli - della strada Pedemontana del Gran Sasso dando in concessione l'opera all'amministrazione provinciale di Teramo che aveva richiesto e sollecitato l'intervento.

Contrariamente a quanto viene affermato nell'interrogazione, l'amministrazione provinciale di Teramo, prima dell'appalto (la cui gara fu effettuata in data 23 maggio 1972), si è premurata di informare l'ispettorato ripartimentale delle foreste di Teramo che con nota del 4 aprile 1972 dava il proprio nulla osta per la costruzione della strada Pedemontana in argomento.

I lavori di detto primo tronco (la cui direzione lavori è affidata all'ingegnere capo dell'amministrazione provinciale) risultano attualmente eseguiti per oltre l'80 per cento.

A distanza di quattro anni dall'inizio, l'opera non è stata ancora compiuta proprio per le difficoltà incontrate dalla citata amministrazione nel far svolgere i lavori nel rispetto dell'ambiente.

Tale ritardo è, inoltre, connesso alle intese intrattenute fra l'ente concessionario e l'ispettorato ripartimentale delle foreste di Teramo, e cioè al fine di trovare le soluzioni più idonee atte ad arrecare il minor danno possibile alle zone boscose interessate dal tracciato stradale, e in attesa che intervenisse la segnatura delle piante che di volta in volta venivano individuate dalla forestale e abbattute per conto dei comuni interessati.

Per quanto concerne il ventilato timore di movimenti franosi e di possibilità di scoscendimenti lungo il tracciato, si può assicurare che dalla direzione lavori sono state prese tutte le necessarie precauzioni.

Infatti, nella perizia suppletiva redatta dall'amministrazione provinciale di Teramo, e recentemente approvata dal consiglio di amministrazione della Cassa, sono state incluse tutte quelle opere di presidio che nel corso dei lavori si sono appalesate indispensabili per garantire la stabilità del corpo stradale.

Sono stati, inoltre, previsti interventi di carattere forestale per il rinverdimento delle scarpate in taglio ed in rilevato, così come prescritto anche in fase di approvazione del progetto orginario.

Si ha ragione di ritenere, quindi, che la strada, così come va realizzandosi, non debba provocare danni o manomissioni all'ambiente, ma servirà, così come era negli intenti e nelle aspettative di tutte le amministrazioni interessate, a migliorare e sviluppare le iniziative turistiche.

Il Ministro: DE MITA.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza della particolare situazione determinatasi in provincia di Como ed in particolare nei 118 comuni in cui esercitava il servizio di trasporto pubblico con linee in concessione dell'ente Regione Lombardia ed altre del Ministero dei trasporti, conseguenzialmente al fallimento della società Salvi dichiarato dal tribunale di Como nel mese di luglio 1976.

L'interrogante evidenzia che:

1) tutte le ventiquattro linee automobilistiche di concessione dell'ente Regione Lombardia sono state assunte dall'azienda comasca trasporti del comune di Como in via precaria e provvisorio sino al 31 dicembre 1976;

2) le linee internazionali Tremezzo (Como), Menaggio (Como) e Tradate (Milano) Mendrisio sono ferme con gravi disagi e costi per gli utenti in grande parte lavoratori frontalieri operanti nel territorio della Svizzera.

L'interrogante sollecita urgenti provvedimenti del ministro:

a) affinché le linee Tremezzo-Menaggio-Lugano e Tradate-Mendrisio siano date in concessione all'azienda comasca trasporti di Como;

b) che siano assicurati i mezzi di trasporto e finanziari d'acconto per il periodo sino al 31 dicembre 1976;

c) siano esaminate con i responsabili dell'AGT le più appropriate soluzioni che permettano di assegnare in modo definitivo al costituendo consorzio in provincia di Como le linee di interesse.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere i motivi che impediscano alle aziende municipalizzate urbane di esercitare servizi speciali quali: trasporto alunni, noleggio servizi funebri ecc., che sono remunerativi e utili ai fini dei costi di azienda e dei bilanci; e quali provvedimenti s'intendano assumere per risolvere il problema evidenziato. (4-00790)

RISPOSTA. — L'Amministrazione segue attentamente la situazione determinatasi a seguito della sospensione degli autoservizi internazionali esercitati dalla società per azioni Salvi di Como al fine di favorire ogni soluzione atta ad assicurare la continuità dei detti servizi.

Trattasi precisamente delle seguenti autolinee internazionali:

1) Tremezzo-Menaggio-Lugano (in reciprocità con la società navigazione del lago di Lugano);

2) San Fedele-Arogno-Campione d'Italia;

3) Tradate-Mendrisio-Como;

4) Lanzo-Lugano;

e dell'autolinea Como-St. Moritz-Como.

Per altro la sola possibilità d'intervento consiste nel valutare nei modi dovuti ed eventualmente accogliere le domande che venissero presentate da imprese od enti della zona interessati. Per stimolare la presentazione di tali domande si è inserito l'argomento all'ordine del giorno della riunione pubblica annuale che ha avuto luogo a Milano, presso la locale Camera di commercio, il giorno 13 ottobre 1976; ma in tale occasione nessuna impresa od ente ha presentato domanda per la istituzione delle autolinee di che trattasi.

Il rappresentante del comune di Como ha accennato in quella sede, ad un eventuale consorzio tra i comuni interessati che potrebbe esercitare il complesso delle autolinee ex Salvi, ma a tale comunicazione non è seguita alcuna concreta iniziativa al

riguardo. Comunque, si precisa che il problema è di stretta ed esclusiva pertinenza della Regione Lombardia.

A tutt'oggi, pertanto, non risulta a questo Ministero che siano state avanzate richieste per il ripristino dei servizi internazionali in questione, neppure da parte della nominata azienda comasca trasporti.

Non vi è dubbio che qualora domande del genere dovessero pervenire, saranno esaminate con l'urgenza che il caso richiede.

In merito poi all'argomento relativo alla possibilità da parte delle aziende municipalizzate di esercitare servizi speciali quali: trasporto di alunni, noleggio, servizi funebri, ecc., si deve far presente quanto segue:

i comuni secondo la legislazione vigente in materia (testo unico 3 marzo 1934, n. 383, articolo 292, testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578), possono assumere l'esercizio di pubblici servizi e gestirli in economia o mediante aziende municipalizzate.

Non è prevista, invece, l'assunzione da parte dei comuni stessi di servizi di carattere privato.

L'esercizio di fatto dell'attività di trasporto con autobus immatricolati ad uso privato, ai sensi dell'articolo 58, sesto comma del codice della strada, può essere direttamente effettuato dai comuni o dalle loro aziende municipalizzate che, pur se dotate di autonomia organizzativa e patrimoniale, non sono altro che organi dei comuni stessi, identificandosi con essi solo al fine di sodisfare le esigenze di trasporto proprie dell'organizzazione comunale (ad esempio il trasporto dei dipendenti comunali).

Devesi, quindi, escludere che i comuni e le rispettive aziende municipalizzate possano assumere direttamente l'esercizio dell'attività di trasporto qualificabile privato quale è, secondo quanto disposto dall'articolo 57, primo comma del decreto del Presidente della Repubblica n. 4393 del 1959, il servizio di noleggio con conducente.

L'impossibilità, sul piano giuridico, di tale esercizio è stata confermata dal Consiglio di Stato, appositamente interpellato al riguardo, il quale con recente parere, ha precisato che i comuni e le loro aziende municipalizzate possono, in materia di trasporti, essere legittimati allo svolgimento di quelle sole attività, in vista delle quali – e per le finalità pubblicistiche che vi sono connesse – l'ordinamento giuridico ne prevede e ne regola la costituzione e il funzionamento.

Per quanto riguarda, infine, il trasporto degli alunni, con legge del 7 luglio 1970, n. 599, sono state emanate, fra l'altro, alcune disposizioni relative alla organizzazione del servizio di trasporto gratuito degli alunni della scuola dell'obbligo, trasporto che, secondo quanto disposto dalla legge stessa, può essere svolto anche dai comuni, oltre che dai patronati scolastici e relativi consorzi provinciali, dagli enti territoriali e dalle amministrazioni pubbliche.

Il Ministro: RUFFINI.

FORTE, AMARANTE, FORMICA, MARZANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che parte notevole delle commesse di lavoro assegnate – in applicazione delle leggi vigenti – alle officine od imprese del Mezzogiorno che lavorano per la costruzione e la riparazione del materiale rotabile e di locomozione delle Ferrovie dello Stato, vengono trasferite ad imprese od officine operanti in altre regioni non meridionali;

per conoscere, inoltre, se all'atto dell'assegnazione delle suddette commesse di lavoro e particolarmente per la parte relativa ai particolari occorrenti per l'insieme dei rotabili vengano effettuati controlli od indagini da parte del Ministero ovvero della direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato per verificare le effettive capacità e possibilità tecniche e di organizzare del lavoro delle imprese od officine che hanno in assegnazione il lavoro suddetto;

per essere informati delle eventuali iniziative in tal senso in atto da parte della direzione compartimentale di Napoli – regione dove sono concentrate la maggioranza delle imprese od officine succitate – già varie volte interessate del problema dalla federazione regionale delle organizzazioni sindacali dei ferrovieri;

per sapere, infine, quali iniziative intende prendere il Ministero al fine di evitare quanto sopra detto anche in vista delle nuove assegnazioni di commesse di lavoro relativo al piano PIS ed al futuro piano poliennale delle Ferrovie dello Stato. (4-01022)

RISPOSTA. — L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ottempera alle prescrizioni legislative in materia di riserva delle commesse di lavoro; sia di costruzione sia di riparazione del materiale rotabile, alle ditte sedenti nei territori protetti, e ciò con l'adeguato margine di copertura per tener conto tra l'altro che, per carenza di industrie specializzate, qualche componente della fornitura può non risultare reperibile presso le subfornitrici del sud.

Si fa, altresì, presente che eventuali proposte avanzate da gruppi industriali, successivamente alle assegnazioni di origine, per il trasferimento di commesse fra i vari stabilimenti del gruppo stesso debbono essere autorizzate dal consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato che di norma autorizza senza alcuna contropartita solo trasferimenti da stabilimenti del nord a quelli del sud e non viceversa.

Le commesse relative alla costruzione e riparazione del materiale rotabile venbono affidate a ditte di provata esperienza e specializzate nel settore, regolarmente iscritte nell'albo dei costruttori - riparatori delle Ferrovie dello Stato - nei confronti delle quali sono già stati esperiti (all'atto dell'iscrizione nell'albo suddetto) i necessari accertamenti volti a stabilire la idoneità tecnico-organizzativa ed amministrativa.

Nelle ordinazioni di materiale rotabile alle ditte del sud vengono esplicitamente richiamati gli obblighi alle stesse facenti carico, e cioè di eseguire le lavorazioni in stabilimenti situati nei territori protetti o di impiegare materiali di produzione di detti territori: ovviamente, da parte delle unità di collaudo delle Ferrovie dello Stato competenti per circoscrizione, nonché da parte della stesso sede centrale del servizio materiale e trazione, viene esercitata continua azione di vigilanza.

Non risulta, quindi, che comesse di costruzione o riparazione di materiale rotabile siano state trasferite dal sud al nord, mentre si è verificato qualche caso di trasferimento inverso nord-sud, beninteso col benestare del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Inoltre, per quanto riguarda le subforniture, non si è a conoscenza che si siano state ordinazioni di qualche importanza collocate nelle zone non protette se non per necessità tecniche (indisponibilità di dette zone di subfornitori specializzati nella costruzione di qualche particolare accessorio).

Si assicura, infine, che nei casi in cui venga comunque accertata o sia emersa la inadempienza della ditta fornitrice, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha la facoltà di rescindere il contratto di fornitura e procedere a nuova assegnazione a ditte sedenti nelle zone protette.

Il Ministro: RUFFINI.

FORTE, AMARANTE E BIAMONTE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se sia a conoscenza che durante lo svolgimento di una protesta sindacale effettuata nei giorni 27 e 28 novembre 1976 dai lavoratori della stazione ferroviaria di Cava dei Tirreni (Salerno), indetta dalle organizzazioni sindacali unitarie dei ferrovieri nel rispetto del protocollo Azienda ferrovie dello Stato-sindacati, il capo dell'ufficio movimento compartimentale di Napoli inviava in detta stazione due fuzionari delle Ferrovie dello Stato a svolgere opera di intimidazione nei confronti dei lavoratori richiedendo agli stessi la firma di una dichiarazione nella quale oltre ad altre affermazioni si definiva l'azione di protesta sindacale illegittima;

quali iniziative intenda prendere per evitare che casi del genere non abbiano più a verificarsi. (4-01283)

RISPOSTA. — Lo sciopero nella stazione ferroviaria di Cava dei Tirreni venne proclamato dalle locali segreterie sezionali del sindacato ferrovieri italiani e del sindacato autonomo unificato ferrovieri italiani dalle ore 14 alle ore 21 del 27 novembre 1976, a causa di una punizione inflitta ad un manovale di detta stazione dal capo del terzo reparto movimento delle Ferrovie dello Stato di Salerno il quale, in una visita di sorveglianza alla stazione medesima, eseguita il 29 ottobre 1976, aveva riscontrato la mancata pulizia degli scambi.

Lo sciopero interessava tutto il personale della stazione e doveva essere eseguito secondo le seguenti modalità, stabilte dalle stesse segreterie sindacali: L'impianto di Cava dei Tirreni funzionerà soltanto come posto di blocco intermedio mantenendo gli scambi immobilizzati per cui non eseguirà manovre con il locomotori di spinta e tanto meno eventuali precedenze di treni.

Durante detta azione sindacale i locomotori di spinta dovranno essere agganciait e collegati tra Salerno e Nocera In-

feriore (Salerno); il capo stazione titolare di Cava dei Tirreni nel giorno 27 novembre effettuerà, nel suo turno, solo servizio di sorveglianza all'impianto tralasciando ogni altra incombenza amministrativa.

Il capo ufficio movimento delle Ferrovie dello Stato di Napoli faceva presente alle segreterie compartimentali di Napoli ed a quelle provinciali di Salerno, delle citate organizzazioni sindacali, con lettera del 27 novembre 1976, che le modalità di sciopero stabilite apparivano abnormi, in quanto non comportavano la totale astensione dal lavoro dei dipendenti interessati.

Nel pomeriggio del 27 novembre 1976, il capo del terzo reparto movimento di Salerno, recatosi a Cava dei Tirreni per seguire l'andamento del servizio, ritenne opportuno esortare il personale di stazione presente alla considerazione delle proprie responsabilità ed all'assolvimento dei propri doveri.

Sempre allo scopo di seguire l'andamento del servizio nella delicata circostanza, il capo dell'ufficio movimento di Napoli inviava a Cava dei Tirreni anche il capo sezione esercizio.

Nell'operato dei funzionari che sono intervenuti, non si è evidenziata alcuna opera di intimidazione.

Il Ministro: RUFFINI.

FORTE, BIAMONTE E AMARANTE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

1) continuamente, soprattutto nei periodi festivi, i lavoratori delle ferrovie che operano nelle stazioni (O.M., assistenti veicoli, manovratori, ecc.) vengono distolti dal loro lavoro dalle continue richieste di informazioni da parte degli utenti soprattutto in caso di ritardo dei treni, ritardate partenze dei treni locali, ecc.;

2) ciò avviene soprattutto per la carenza di informazioni a mezzo interfono, in particolare nelle medie e piccole stazioni ed anche per il pessimo funzionamento degli impianti di diffusione sonora, laddove esistono, che quasi sempre, per vetustà o per scarsa potenza sia degli amplificatori sia degli altoparlanti, emettono suoni incomprensibili;

3) tale mancata informazione induce all'esasperazione gli utenti e quindi provoca spesso l'inasprimento dei rapporti fra utenti e ferrovieri fino a causare liti e disservizi —

quali provvedimenti intenda prendere per ovviare agli inconvenienti suddetti, ovvero quali programmi di intervento sono in atto per ripristinare nel giusto modo il servizio di informazione a mezzo diffusore sonoro. (4-01426)

RISPOSTA. — La carenza nel settore dell'informazione al pubblico è uno dei problemi maggiormente sottoposti all'attenzione dell'Azienda ferroviaria che ha in corso lo studio e l'allestimento di nuove attrezzature tecniche (*monitors*, teleindicatori, ecc.) per una migliore, più efficace e tempestiva offerta delle comunicazioni medesime.

La sostituzione degli impianti di diffusione sonora vetusti o di insufficiente funzionalità è già stata predisposta; tuttavia, a causa della limitata disponibilità finanziaria, essa può essere attuata solo gradualmente e per le stazioni di maggiore importanza.

Per quanto concerne infine la disciplina degli annunci, è in corso di avanzata elaborazione una nuova normativa nella quale vengono puntualizzati i compiti dei vari agenti interessati all'informazione al pubblico.

Il Ministro: RUFFINI.

FRANCHI E TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere il suo pensiero sul fatto che ampi stralci del libro edito dal Rizzoli *La crisi economica italiana* di Eugenio Peggio, sono riportati nella relazione del Governatore della Banca d'Italia, senza citazione della fonte, a tal punto da fare ritenere che il libro medesimo sia stato redatto dagli uffici della Banca d'Italia medesima. (4-00666)

RISPOSTA. — Dai riscontri effettuati tra la relazione del governatore e l'opera dell'onorevole Peggio non risultano coincidenze di brani fra i due testi.

Si osserva tuttavia che la similarità, e non la coincidenza, tra la relazione del governatore della Banca d'Italia ed il testo pubblicato dall'onorevole Peggio può essere imputata all'uso — ormai generalizzato — di indicatori e di rapporti tra grandezze economiche descrittivi degli andamenti dell'eco-

nomia italiana, dati periodicamente pubblicati sia dall'Ufficio italiano cambi che dall'Istituto di emissione.

È da rilevare, comunque, che mentre le bozze della relazione suddetta vengono distribuite in occasione della assemblea generale ordinaria della Banca d'Italia - che di norma si tiene entro il 31 maggio di ogni anno - la prima edizione del volume in questione è del luglio 1976.

Il Ministro: STAMMATI.

GUGLIELMINO E CERRA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere - premesso che il traffico nell'aeroporto di Catania-Fontanarossa è in continuo incremento - quali ostacoli si frappongano alla realizzazione della nuova aerostazione i cui lavori da tempo sono stati sospesi nonostante, più volte, siano state date assicurazioni per la rapida realizzazione di tale importante opera.

Gli interroganti chiedono di sapere entro quanto tempo sia prevista la realizzazione di tale opera e se effettivamente tutte le remore di ordine burocratico e tecnico sono state superate. (4-01328)

RISPOSTA. — Nell'aeroporto di Catania-Fontanarossa, a seguito di ricerche e connesse prove di carico sui terreni interessati, è stata rilevata una diversa stratigrafia e per questo il progettista ha dovuto modificare la palificata di fondazione dell'aerostazione, ampliandola e potenziandola, in relazione alle peggiori qualità dei terreni riscontrate rispetto a quelle in origine presunte.

È stato quindi necessario redigere una ulteriore perizia di variante che comporterà per le nuove fondazioni un maggiore importo di lire 782.000.000.

Detta perizia che comprende le fondazioni e le opere necessarie per completare l'aerostazione è stata approvata in data 23 novembre 1976, con prescrizioni e suggerimenti, dal comitato di cui all'articolo 2 della legge n. 825 del 1973. L'importo complessivo dei lavori necessari per completare il suddetto manufatto, sarà quindi di lire 3.702.510.000. I lavori sono stati ripresi il 13 dicembre 1976 e se ne prevede l'ultimazione per il settembre 1978. In relazione a quanto sopra detto, sono state rimosse tutte le remore di ordine burocratico e tecnico ed i lavori proseguiranno speditamente fino al loro compimento.

Il Ministro: RUFFINI.

LOMBARDO, DRAGO, GRASSI BERTAZZI, URSO SALVATORE E SCALIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i propositi del Governo circa i lavori di costruzione dell'aerostazione civile presso l'aeroporto di Catania.

Gli interroganti hanno appreso dalla stampa quotidiana, vedi giornale *La Sicilia* del 4 dicembre 1976, che nei prossimi giorni sarà firmato - finalmente! - il decreto di finanziamento dei lavori per la prosecuzione della costruzione dell'aeroporto civile di Catania.

È questo un fatto estremamente positivo che va sottolineato e che va certamente ascritto alla sensibilità del Governo ed a quella del ministro in particolare.

Dal corpo dell'articolo che riporta le dichiarazioni del ministro risulta, altresì, che nel decreto di finanziamento non sono compresi i lavori di riscaldamento e di trasporto dei bagagli.

È stato fatto notare, ed anche gli interroganti si permettono di sottolineare, che tale circostanza rappresenta un serio inconveniente che può alla fine compromettere la razionale e tempestiva esecuzione dei lavori principali.

Ed invero l'intreccio dei lavori principali e quelli accessori è tale per cui essi, complessivamente, vanno eseguiti insieme, a parte la circostanza che lo stesso rappresentante dell'impresa ha avanzato qualche riserva sullo scorporo dei lavori stessi.

Per tali motivi gli interroganti chiedono che il ministro, con la sensibilità dimostrata, finanzi l'intera opera, avviando così ad effettiva soluzione l'intera, annosa, questione della costruzione dell'aerostazione. (4-01313)

RISPOSTA. — Per l'aerostazione dell'aeroporto di Catania-Fontanarossa a seguito di ricerche e connesse prove di carico sui terreni interessati si è rilevata una diversa stratigrafia e per questo il progettista ha modificato completamente la palificata di fondazione ampliandola e potenziandola, in relazione alle peggiori qualità dei terreni riscontrate rispetto a quelle in origine presunte.

È stato, quindi, necessario redigere una ulteriore perizia di variante che comporterà per le nuove fondazioni un importo di lire 782.000.000.

Detta nuova perizia che comprende l'aerostazione e le opere necessarie per completare l'aerostazione, è stata approvata, in data 23 novembre 1976, con suggerimenti e prescrizioni dal comitato di cui all'articolo 2 della legge n. 825 del 1973.

L'importo complessivo dei lavori necessari al completamento del suddetto manufatto sarà di lire 3.702.510.000.

Il comitato, per altro, nell'approvare la perizia ha suggerito di stralciare gli impianti di riscaldamento, condizionamento e trasporto bagagli.

Per questi ultimi le somme relative sono a disposizione dell'Amministrazione che si riserva, in tempi brevi, di risolvere anche questo problema al fine di realizzare anche gli impianti sopra menzionati.

A seguito del voto espresso dal comitato, in data 9 dicembre 1976 è stato firmato il decreto n. 206 di approvazione della perizia di variante e suppletiva del progetto della nuova aerostazione di Catania-Fontanarossa.

Pertanto, i lavori sono stati ripresi in data 13 settembre 1976 e se ne prevede la ultimazione per il settembre 1978.

Il Ministro: RUFFINI.

MENICACCI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere i motivi che abbiano indotto alla revoca del riconoscimento legale già sancito in favore dell'istituto di cultura sabino « Canonico Ricci » di Poggio Mirteto (Rieti) che vantava ben quattro ordini di studi (scuola media, ginnasio e liceo classico, istituto magistrale e istituto tecnico commerciale) per quanto attiene ai due ultimi istituti.

In particolare, per sapere:

1) come mai la sanzione negativa si sia limitata a tali due soli istituti e non anche alle altre due scuole, quasi che *nulla quaestio* sorgesse per metà degli ordini di studi effettuati;

2) per quale ragione il provvedimento di revoca sia sovvenuto ad anno scolastico iniziato, sì da determinare un innegabile disagio fra gli studenti e il corpo dei docenti;

3) se sia vero che l'atto delle contestazioni mosse al gestore dell'istituto da parte del dirigente generale istruzione media non statale, divisione seconda, a parte la firma illeggibile, è privo di data e comunque se le contestazioni stesse non appaiono frettolose, superficiali e pretestuose in ogni caso non tali da giustificare un così grave provvedimentn;

4) se sia vero che il tribunale amministrativo regionale ha disposto su ricorso degli interessati la sospensiva del provvedimento a conferma della scarsa fondatezza delle ragioni addotte;

5) se ritenga che il provvedimento cennato avrà pesanti ripercussioni sulla economia locale basata prevalentemente su attività terziarie.

Per sapere, infine, se la decisione adottata appaia in contrasto con quella libertà di insegnamento, che è istituita dalla Costituzione repubblicana a difesa anche della scuola privata, tanto più evidente nel caso predetto, attesa la circostanza che contemporaneamente alla soppressione del valore legale ai due corsi di studi cennati. Il Ministero ha disposto per l'apertura a Poggio Mirteto, dell'Istituto magistrale e del tecnico-commerciale, a conferma di una preordinazione evidentemente ispirata dalle forze politiche di sinistra, che da tempo premevano in questa direzione e che oggi con i fatti determinano le scelte del Governo anche in materia di istruzione. (4-01231)

RISPOSTA. — Le ragioni che hanno determinato la revoca del riconoscimento legale degli istituti magistrale e tecnico-commerciale di Poggio Mirteto, chiaramente riassunte nelle motivazioni del decreto ministeriale con cui il provvedimento è stato adottato, sono sostanzialmente le seguenti:

1) la società a responsabilità limitata istituto culturale sabino « canonico Alfredo Ricci » che gestisce i predetti istituti ha sostituito l'amministratore unico, canonico Alfredo Ricci, con il signor Renato Furfaro, senza il previo consenso di questo Ministero;

2) sono state rilevate gravissime irregolarità e disordine amministrativo nella conduzione delle due scuole;

3) è stata riscontrata l'inefficienza dell'azione direttiva del preside delle stesse;

4) è stata accertata l'inosservanza delle norme di legge e regolamentari contenenti la disciplina riguardante la valutazione e gli scrutini degli alunni interni e gli esami di idoneità;

5) è stata considerata la particolare gravità delle elencate irregolarità che compromettono irrimediabilmente il buon funzionamento delle scuole in parola.

Circa i motivi per cui la revoca del riconoscimento legale sia stata limitata ai due istituti suindicati, e non estesa anche alla scuola media ed al liceo-ginnasio, si precisa che, relativamente a queste ultime istituzioni sono ancora in corso accurate indagini, l'ultima delle quali iniziata il 25 ottobre 1976, allo scopo di accertare eventuali altre irregolarità, in aggiunta a quelle già contestate.

Ad accertamenti ispettivi ultimati, si trarranno le debite conclusioni circa l'andamento funzionale anche della scuola media e del liceo-ginnasio.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere i motivi per cui il Ministero si sia indotto ad adottare il provvedimento di revoca ad anno scolastico già iniziato, in modo da determinare disagio fra gli studenti ed il corpo docente.

Tali motivi vanno ricercati nei tempi tecnici occorsi per condurre a conclusione due ispezioni ministeriali protrattesi per i mesi di luglio e settembre 1976, per la successiva contestazione degli addebiti e per il conseguente esame delle controdeduzioni agli addebiti medesimi.

Effettivamente dei rilievi erano stati mossi, anche per il passato, ai responsabili dell'andamento didattico-amministrativo delle scuole in questione, in particolare per taluni incresciosi episodi verificatisi durante le sedute di scrutinio.

Tuttavia solo di recente questo Ministero è venuto a conoscenza di fatti accaduti durante gli esami di maturità, relativi all'anno scolastico testè concluso e che hanno coinvolto la conduzione generale delle due scuole.

Infatti, un ispettore ministeriale, incaricato della vigilanza sullo svolgimento degli esami di maturatià, recatosi nelle scuole di Poggio Mirteto, ha rilevato, tra l'altro, che, nell'espletamento della prova scritta di ragioneria, nelle sede dell'istituto culturale sabino, si erano verificati episodi tali da indurre il presidente della commissione a dichiarare nulle le prove di alcuni candidati. In tali episodi, regolarmente riportati negli appositi verbali, furono coinvolti anche alcuni docenti, membri interni dell'istituto. Nel corso della visita ispettiva, vennero rilevate anche irregolarità amministrative, tra le quali la mancata regolarizzazione della documentazione contenuta nei fascicoli dei candidati (mancavano 45 certificati di studio debitamente vidimati, in base ai quali avrebbe dovuto essere giustificata l'ammissione agli esami); alla data del 6 luglio, la scuola non aveva ancora provveduto a redigere tutte le schede degli alunni, candidati agli esami, con la completa trascrizione dei giudizi analitici, fatti propri dai consigli di classe nella deliberazione di scrutinio.

Poiché al verificarsi di tali fatti non è risultata estranea la conduzione delle due scuole, il Ministero ha provveduto subito all'invio sul posto di un qualificato ispettore, la cui indagine, per motivi di completezza e di accuratezza, si è protratta per gli interi mesi di luglio e settembre 1976.

In particolare, dalle indagini ispettive è emerso che alcuni cambiamenti di gestione sono stati disposti senza essere stati nemmeno notificati al Ministero, che pure, a norma delle disposizioni vigenti, avrebbe dovuto esaminarli per poterli autorizzare. La società a responsabilità limitata istituto culturale sabino che gestisce i predetti istituti, ha sostituito, infatti, l'amministratore unico, canonico Alfredo Ricci, con altra persona, senza il previo consenso del Ministero.

Siccome il riconoscimento legale viene concesso e conservato alle scuole private sulla base di *intuitu personae*, cioè solo dopo che, per mezzo di accurate indagini, si sia giunti alla convinzione decumentata che i destinatari dell'atto di concessione ne siano degni, è evidente che, nel caso specifico, nessuna indagine si è resa possibile nei riguardi della gestione, di fatto subentrata a quella che aveva titolo al riconoscimento. Non solo, ma, allo stato attuale, non ancora risulta se le persone fisiche, da cui è ora costituita la società che gestisce i due istituti, e se la persona del nuovo amministratore unico, abbiano i requisiti prescritti dalle disposizioni vigenti.

Poiché, per altro, una delle suddette persone ha indebitamente pubblicizzato (sull'elenco telefonico di Roma) come parificate quattro sue scuole private, il Ministero ha interessato della cosa le procura

della Repubblica di Roma per gli eventuali provvedimenti di competenza. Alcune delle suddette persone sono, inoltre, implicate in fatti riguardanti il rilascio di certificati scolastici intestati ad un istituto falsamente presentato come legalmente riconosciuto e che, invece, risulta soltanto privato, non avendogli il Ministero, per varie carenze, neppure accordato la cosiddetta presa d'atto.

Circa poi il fatto che la copia dell'atto relativo alle contestazioni mosse al gestore sarebbe stata priva di data, si fa presente che tale inconveniente può essersi verificato per mero errore materiale, mentre si assicura che è del tutto regolare e completo l'originale di tale atto, inviato al provveditore agli studi per la successiva notifica.

Su quest'ultima questione, ad ogni modo, pende giudizio presso il tribunale amministrativo regionale del Lazio, a seguito di ricorso allo stesso presentato.

Risponde al vero, infine, che, con apposita ordinanza del 18 ottobre 1976, il predetto tribunale ha disposto la sospensiva del provvedimento di revoca del riconoscimento legale; ma ciò nel solo intento di non procurare danni gravi ed irreparabili al gestore, indipendentemente, quindi, dalla fondatezza del ricorso.

Rimane da precisare che l'istituzione in Poggio Mirteto, dal mese di ottobre 1976, di sezioni staccate di istituto tecnico commerciale e di istituto magistrale statali, risponde esclusivamente alla preoccupazione di tutelare i terzi colpiti dal provvedimento di revoca, ossia gli alunni, i genitori e i docenti.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

MENICACCI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra intestata al signor Malatesta Paolo residente a Colli sul Velino. Ricorso n. 623608. (4-01291)

RISPOSTA. — La domanda del signor Paolo Malatesta intesa ad ottenere la concessione della pensione di guerra risulta da tempo definita.

Difatti, nei riguardi del medesimo signor Malatesta, con decreto ministeriale del 4 gennaio 1965, n. 2100554 è stato negato tale riconoscimento per non avvenuta constatazione entro i termini prescritti dall'articolo 24 della legge 9 novembre 1961, n. 1240, delle denunciate infermità artrosica e bronchiale.

Avverso il citato provvedimento l'interessato presentò ricorso giurisdizionale, distinto con il n. 623608, che attualmente risulta in corso di istruttoria presso la Corte dei conti.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

ORIONE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere – premesso che:

1) il Consiglio di Stato, VI sezione, con sentenza del 15 ottobre 1975, n. 437, ha accolto il principio della valutazione della tredicesima mensilità ai fini della buonuscita ENPAS a favore dei dipendenti statali in pensione;

2) sia la Corte dei conti sia l'ENPAS hanno ritenuto valido tale principio;

3) pertanto la numerosa categoria dei dipendenti statali ha diritto di veder attuato in pratica quanto ritenuto giuridicamente valido – quale soluzione intenda proporre per risolvere sollecitamente il problema secondo i principi di giustizia ed equità. (4-01189)

RISPOSTA. — Avverso le decisioni degli organi giurisdizionali indicate dall'interrogante sono state proposte impugnative dall'Avvocatura generale dello Stato alle sezioni unite della Corte di cassazione. Si precisa che, salvo casi di provvedimenti adottati in esecuzione delle ripetute decisioni e già passati in giudicato, l'Amministrazione dovrà per ora soprassedere alla valutazione dell'emolumento in parola, con riserva di riesame dell'intera questione allorché saranno state definite le impugnative in atto.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

PANI, BOCCHI, CERAVOLO, BALDASSARI E BARTOLINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere con esattezza quali siano le categorie di cittadini che hanno diritto o che comunque usufruiscono di agevolazioni di viaggio nella rete delle ferrovie dello Stato e il tipo di agevolazioni goduto da ciascuna di esse;

per sapere, inoltre, specificatamente, in base a quale provvedimento legislativo o amministrativo le diverse categorie siano

state ammesse a godere delle agevolazioni di viaggio;

per sapere, infine, se corrispondano a verità le notizie secondo cui sono state concesse dai vari ministri che hanno diretto il dicastero dei trasporti agevolazioni a singole persone sulla base di criteri esclusivamente discrezionali, e, nell'affermativa, per sapere in dettaglio l'elenco delle persone e del tipo di concessioni deliberate in privilegio dai vari ministri. (4-00892)

RISPOSTA. — Le categorie di cittadini che usufruiscono delle agevolazioni di viaggio, e il tipo di tali agevolazioni, sulla rete delle ferrovie dello Stato sono qui di seguito elencate distintamente per ciascuna norma di legge che le prevede.

PER LA LEGGE 21 NOVEMBRE 1955, N. 1108

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Personale delle ferrovie dello Stato (in servizio o a riposo)	Carta di libera circolazione per l'intera rete, se trattasi di agente in servizio; se, invece, trattasi di agenti a riposo, carta di libera circolazione per intera rete o per percorso limitato, a seconda della qualifica rivestita all'atto di collocamento in quiescenza; biglietti gratuiti in favore dei propri familiari per chilometri 2.000, 4.000 o 6.000, a seconda dell'anzianità di servizio dell'agente stesso, oltre alla riduzione del 30 per cento.
Consiglieri di Amministrazione delle ferrovie dello Stato (sia in carica che cessati dalla carica con più di 3 anni)	Carta di libera circolazione per l'intera rete per i Consiglieri; biglietti gratuiti in favore dei familiari per chilometri 6.000 o 4.000, a seconda che il Consigliere sia in carica o uscito di carica; biglietti a riduzione del 30 per cento per i familiari anzidetti.
Personale della motorizzazione civile e trasporti in concessione (in servizio o a riposo)	Carta di libera circolazione per l'intera rete, se trattasi di agenti in servizio; se, invece, trattasi di agenti a riposo, carta di libera circolazione per intera rete o per percorso limitato, a seconda della qualifica rivestita all'atto del collocamento in quiescenza; biglietti gratuiti in favore dei familiari per chilometri 2.000, 4.000 o 6.000, a seconda dell'anzianità di servizio dell'agente stesso; biglietti a riduzione del 30 per cento per i familiari anzidetti.

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Personale dell'Avvocatura dello Stato	Carta di libera circolazione per l'intera rete in favore dei funzionari di grado non inferiore al 4°; biglietti gratuiti in favore dei familiari, per chilometri 2.000, 4.000 o 6.000, a seconda dell'anzianità di servizio dei funzionari stessi; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento per i familiari anzidetti.
Personale della Corte dei conti presso lo ufficio Riscontro delle ferrovie dello Stato (in servizio o a riposo)	Carta di libera circolazione per l'intera rete per il personale in servizio rivestito delle qualifiche da Revisore a Presidente di Sezione; se trattasi di personale a riposo, carta di libera circolazione per l'intera rete o a percorso limitato, a seconda della qualifica rivestita all'atto del collocamento in quiescenza; biglietti gratuiti in favore dei familiari, per chilometri 2 000; 4.000 o 6.000, a seconda dell'anzianità di servizio del personale stesso; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento per i familiari anzidetti.
Personale delle Dogane ubicate negli impianti ferrovie dello Stato (in servizio)	Biglietti gratuiti, valevoli per un viaggio di andata e ritorno, in favore degli agenti e dei propri familiari.
Personale del Ministero del tesoro in servizio alla Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti (in servizio o a riposo)	Carta di libera circolazione per l'intera rete in favore del personale rivestito della qualifica di Coadiutore Principale e superiori; biglietti gratuiti in favore dei familiari, per chilometri 2.000, 4.000 o 6.000, a seconda dell'anzianità di servizio del personale stesso; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento in favore dei familiari anzidetti.
Cinque funzionari del Ministero del tesoro, rivestiti della qualifica di direttore di divisione o superiore, adibiti al sindacato e vigilanza sulle ferrovie concesse (in servizio o a riposo)	Carta di libera circolazione per l'intera rete; biglietti gratuiti in favore dei familiari, per chilometri 2.000, 4.000 o 6.000, a seconda dell'anzianità di servizio dei funzionari stessi; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento in favore dei familiari anzidetti.
Personale della Presidenza della Repubblica e delle due Camere del Parlamento (in servizio e a riposo)	Carta di libera circolazione per l'intera rete o per percorso limitato per determinate qualifiche; biglietti gratuiti (per chilometri 4.000) anche per i familiari.

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Segretari Generali	Anche compartimento riservato.
Presidenza della Repubblica	
Familiari del Presidente della Repubblica in carica	Carta di libera circolazione per l'intera rete.
Presidenti della Repubblica usciti di carica	Compartimento riservato e carta di libera circolazione per l'intera rete.
Autorità parlamentari	
Presidenti delle due Camere	Carrozza salone, se in carica; compartimento riservato e carta di libera circolazione per l'intera rete, se usciti di carica.
Vice Presidenti delle due Camere	Compartimento riservato.
Senatori e Deputati (in carica)	Carta di libera circolazione per l'intera rete, biglietti gratuiti (16 + 3 per ciascun figlio).
Senatori e Deputati usciti di carica con 3 legislature o 10 anni di mandato parlamentare	Carta di libera circolazione per l'intera rete; 24 biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento.
Senatori e Deputati usciti di carica non aventi titolo alla carta di libera circolazione	Sei biglietti gratuiti personali per un periodo di 5 anni; 24 biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento.
Rappresentanti ufficiali delle due Camere	Carrozza salone.
Ex Presidenti dell'Assemblea Costituente	Carta di libera circolazione per l'intera rete.
Ex membri dell'Assemblea Costituente	24 biglietti di viaggio a tariffa ridotta del 30 per cento.
Ex senatori del Regno	Carta di libera circolazione per l'intera rete.

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Ex Deputati al Parlamento del Regno	Carta di libera circolazione per l'intera rete (se con 3 legislature).
Autorità Governative	
Presidente del Consiglio dei ministri	Carrozza salone se in carica; compartimento riservato e carta di libera circolazione per l'intera rete, se uscito di carica.
Ministri	Carrozza salone (per viaggi in rappresentanza del Governo); compartimento riservato e carta di libera circolazione per l'intera rete.
Sottosegretari	Carrozza salone (per viaggi in rappresentanza del Governo); compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete.
Ministri e Sottosegretari di Stato per i trasporti	
Ministro	Carrozza salone; compartimento riservato e carta di libera circolazione per l'intera rete (anche se uscito di carica purché vi sia rimasto per un anno); biglietti gratuiti (chilometri 6.000 se in carica, chilometri 4.000 se uscito di carica) per i familiari; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento (anche se uscito di carica) per i familiari: il Ministro, quando concorrano speciali circostanze, ha facoltà di concedere biglietti (20 all'anno) per l'uso gratuito di Compartimenti riservati; il Ministro ha facoltà di concedere, in casi particolari, biglietti gratuiti andata e ritorno (30 al mese).
Sottosegretario	Compartimento riservato e carta di libera circolazione per l'intera rete (anche se uscito di carica, purché vi sia rimasto per un anno); biglietti gratuiti (chilometri 6.000 se in carica; chilometri 4.000 se uscito di carica) per i familiari; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento (anche se uscito di carica) per i familiari.

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Capo di Gabinetto	Carta di libera circolazione per l'intera rete (anche se uscito di carica, purché vi sia rimasto per due anni); biglietti gratuiti (chilometri 6.000 se in carica, chilometri 4.000 se uscito di carica) per i familiari); biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento (anche se uscito di carica) per i familiari.
Personale del Gabinetto e delle segreterie in servizio	Biglietti gratuiti (6.000 chilometri) anche per i familiari; biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento per sé e per i familiari.
Corte Costituzionale	
Presidente in carica	Carrozza salone; compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete; biglietti gratuiti (16 più 3 per ciascun figlio).
Presidente uscito di carica	Compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete; 24 biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento per i familiari.
Giudici ordinari in carica	Compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete; biglietti gratuiti (16 più 3 per ciascun figlio).
Giudici ordinari dopo la permanenza nella carica prevista dalla Costituzione	Carta di libera circolazione per l'intera rete; 24 biglietti a tariffa ridotta del 30 per cento per i familiari.
Rappresentanze ufficiali della Corte	Carrozza salone.
Autorità giudiziarie consultive e di controllo	
Primo Presidente e Procuratore Generale della Cassazione	Compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete.
Presidente del tribunale superiore delle acque pubbliche	Carta di libera circolazione per l'intera rete.

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Presidente del Consiglio nazionale delle ricerche	Carta di libera circolazione per l'intera rete.
Presidente del Consiglio di Stato	Compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete.
Magistrati del Consiglio di Stato della sezione consultiva sugli affari di pertinenza del Ministero dei trasporti	Carta di libera circolazione per l'intera rete.
Presidente della Corte dei conti	Compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete.
Avvocato Generale dello Stato	Compartimento riservato; carta di libera circolazione per l'intera rete.
Altre autorità	
Ambasciatori della Repubblica e di Stati esteri	Compartimento riservato.
Ministri plenipotenziari italiani e di Stati esteri	Compartimento riservato.
Capo di Stato maggiore della difesa	Compartimento riservato.
Generali di Corpo d'armata e gradi corrispondenti della Marina e dell'Aeronautica	Compartimento riservato.
Deputati e Consiglieri regionali in carica	Biglietti andata e ritorno o di abbonamento regionale alla tariffa ridotta del 30 per cento.
2 rappresentanti Croce Rossa Italiana	Carta di libera circolazione per l'intera rete.

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
2 rappresentanti Ordine di Malta	Carta di libera circolazione per l'intera rete.
Cardinali	
Residenti in Italia	Compartimento riservato, carta di libera circolazione per l'intera rete.
Residenti all'estero	Compartimento riservato; biglietti gratuiti per un viaggio di andata e ritorno.
Medaglie d'oro al valor militare	Carta di libera circolazione per l'intera rete.
Varie	
Personale statale del comitato di vigilanza sulle gestioni commissariali governative di ferrovie e navigazioni interne	Carta di libera circolazione per l'intera rete o a percorso limitato, a seconda della qualifica rivestita; biglietti gratuiti (chilometri 4.000) per i familiari dopo 15 anni di servizio in tale ufficio.
Personale amministrazioni ferroviarie e imprese di trasporti esteri e nazionali	Carta di libera circolazione per l'intera rete o a percorso limitato, biglietti gratuiti e biglietti a riduzione, *secondo gli accordi di scambio*.
Persone che debbono viaggiare con frequenza nell'interesse dell'Amministrazione	Carta di libera circolazione per l'intera rete o a percorso limitato oppure biglietti gratuiti.
Persone che facciano speciali concessioni o prestazioni	(A titolo compensativo) carta di libera circolazione per l'intera rete o a percorso limitato oppure biglietti gratuiti.
Persone che debbono viaggiare per speciali ragioni di Stato	Carta di libera circolazione per l'intera rete o a percorso limitato oppure biglietti gratuiti (su richiesta del Presidente del Consiglio dei ministri).

Per la legge 9 aprile 1931, n. 406 relativa alle concessioni ferroviarie di viaggio ai giornalisti:

BENEFICIARI	TIPO DI CONCESSIONE
Giornalisti professionisti italiani e corrispondenti dei principali giornali esteri residenti in Italia	24 biglietti di sola andata al 70 per cento. 8 biglietti al 70 per cento accordabili in via eccezionale.
Giornalisti pubblicisti italiani e corrispondenti dei principali giornali esteri residenti in Italia	8 biglietti di sola andata al 70 per cento.
Familiari di entrambe le categorie	4 biglietti di sola andata al 50 per cento.
Giornalisti professionisti, direttori e redattori dei principali giornali esteri	8 biglietti di sola andata al 70 per cento.
Familiari di detti giornalisti	1 biglietto per un viaggio al 50 per cento.

Per il decreto interministeriale 24 giugno 1959, n. 5795 relativo ai trasporti militari e successive modificazioni:

BENEFICIARI	PERCENTUALE DI RIDUZIONE
Militari:	
Viaggi in conto privato	40 per cento
Viaggi in conto servizio	30 per cento
Viaggi per licenza	65 per cento

Per il decreto interministeriale 8 giugno 1962, n. 4516 relativo a determinati trasporti di persone, di bagagli e di altre cose sulle ferrovie dello Stato e successive modificazioni:

OGGETTO	PERCENTUALE DI RIDUZIONE
Trasporti per conto dello Stato:	
(detenuti, infermieri in accompagnamento di detenuti, personale volontario dei vigili del fuoco per viaggi di servizio, ecc.) . . .	30 per cento
impiegati dello Stato	30 per cento
personale dipendente da Amministrazioni varie	30 per cento

OGGETTO	PERCENTUALE DI RIDUZIONE
trasporti per conto dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO)	30 per cento
indigenti inviati in luoghi di cura	30 per cento
ciechi	30 per cento
associazioni ed istituti di carità	20 per cento
mutilati ed invalidi di guerra e per servizio	40/20 per cento
mutilati ed invalidi di guerra o per servizio per viaggi di accertamenti sanitari o di cura - congiunti dei caduti in guerra o per servizio per viaggi di accertamenti sanitari e di visita alle tombe	40 per cento
minorenni od interdetti per infermità di mente rimasti orfani a causa della guerra o per servizio	30 per cento
Croce Rossa Italiana	20 per cento
complessi teatrali, cinematografici e similari	30 per cento

Per il decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 e la legge 26 maggio 1969, n. 241, relativi alle agevolazioni di viaggio per le elezioni politiche, regionali provinciali e comunali:

Elettori:

emigrati per motivi di lavoro	viaggi gratuiti
domiciliati in località diversa dalla sede elettorale	viaggi a riduzione del 70 per cento

Per il decreto interministeriale 22 luglio 1959, n. 518, relativo alle agevolazioni per viaggi dei connazionali residente all'estero per lavoro in temporaneo rimpatrio:

Viaggi a riduzione del 50 per cento (tariffa n. 6).

Per quanto riguarda, poi, la richiesta intesa a conoscere se siano state accordate agevolazioni a singole persone, sulla base di criteri èsclusivamente discrezionali, è da ritenere che gli interroganti intendano riferirsi alla suindicata facoltà attribuita al ministro dei trasporti dall'articolo 7 della legge n. 1108 del 1955.

Infatti, detta disposizione prevede la possibilità che il ministro conceda, in casi

particolari, biglietti gratuiti per un viaggio di andata e ritorno, in numero non superiore a 30 al mese.

Ed al riguardo si conferma che i ministri, che si sono succeduti al dicastero dei trasporti, si sono sempre avvalsi nel rilascio delle suindicate agevolazioni della suddetta facoltà rispettando, in ogni caso, il limite numerico imposto dalla legge.

Il Ministro: RUFFINI.

SERVADEI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo*. — Per conoscere i suoi intendimenti circa l'accoglimento della più volte ripetuta e documentata domanda del comune di Ravenna perché l'« Alighieri » ottenga la qualifica di « teatro di tradizione », così come è avvenuto da tempo per altri teatri della Regione di importanza pari a quella di Ravenna.

L'interrogante fa presente che a favore dell'accoglimento militano una numerosa serie di considerazioni molto concrete ed obiettive come:

a) gli ingenti oneri sostenuti direttamente dal comune di Ravenna per mettere l'« Alighieri » in grado di assolvere ad un ruolo primario, non soltanto di carattere locale;

b) la lunga e valida tradizione artistica e culturale del teatro in questione, ed il rilevante entroterra espressosi, su questo piano, sulla base di tale non breve opera;

c) l'importanza turistica e storica di Ravenna e del suo entroterra, con la massiccia presenza, per periodi di tempo abbastanza lunghi, di turisti italiani e stranieri, fra i quali numerosi e qualificati cultori di spettacoli culturali e teatrali in genere;

d) la mancanza nella *sub*-regione Romagna di altri teatri con la richiesta qualifica;

e) la disponibilità dei teatri di tradizione emiliani per programmare e conciliare con quello di Ravenna le recite sovvenzionate;

f) l'indubbia e riconosciuta capacità di gestione dimostrata dall'« Alighieri » in un lungo e non facile periodo di tempo;

g) l'interrogante ritiene, pertanto, che ogni ulteriore remora debba cadere per un riconoscimento che, coi citati presupposti, sarebbe soltanto di giustizia. (4-00852)

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale in data 16 dicembre 1976, sentito in pari data il parere della commissione centrale per la musica, è stato conferito al teatro « Alighieri » di Ravenna il riconoscimento della qualifica di « teatro di tradizione » di cui all'articolo 28 della legge n. 800 del 1967.

Il Ministro: ANTONIOZZI.

TOCCO. — *Al Ministro dei trasporti*. — Per sapere se gli sia noto che gli uffici della motorizzazione civile di Nuoro rischiano la paralisi se il competente Ministero non provvederà a rinforzare gli organici.

Infatti, appena dieci anni fa l'organico era di 12 persone oggi ridotte a 4 (tre assenti per motivi di salute), il che ritarda il lavoro dell'ufficio con gravi conseguenze per i cittadini a causa dei rinvii nel disbrigo delle pratiche anche dopo che gli interessati si sono sottoposti a gravi disagi, tenuto conto che l'ufficio di cui trattasi è a carattere provinciale e dunque interessa località distanti da Nuoro anche 150 chilometri.

Per sapere, infine, se gli sia noto che gli impiegati dell'ufficio in questione, al fine di declinare la responsabilità grave che si configura per il non adempimento, o ritardato adempimento, dei compiti di istituto, si sono rivolti ai sindacati che ne hanno pubblicamente assunto le difese.

Per sapere, concludendo, se il ministro intenda o meno dare soluzione al problema con l'unico modo esistente, rafforzando l'organico del personale. (4-01324)

RISPOSTA. — La carenza di personale in atto presso l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Nuoro è ben nota a questa Amministrazione ed è stata oggetto di ripetuti ed attenti esami anche con l'intervento – in più di una occasione – dei rappresentanti di vari sindacati.

Al riguardo, devesi infatti precisare che la difficile situazione nella quale versa il suddetto ufficio provinciale non costituisce purtroppo un caso isolato, ma si riscontra – in misura più o meno grave – presso

tutti gli uffici periferici della direzione generale della motorizzazione civile, i cui ruoli organici sono da anni largamente insufficienti ai compiti d'istituto.

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

In attesa che maturino condizioni favorevoli per una adeguata soluzione del problema, l'Amministrazione continuerà a seguire attentamente la situazione dell'ufficio in questione, soprattutto nel quadro delle misure che sono in corso di studio per far fronte ai compiti derivanti dalla nuova disciplina prevista per il settore del trasporto merci dalla legge 6 giugno 1974, n. 298.

Il Ministro: RUFFINI.

TRIPODI E VALENSISE. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione.* — Per sapere:

1) se siano a conoscenza dei gravi pericoli di manomissione e di trafugamenti ai quali è esposto il patrimonio archeologico individuato, ma non valorizzato, esistente a pochi chilometri da Catanzaro, in località Bivio della Roccelletta, dove, secondo notizie di stampa, ignoti avrebbero tentato recentemente di appropriarsi del contenuto di un *tumulus* risalente a due millenni avanti Cristo, servendosi, addirittura, di una ruspa per scoprire la camera funeraria;

2) quali urgenti iniziative intendano assumere per scongiurare i pericoli di devastazione di testimonianze archeologiche di inestimabile valore storico;

3) se intendano predisporre, d'intesa con gli organismi interessati, un piano di scavi e di interventi, da realizzarsi in tempi brevi, per valorizzare tutta la detta zona della Roccelletta dove si è rilevata l'esistenza di un teatro e di un anfiteatro con preziosi reperti affioranti, promuovendo, altresì, ogni connessa e razionale ricerca della antichissima città greco-romana di *Skilletion;* il tutto in considerazione dell'immenso interesse culturale del patrimonio archeologico in questione presso gli studiosi e dei decisivi riflessi che, con impegni finanziari di relativa modesta entità, potrebbero prodursi sul promettente sviluppo turistico di quelle incantevoli località. (4-00920)

RISPOSTA. — Le notizie sui trafugementi e le manomissioni cui sarebbe esposto il patrimonio archeologico esistente nella località Roccelletta, in provincia di Catanzaro, apparse anche sulla stampa locale e riprese dagli interroganti, risultano a questo Ministero destituite di fondamento.

In particolare anzi è da osservare che non risulta individuato alcun *tumulus,* che pertanto, almeno al momento attuale, esiste solo nella fervida, e forse troppo entusiasta, immaginazione locale.

Per quanto riguarda le iniziative e gli interventi dello Stato per la predisposizione di un organico piano di scavi si fa presente che questo Ministero ha già risposto, nel marzo 1976, ad una interrogazione del deputato Aloi fornendo ampie notizie in merito al rinvenimento di materiale archeologico nella località suddetta ed all'opera svolta dalla sovrintendenza archeologica della Calabria per la tutela e la valorizzazione di tutto il materiale reperito.

Con quanto segue si ribadiscono quindi le notizie comunicate in quella occasione.

Nel 1964, dopo alcuni rinvenimenti fortuiti nella località Roccelletta, in territorio del comune di Borgia (Catanzaro), la sovrintendenza archeologica predetta ha condotto regolari scavi in terreno, coltivato da secoli ad uliveto, di proprietà del barone Gregorio Mazza.

In diverse campagne di scavo, di un mese ciascuna ed effettuate per vari anni, si è riportato alla luce un teatro, un edificio termale, numerose tombe e diverse strutture di un centro abitato romano che è stato identificato con la colonia di *Scolacium*, forse sorta sulle rovine della greca *Skilletion.*

I risultati di dette campagne di scavi sono stati già pubblicati, in via preliminare, negli atti del Centro studi e documentazioni dell'Italia romana.

Ai fini della tutela e della valorizzazione, la sovrintendenza chiederà, al più presto, l'esproprio di tutta l'area archeologica di *Scolacium*, ed intanto sta predisponendo il vincolo diretto della stessa, che notifi-

cherà agli eredi, essendo il proprietario del terreno deceduto.

Si sta, inoltre, concordando con la Regione la possibilità di acquisto della casa Mazza per istituirvi un piccolo *antiquarium*, ove conservare i reperti mobili scoperti, garantendone così anche la conoscenza e la massima sicurezza dei trafugamenti.

Quanto si è fatto nella zona, quindi, è indice che non è mancato il dovuto interesse dello Stato. Si procederà quanto prima a più impegnativi lavori che, comunque, non potranno essere effettuati nei tempi brevi richiesti nell'interrogazione, in quanto si tratta di lavori di ricerca scientifica, da condurre pertanto con le necessarie cautele.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: PEDINI.

URSO GIACINTO. — *Ai Ministri della marina mercantile e delle partecipazioni statali e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse ed centro-nord.* — Per conoscere quali determinazioni intendano adottare per consentire che anche il porto di Gallipoli (Lecce), polmone mercantile del Salento, possa ottenere lo scalo da parte dei servizi di linea delle compagnie della flotta di Stato sì da attivare il traffico portuale quasi del tutto spento anche per il salto sistematico operato dai programmi delle società, comprese quelle irizzate.

Ciò comporta un grave danno per una zona depressa e meridionale, che deve trovare soprattutto nei traffici il primo superamento della sua perifericità geografica e del rischio dell'insolamento, consentendo in tal modo anche una organica e più vasta funzione propulsiva delle iniziative produttive istallate nel retroterra.

È così il caso della Fiat-Allis di Lecce che già si è offerta di attivare il porto di Gallipoli con la spedizione di macchine agricole all'estero a condizione che le compagnie di navigazione intendano far scalo a detto porto, che evidentemente deve essere potenziato in alcune strutture essenziali non molto costose considerata la validità naturale dell'attracco.

D'altra parte una operante politica del Mezzogiorno non si può solo lasciare a strategie complesse o a progetti « speciali » di vasta portata ma deve trovare proprio in questi interventi, che sembrano e non sono marginali, un appropriato cambiamento della situazione, attivato in particolare dalle aziende di Stato, comprese quelle di navigazione. (4-00547)

RISPOSTA. — Non risulta possibile venire alla richiesta di cui trattasi in quanto eventuali approdi regolari nel porto di Gallipoli - oltre che economicamente sconsigliabili, dati i modesti quantitativi di merci indicati dalle rilevazioni statistiche nazionali ed internazionali concernenti quel porto - sono da escludere per motivi di ordine tecnico.

Infatti, le caratteristiche nautiche e di agibilità dello scalo in parola sono tali da non permettere l'evoluzione e l'ormeggio delle navi da carico delle società di preminente interesse nazionale anche di tonnellaggio minore.

D'altra parte, il potenziamento delle opere portuali del porto di Gallipoli rientra nella competenza della Regione Puglia a norma della lettera *g*) del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, trattandosi di un porto appartenente alla classe della 2ª categoria.

Il Ministro della marina mercantile: FABBRI.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO