96. ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1979.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

PAG.

ACCAME: Sulle diversità di trattamento tra grandi invalidi di guerra e grandi invalidi per servizio e per assicurare a questi ultimi il diritto di chiedere nominativamente gli accompagnatori (4-06481) (risponde RUFFINI, *Ministro della difesa*). 3509

AMARANTE: Sull'entità del finanziamento pubblico concesso per l'ampliamento dello stabilimento Star di Sarno (Salerno), sulle date di inizio e ultimazione dei lavori e sulle date della prevista assunzione aggiuntiva di lavoratori (4-06233) (risponde DE MITA, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*). 3509

BAGHINO: Sulle gravi carenze nell'organico delle ferrovie dello Stato (4-05563) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3510

BOLLATI: Per un intervento volto a rendere utilizzabile il passaggio a livello posto sulla linea Alessandria-Piacenza, che collega Broni (Pavia) con la frazione Vallazza (4-05819) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3511

PAG.

CAPPELLI: Per la modifica del meccanismo elettorale previsto dall'ordinanza ministeriale applicativa del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 416, per ciò che riguarda l'elezione dei rappresentanti dei genitori nei consigli di classe (4-06688) (risponde FRANCA FALCUCCI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 3512

CASTOLDI: Sulla riduzione dell'orario di distribuzione dei biglietti alla stazione di Varallo Pombia (Novara) sulla linea Novara-Arona (4-06062) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3512

COLOMBA GIULIO: Sulla veridicità della notizia relativa alla attribuzione del premio export Il Mondo alla ditta ICFI di Nimis (Udine), nonostante il grave stato di inquinamento da questa provocato (4-06225) (risponde OSSOLA, *Ministro del commercio con l'estero*). 3513

COLURCIO: Per un intervento volto a conoscere il quadro delle localizzazioni degli investimenti a carattere straordinario nel settore dei lavori pubblici per il 1978, con particolare

PAG.

riferimento al Mezzogiorno (4-06220) (risponde PADULA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*). 3514

COSTA: Sulla mancata immissione in ruolo di numerosi insegnanti, esclusi dalle disposizioni di cui alla legge 9 agosto 1978, n. 463, in quanto non hanno usufruito di trattamento di cattedra o posto orario (4-06544) (risponde FRANCA FALCUCCI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). **3514**

COSTAMAGNA: Per un sollecito intervento volto al restauro del Castello degli Acaja di Fossano (Cuneo) (4-04546) (risponde ANTONIOZZI, *Ministro per i beni culturali e ambientali*). 3515

COSTAMAGNA: Per la progettazione di una galleria ferroviaria che colleghi il Piemonte alla Savoia francese, da Venalzio (Torino) a Saint Michel de Maurienne (4-05802) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3516

COSTAMAGNA: Sulle carenze igieniche del ristorante della stazione di Savona Mongrifone (4-05856) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3518

COSTAMAGNA: Per l'adozione di provvedimenti volti a scongiurare il pericolo di frane lungo la linea ferroviaria Sale delle Langhe (Cuneo)-Savona (4-05858) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3518

COSTAMAGNA: Per l'eliminazione del passaggio a livello di intralcio al traffico e pericoloso, sito a Nichelino (Torino) (4-05902) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3519

PAG.

COSTAMAGNA: Per la modifica delle rampe d'accesso agli scompartimenti viaggiatori (4-05983) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3519

CRESCO: Per la riapertura al traffico, prima del periodo pasquale, della Gardesana nel tratto Malcesine (Verona)-Riva del Garda (Trento), e per l'adozione di provvedimenti al fine di scongiurare altre frane e ulteriori interruzioni (4-04447) (risponde FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*). 3520

D'ALESSIO: Per una riforma dell'attuale sistema di giudizio e delle relative note caratteristiche del personale militare (4-05706) (risponde RUFFINI, *Ministro dei trasporti*). 3521

FERRARI MARTE: Sul ricorso presentato da Giovanni Giacobbo di Villaguardia (Como) per il riconoscimento della pensione per cause dirette di servizio di leva (4-02652) (risponde RUFFINI, *Ministro della difesa*). 3522

FERRARI MARTE: Sull'ingerenza esercitata nei confronti dell'attività di consigliere comunale del preside Alfredo Tavolaro dal direttore generale della pubblica istruzione, Rotunno, e per l'immediato trasferimento del professor Tavolaro dalla sede di Lecco a quella di Sondrio (4-06593) (risponde FRANCA FALCUCCI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 3522

GRASSUCCI: Sulla situazione di inabitabilità del villaggio Trieste di Latina, costruito negli anni 1954-56 per i profughi dalmati e istriani, e per la predisposizione di un piano di ricostruzione del villaggio stesso (4-06269) (risponde FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*). 3523

PAG.

MARTORELLI: Sugli illeciti compiuti da Carmine Lombardo, fiduciario dell'ISEF di Napoli, nella gestione e conduzione del corso per lavoratori di Cosenza (4-05187) (risponde FRANCA FALCUCCI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*). 3524

MATRONE: Sui motivi del mancato inizio delle opere previste per il porto di Torre Annunziata (Napoli), nonostante l'esistenza degli elaborati richiesti e l'approvazione da parte del CIPE del piano quinquennale di cui all'articolo 1 della legge 2 maggio 1976, n. 183 (4-06589) (risponde DE MITA, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*). 3525

SARTI: Per la concessione della pensione di riversibilità ad Antonietta Pignatti Zamboni di Crevalcore (Bologna) (4-06555) (risponde CARTA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 3525

SCOVACRICCHI: Per un intervento volto ad assicurare la disponibilità, da parte degli aeroporti aperti al traffico civile, degli automezzi di soccorso antincendio, come previsto dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825 (4-05614) (risponde VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*). 3526

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se sia al corrente della diversità di trattamento esistente tra i grandi invalidi di guerra e grandi invalidi per servizio nonostante la prevista pianificazione sancita con la legge 25 luglio 1975, n. 361 e in particolare per conoscere se ritenga opportuno assicurare anche ai grandi invalidi per servizio il diritto di chiedere nominativamente gli accompagnatori, diritto esistente ora solo per i grandi invalidi di guerra. (4-06481)

RISPOSTA. — La legge 25 luglio 1975, n. 361, concernente provvedimenti perequativi delle pensioni privilegiate ordinarie rispetto alle pensioni di guerra prevede, fra l'altro, che anche alcune categorie di grandi invalidi per servizio possano ottenere, a richiesta, a somiglianza di quanto già praticato per i grandi invalidi di guerra, l'accompagnatore militare. Alla luce di quanto disposto dalla predetta legge, l'Amministrazione della difesa, per quanto di competenza, ha sempre provveduto ad assegnare l'accompagnatore ai grandi invalidi che ne abbiano fatto richiesta.

La concessione della scelta nominativa dell'accompagnatore, che per altro non trova titolo nella norma, bensì in una disposizione interna dell'Amministrazione, fu decisa, a suo tempo, per dimostrare in modo tangibile la solidarietà delle forze armate per gli ex-militari che in combattimento avevano riportato gravissime ferite distinguendosi per il loro valore. A seguito della estensione della qualifica di grande invalido anche ai cittadini diventati invalidi per qualsiasi fatto di guerra che sia stato la causa violenta, diretta o immediata, dell'invalidità, la Difesa ha ritenuto equo concedere anche a questi ultimi la scelta nominativa dell'accompagnatore.

Non si ritiene possibile, allo stato attuale, una ulteriore estensione ad altre categorie di invalidi della facoltà della scelta nominativa (per altro, si ripete, non prevista normativamente), nella considerazione che ciò aggraverebbe oltre misura i vincoli delle forze armate nell'impiego del personale, in quanto la designazione nominativa sottrae normalmente ai reparti di impiego un elevato numero di militari, che potrebbero invece dare utili apporti all'attività delle forze armate, trattandosi, fra l'altro, di elementi per lo più dotati di elevati titoli di studio o di pregiate qualifiche professionali.

Il Ministro: RUFFINI.

AMARANTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere – premesso che è stato espresso parere di conformità per l'ampliamento dello sta-

bilimento Star di Sarno (Salerno) per un investimento fisso di lire 2.002.700.000 e una occupazione aggiuntiva di 256 unità portandosi il livello occupazionale complessivo a 732 unità - la data e l'entità del contributo pubblico deliberato o concesso, le date di inizio e di ultimazione dei lavori di ampliamento, la data di assunzione dei 256 lavoratori e, nel caso di assunzioni graduali, le date dei vari scaglioni di assunzioni. (4-06233)

RISPOSTA. — La Cassa per il mezzogiorno ha concesso alla ditta Star, per l'impianto di conserve alimentari di Sarno, i seguenti contributi in conto capitale: lire 456.725.000, erogate il 15 maggio 1968; lire 189.353.000 erogate il 20 giugno 1970; lire 131.332.000, erogate il 7 gennaio 1974. Inoltre, a favore della stessa ditta la Cassa ha agevolato due finanziamenti dell'ISVEIMER: uno di lire 1.470 milioni in data 23 aprile 1970 e l'altro di lire 229.510.000 in data 9 marzo 1973.

Per un ulteriore ampliamento del suddetto impianto la ditta Star ha avanzato la domanda per la concessione di altre agevolazioni contributive, mentre in data 28 settembre 1978 è stato espresso il relativo parere di conformità ai sensi della legge 2 maggio 1976, n. 183. Dalla relazione istruttoria dell'ISVEIMER risulta che le opere murarie sono state iniziate alla fine del luglio 1974 e il programma realizzato il 31 dicembre 1976. Il cennato istituto ha inoltre comunicato che il numero degli occupati a programma ultimato è di 732 unità così articolate: dirigenti uno; impiegati 49; operai 682, di cui 442 fissi e 240 stagionali, per complessive giornate annue 7.200.

Il Ministro: DE MITA.

BAGHINO, BOLLATI, VALENSISE, TREMAGLIA E DEL DONNO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se risponda a verità il fatto che alla data del 28 febbraio 1978 la pianta organica dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato risultava carente di 12.181 unità ed in particolare modo:

2.059 unità del personale dirigente delle stazioni;

2.016 unità del personale di macchina;

3.026 unità di operai e verificatori;

2.061 unità di operai dell'armamento;

1.433 unità di guardiani di passaggio a livello.

Tutto questo personale è strettamente collegato alla circolazione dei treni, di conseguenza la carenza impedisce un regolare svolgimento del servizio ed in ultima analisi potrebbe aver determinato gli ultimi incidenti ferroviari.

Gli interroganti chiedono inoltre se sia vero il fatto che il ministro dei trasporti non ha ancora firmato i decreti di assunzione di 4.611 ferrovieri concordati con le organizzazioni sindacali fin dal 26 febbraio 1978 e che servivano a diminuire le carenze del personale.

Inoltre, poiché in una precedente interrogazione il ministro dei trasporti comunicava che erano state disposte 4 mila assunzioni, si chiede conoscere quali assunzioni siano state disposte per ciascuna qualifica, la data del decreto di assunzione, la data effettiva di ingresso in servizio dei nuovi assunti.

Si chiede, inoltre, di conoscere alla data del 30 giugno quante giornate di ferie dell'anno 1977 dovevano essere ancora godute dal personale ferroviario e come intenda provvedere per risolvere la situazione.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere quanti ferrovieri abbiano prodotto istanze intese ad ottenere l'invio in missione continuativa presso gli impianti dell'Alto Adige, e se risponda a verità il fatto che, nonostante il gran numero delle domande prodotte e nonostante le accertate carenze di personale in Alto Adige, a tutt'oggi ancora non si sia provveduto nonostante i solleciti dell'USFI.

Così stando le cose, gli interroganti desiderano conoscere quali siano gli intendimenti del ministro per risolvere le varie situazioni. (4-05563)

RISPOSTA. — La carenza complessiva di 12.181 unità rilevata dagli interroganti deve essere riferita, in effetti, ad un totale complessivo risultante dalla differenza tra la pianta organica vigente, maggiorata dell'oltre organico consentito dall'Azienda delle ferrovie dello Stato dalla legge n. 880 del 1971, e la effettiva consistenza a ruolo del personale ferroviario.

Per altro, se ci si riferisce esclusivamente alla differenza rispetto alla pianta organica vigente, la carenza risultante è di sole 259 unità, con una eccedenza di personale dell'esercizio di 148 unità.

Di fronte a tali circostanze si esclude la presenza di un nesso causale, con valore preponderante e necessario od al limite di concausa, con incidenti ferroviari.

In riferimento alle assunzioni concordate con le organizzazioni sindacali sono stati emanati numerosi decreti ministeriali nel periodo compreso tra l'8 marzo e il 7 agosto 1978.

Con tali provvedimenti è stata disposta l'assunzione di complessivi 4.245 agenti così ripartiti nelle seguenti carriere del personale dell'esercizio:

n. 1.026 - nel ruolo del personale delle stazioni e fermate; n. 11 - nel ruolo del personale viaggiante; n. 586 - nel ruolo di macchina; n. 718 - tecnico operaio; n. 1.297 - linea; n. 513 - manovalanze; n. 94 - navi traghetto.

Di tali assunzioni programmate, al 31 ottobre 1978 ne sono già state effettuate n. 2.085 mentre le rimanenti n. 2.160 sono in corso di realizzazione.

Per quanto riguarda le residue giornate di cui il personale ferroviario deve ancora usufruire in conto anno 1977, al 31 ottobre 1978 esse risultano essere circa 228 mila su un totale di 159.821 dipendenti.

È tuttavia necessario precisare che la media individuale riferita al 31 dicembre 1977 era di 11,53 con chiara tendenza al contenimento del fenomeno che sarà mantenuto ed accentrato con l'ingresso in servizio del personale assumendo.

In riferimento, infine, al quantitativo di dipendenti che hanno chiesto di essere comandati in missione in Alto Adige al 2 agosto 1976 sono state presentate 2.875 domande. In atto risultano effettuati 219 provvedimenti di « comando in missione » parte dei quali non ha potuto avere concreta attuazione sia per la rinuncia degli interessati, sia per la opposizione dei compartimenti cedenti motivata dai maggiori impegni di lavoro connessi al periodo estivo e dalla turnificazione delle ferie del personale.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

BOLLATI, SERVELLO E BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per avere notizie in ordine alla situazione del passaggio a livello posto al chilometro 57+997 della linea Alessandria-Piacenza, che collega il capoluogo di Broni con la frazione Vallazza.

Risulta agli interroganti che l'ufficio lavori del compartimento ferrovie dello Stato di Milano non ha ancora adottato una soluzione ragionevole ad una situazione che isola gli abitanti della frazione Vallazza da Broni mediante un passaggio a livello chiuso con anacronistici lucchetti.

Per facilitare la soluzione del problema, l'amministrazione comunale di Broni ha trasformato la strada interrotta dal passaggio a livello da privata in vicinale e si è impegnata ad assumersi un concorso nelle spese per rendere più sicuro e funzionale il passaggio a livello, ma l'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato ha chiesto la costruzione di un cavalcavia che per una utenza di poche famiglie graverebbe troppo pesantemente sulle finanze pubbliche.

Si chiede, infine, quali iniziative intenda assumere il ministro per venire incontro alle giuste esigenze della popolazione interessata. (4-05819)

RISPOSTA. — Trattasi di un passaggio a livello istituito all'epoca della costruzione della linea per mantenere la continuità di fondi privati rimasti interclusi. Come tale, ai sensi dell'articolo 10 della legge 20 giugno 1906, n. 272, venne affidato in diretta consegna agli utenti di diritto, i quali debbono servirsene rispettando le vigenti norme di sicurezza stabilite dall'apposito disciplinare tecnico ferroviario.

La recente trasformazione della strada interessata, da privata in pubblica, operata dal comune di Broni, a seguito delle mutate condizioni della viabilità della zona, ha determinato una diversa caratterizzazione del passaggio a livello che, a tutti gli effetti, si configura ora come attraversamento pubblico.

L'adeguamento del regime di esercizio dello stesso passaggio a livello va pertanto realizzato nell'ambito delle norme di legge che regolano la materia, che assegnano i corrispondenti oneri all'ente proprietario della strada (articolo 231 della legge sui lavori pubblici o articolo 3 della legge 29 maggio 1969, n. 315).

In tale contesto, la costruzione di un cavalcavia sostitutivo è stata considerata in quanto soluzione radicale, per la quale, l'Azienda ferroviaria offrirebbe ogni possibile collaborazione sul piano tecnico, oltre all'abbuono degli oneri riflessi afferenti all'esecuzione dei lavori (rallentamenti dei treni e opere provvisionali).

Considerate però le difficoltà espresse dal comune in relazione alla entità della spesa, la stessa azienda ha aderito alla richiesta del comune stesso per l'impianto di una coppia di barriere manovrate a distanza, così da ridurre considerevolmente gli oneri che, a norma delle citate disposizioni di legge, devono essere posti a carico dell'ente locale, per la trasformazione del regime di esercizio del passaggio a livello.

In tal senso la direzione compartimentale di Milano delle ferrovie dello Stato interessata alla sollecita soluzione del problema, sta provvedendo alla valutazione delle spese necessarie ed alla elaborazione dello schema di convenzione che verrà trasmesso quanto prima al comune di Broni per accettazione, in relazione alla assunzione a proprio carico, delle spese stesse.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

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

1) se, alla luce dell'esperienza dei quattro anni di vita degli organismi collegiali, previsti dai decreti delegati, condivida l'opinione di chi ritiene inutile, dispendioso di tempo e di denaro ed eccessivamente burocratizzato, il meccanismo elettorale voluto dall'ordinanza ministeriale applicativa dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 416, per ciò che riguarda la elezione annuale dei rappresentanti dei genitori nei consigli di classe;

2) se ritenga opportuno modificare il meccanismo di tale elezione, semplificandone la procedura, col predisporre che essa avvenga – in forma segreta – in una assemblea di genitori di ogni singola classe, presieduta da un genitore, scelto dall'assemblea stessa. (4-06688)

RISPOSTA. — Il problema di un'adeguata modifica del meccanismo per l'elezione degli organi collegiali, di durata annuale, al fine precipuo di modificarne le procedure, è già all'esame di questo Ministero. Fra le varie ipotesi viene attentamente considerata anche quella suggerita dall'interrogante.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

CASTOLDI E ALLEGRA PAOLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere – premesso che:

a) della stazione di Varallo Pombia sulla linea Novara-Arona usufruiscono i viaggiatori anche dei comuni limitrofi di Pombia, Divignano e Agrate Conturbia, per un totale di oltre 7 mila abitanti;

b) già in passato è stata chiusa la stazione di Porto Varallo Pombia sulla linea Novara-Luino;

c) è stato abolito lo scalo merci sulla linea Novara-Arona con grave ripercussione per le numerose aziende commerciali, artigiane e industriali che agiscono nella zona –:

1) la ragione per cui alla stazione di Varallo Pombia siano state date disposizioni perché nei mesi di luglio e agosto del 1978 fosse ridotto l'orario di distribuzione dei biglietti. La disposizione è stata confermata per il mese di settem-

bre, revocata per ottobre e successivamente ripresa in questi giorni per i prossimi mesi;

2) se predette misure vadano nella direzione di una vera e propria chiusura della stazione, come c'è fondato motivo di ritenere; cosa che apparirebbe tanto più ingiustificata in quanto, secondo i dati (riguardanti incassi, viaggiatori, eccetera) resi noti nel corso di una recente assemblea pubblica promossa dal comune, risulta la economicità della gestione e non si giustifica quindi la riduzione dell'organico, nemmeno in via temporanea;

3) se intenda adottare provvedimenti, e quali, per riportare alla normalità la situazione della suddetta stazione.

(4-06062)

RISPOSTA. — Il provvedimento di riduzione dell'orario di vendita dei biglietti nella fermata di Varallo Pombia della lilinea Novara-Arona, è stato adottato durante il periodo estivo anche per numerosi altri impianti della rete ferroviaria con carattere eccezionale e temporaneo al solo scopo di realizzare la disponibilità di personale necessaria a fronteggiare prioritarie esigenze connesse al maggior traffico estivo. Sull'argomento si ritiene di precisare che il provvedimento suddetto non comporta alcun disagio alla utenza in quanto i viaggiatori possono ugualmente usufruire delle fermate dei treni, provvedendo all'acquisto del biglietto di viaggio sui treni stessi senza alcuna maggiorazione tariffaria.

Per quanto riguarda il caso specifico di Varallo Pombia, si soggiunge che per contingenti esigenze connesse alla situazione del personale, il provvedimento, inizialmente disposto per i due mesi di luglio e agosto, ha dovuto essere prorogato oltre i mesi estivi ma sempre con carattere temporaneo, per le particolari esigenze di personale del compartimento di Torino e sarà comunque revocato entro breve tempo.

Si precisa comunque che i provvedimenti di cui sopra, che come si ripete non hanno alcuna incidenza sul servizio reso agli utenti, sono stati adottati per il solo fine di fronteggiare particolari situazioni di carenza di personale e che non sono collegati ad iniziative di chiusura o di effettiva riduzione dei servizi attualmente disimpegnati dalla fermata di Varallo Pombia.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

COLOMBA GIULIO, CHIOVINI CECILIA, BARACETTI E BERLINGUER GIOVANNI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere se:

1) corrisponda a verità il fatto che nell'edizione 1978 del premio *export*-Il Mondo, patrocinato dal Ministero del commercio con l'estero, la società ICFI di Nimis (Udine) sia stata classificata al secondo posto;

2) sia a conoscenza del fatto che detta industria, in seguito a scarichi accidentali, il 5 marzo 1976 provocava l'inquinamento della falda del fiume Torre, da cui si servono gli acquedotti di tre comuni (Udine, Reana del Roiale e Povoletto) e in conseguenza di ciò veniva denunciata alla Procura della Repubblica;

3) sia a conoscenza del fatto che nuovi, gravi inquinamenti venivano denunciati l'11 luglio 1976 e il 6 maggio 1977, in seguito ai quali venivano temporaneamente chiusi gli acquedotti di Povoletto e Reana;

4) sia a conoscenza del fatto che la provincia di Udine ha nominato una commissione di inchiesta altamente qualificata, le cui indagini, tuttora in corso, hanno comunque già stabilito l'elevatissima pericolosità dell'azienda di Nimis;

5) ritenga in futuro sollecitare nelle organizzazioni di premi patrocinate dal suo Ministero una maggiore attenzione non solo all'aspetto commerciale, ma anche a quello della pubblica salute.

(4-06225)

RISPOSTA. — Si comunica quanto segue:

1) l'attribuzione del premio *export* è curata esclusivamente dal settimanale *Il Mondo* e si avvale – in considerazione

delle sue finalità promozionali – del solo patrocinio dello scrivente Ministero, che non è interessato nelle fasi organizzative e decisionali;

2) risulta – da indagini esperite – che la società ICFI si sia classificata seconda non nella graduatoria generale, bensì in quella di settore (posizione che non prevede alcun premio);

3) la redazione de *Il Mondo* ha comunque precisato che i riconoscimenti sono stati attribuiti esclusivamente sulla base del fatturato all'*export*, sfuggendo altri elementi alla possibilità di valutazione della commissione designata allo scopo.

Si trasmette – ad ogni buon fine – copia dell'interrogazione e di questa risposta al settimanale interessato.

Il Ministro: OSSOLA.

COLURCIO E DE CARO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere – premesso che:

1) nell'audizione del 6 ottobre 1978, presso la IX Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati, il ministro dei lavori pubblici senatore Stammati ha presentato il programma degli investimenti a carattere straordinario per l'anno 1978, per una spesa di 1.000 miliardi, e gli impegni per il triennio 1979-1981 nell'ambito del piano d'emergenza;

2) il ministro Stammati in quell'occasione, su richiesta dei commissari, si è impegnato a presentare in tempi brevi il quadro disaggregato degli investimenti straordinari e delle localizzazioni;

3) nell'audizione del 26 ottobre 1978, il ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Commissione per il Mezzogiorno il quadro degli investimenti quantificati al dettaglio regione per regione, ma non ha ritenuto di specificare, nonostante la richiesta dei commissari, le localizzazioni;

4) gli appalti devono essere affidati entro il 31 dicembre del 1978 e che è indispensabile conoscere le localizzazioni per discutere sulla congruità degli interventi e la qualificazione della spesa – il quadro delle localizzazioni e i criteri che sono alla base della scelta per tutto il territorio nazionale, con speciale riguardo per il Mezzogiorno, del piano straordinario 1978. (4-06220)

RISPOSTA. — Prima dell'avvio del piano triennale, è stata riconosciuta l'esigenza della attuazione di un piano di emergenza, in special modo nel settore delle opere pubbliche, allo scopo di fronteggiare la disoccupazione. Tale piano, pur interessando tutto il territorio nazionale, ha tenuto in particolare riguardo le zone del Mezzogiorno.

Questo Ministero, a tal fine, ha subito predisposto l'attuazione di un programma straordinario per l'anno 1978, con una spesa complessiva di lire 1.000 miliardi così ripartiti:

opere marittime	200 m.di
opere idrauliche	150 m.di
opere di edilizia demaniale	150 m.di
viabilità statale	500 m.di

Nella scelta delle opere da eseguire si terrà conto dei progetti non realizzati per mancanza di fondi, e, fra questi, dando priorità a quelli relativi a lavori con maggiore assorbimento di mano d'opera.

Allo scopo di assicurare l'impegno di spesa entro il 31 dicembre 1978 sono state avviate le prescritte procedure in base alle vigenti disposizioni di legge, per cui qualsiasi remora verrebbe a compromettere, se non addirittura a vanificare, gli effetti che la preordinata puntuale realizzazione del programma straordinario mira a conseguire.

Si può, comunque, assicurare sin da ora il rispetto delle previsioni generali del programma stesso e, per quanto riguarda la ripartizione dei fondi nel territorio nazionale, si confermano i dati già forniti alla Commissione parlamentare per il controllo sugli interventi nel Mezzogiorno.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: PADULA.

COSTA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere – premesso che:

1) la legge 9 agosto 1978, n. 463 (concernente tra l'altro l'immissione in

ruolo del personale precario nelle scuole materne, elementari, secondarie e artistiche) ha lasciato in condizione di precarietà molti insegnanti che, pur provvisti di abilitazione e pur prestando da anni la loro attività, non sono stati immessi in ruolo in quanto non hanno usufruito di trattamento di cattedra o posto orario;

2) tale stato di cose ostacola la normalizzazione del personale docente e favorisce il permanere di tensioni sociali nella nostra scuola – se e quali iniziative si intendano adottare per dare al citato personale un'idonea e stabile sistemazione.

(4-06544)

RISPOSTA. — Finalità precipua della nuova normativa era, e rimane, non già l'indiscriminato assorbimento nella scuola di tutti coloro che, più o meno saltuariamente, vi abbiano prestato qualche attività, ma unicamente la normalizzazione della situazione preesistente, attraverso la quasi completa eliminazione del cosiddetto precariato.

Di conseguenza, l'inquadramento contemplato dalla citata legge è destinato a quei docenti che, negli ultimi due anni scolastici, precedenti al 1978-79, abbiano svolto il proprio servizio, in qualità di incaricati a tempo indeterminato e con il possesso degli altri requisiti, dalla legge stessa indicati ed atti a comprovare un rapporto organico e continuativo con la scuola. Tra i suddetti requisiti importanza rilevante assume l'aver occupato una cattedra o posto orario, o quanto meno, l'aver goduto del trattamento di cattedra; ma, anche in quest'ultimo caso, l'inquadramento di quei docenti che, nel biennio considerato, abbiano fruito di tale trattamento, senza occupare una cattedra o un posto orario, potrà essere disposto – in conformità di quanto stabilito dal 15° comma dell'articolo 13 della menzionata legge n. 463 – a decorrere dall'inizio dell'anno scolastico 1979-80 e sempre a condizione che vi siano cattedre o posti disponibili.

D'altra parte, il requisito relativo alla sussistenza della cattedra, o del posto orario, è stato ritenuto necessario, ai fini della immissione nei ruoli, anche da altre disposizioni precedenti, tra le quali si ricorda l'articolo 17 della legge 30 luglio 1973, n. 477. Non si ravvisa, pertanto, la opportunità di una immediata modifica della normativa vigente, tenuto anche conto che le future immissioni in ruolo potranno avvenire attraverso le normali procedure concorsuali.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e al Ministro del tesoro.* — Per sapere – vista la risposta scritta del 21 gennaio 1978 2275/77 del ministro per i beni culturali e ambientali all'interrogazione parlamentare n. 4-03653 (resoconto 24 ottobre 1977), relativa al restauro del castello degli Acaja a Fossano (Cuneo) – se sia il caso di riconsiderare e di modificare subito la suddetta risposta negativa, dato che attualmente voraci colombi e carenza assoluta di personale di sorveglianza (sarebbe sufficiente un solo sorvegliante per quotidianamente arieggiare e pulire parte dei locali già restaurati del castello degli Acaja) inesorabilmente e rapidamente ridurranno a rudere di poco conto le tre torri già restaurate del castello degli Acaja, per cui sono stati spesi dal 1964 fino ad oggi circa 700 milioni di lire. Anche il fossato circostante, raro gioiello dell'epoca medioevale, per metà riattivato ben presto si degraderà se non verrà riaperta nella prossima estate la seconda parte: attualmente le acque meteoriche non hanno sfogo perché nel fossato cozzano contro la parete della parte ancora chiusa, stagnando e rovinando le stesse fondazioni del castello.

Per sapere se sia il caso di concedere subito al comune di Fossano l'uso della parte già restaurata del castello, avendo il sindaco di Fossano già presentato in proposito da oltre due anni la relativa domanda alla sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici.

Un solo giorno di ritardo a completare il restauro può essere fatale alla conservazione del castello! (4-04546)

RISPOSTA. — A completamento di quanto detto nella risposta scritta del 21 gennaio 1978 n. 2275/77, si informa che i lavori di restauro dei locali interni del castello dei principi d'Acaja sono stati in ogni loro parte ultimati dall'impresa appaltatrice e regolarmente collaudati in data 24 novembre 1978.

Per quanto riguarda il completamento del restauro delle facciate del castello e l'ultimazione del ripristino del fossato, questo Ministero non ha ritenuto opportuno includere i suddetti lavori nel proprio programma più immediato, poiché attualmente esistono problemi più urgenti da risolvere, considerato anche che il castello può essere ugualmente utilizzato indipendentemente dal completamento di tali lavori. Si è comunque provveduto a segnalare, al provveditorato regionale alle opere pubbliche del Piemonte, l'opportunità di provvedere, con propri finanziamenti, ai sensi della legge 14 marzo 1968, n. 292, all'esecuzione delle opere in questione sotto il controllo della direzione artistica della sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici del Piemonte, che tra l'altro ha già collaborato con il suddetto provveditorato per la stesura delle relative perizie.

Il problema della custodia dell'edificio è stato risolto, per tutta la durata dei lavori, dall'impresa appaltatrice che vi ha direttamente provveduto, non avendo la suddetta sovrintendenza personale a disposizione; per il futuro il problema dovrà essere risolto dall'ente che utilizzerà il complesso monumentale in questione.

Circa la questione della consegna al comune di Fossano che, si fa notare, ha già fruito in diverse occasioni del castello per manifestazioni a carattere culturale, la sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici del Piemonte ha già provveduto a manifestare il proprio parere favorevole e gli uffici interessati hanno già avviato le procedure che il caso richiede.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: ANTONIOZZI.

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri, al Ministro del bilancio e della programmazione economica e per le Regioni, al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro del commercio con l'estero e al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere le ragioni che inducano la direzione generale delle ferrovie dello Stato a non voler assolutamente progettare – a differenza di quanto è avvenuto recentemente a Bolzano ed a Monaco di Baviera dove, sotto gli auspici delle ferrovie dello Stato, è stato iniziato uno studio per la costruzione di una galleria ferroviaria sotto il Brennero lunga 57 chilometri sulla direttrice Bolzano-Innsbruck, al fine di evitare ai treni di raggiungere il passo del Brennero – la costruzione di una galleria ferroviaria in Piemonte (provincia di Torino) tra Venalzio (valle di Susa) e Saint-Michel-de-Maurienne (Savoia francese), lunga dai 32 ai 36 chilometri circa.

Tale galleria ferroviaria svolgentesi a quota tra i 590 ed i 650 metri sul livello del mare eviterebbe ai convogli ferroviari di raggiungere la quota di 1.300 metri sul livello del mare come avviene oggi con la galleria del Frejus entrata in funzione 107 anni fa, cioè nel 1871 ed alleggerirebbe molto il traffico ferroviario e stradale di tutta l'alta e bassa valle di Susa, priva, per altro (e lo sarà, così è prevedibile, per molto tempo ancora) di un'autostrada di arroccamento. (4-05802)

RISPOSTA. — Si ritiene innanzitutto opportuno riepilogare sommariamente lo stato degli studi concernenti l'ammodernamento delle linee di Modane e del Brennero, cui si fa riferimento nell'interrogazione.

Nel quadro della messa a punto di un piano direttore delle ferrovie europee, svolto in seno all'*Union internationale des chemins de fer*, è stata anche esaminata la situazione di alcuni assi ferroviari rivestenti particolare interesse per le comunicazioni internazionali, al fine di definire coordinati programmi per il loro eventuale adeguamento.

Nell'indagine sui singoli assi sono state formulate, tenendo conto della tipologia

dei traffici serviti e dell'influenza che potrà essere esercitata dai possibili miglioramenti dei trasporti ferroviari, stradali ed aerei, ipotesi previsionali di sviluppo al 1985, sulla cui base sono state avanzate proposte per il potenziamento ed ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Tra gli assi considerati erano compresi quelli Torino-Modane-Chambery e Verona-Brennero-Monaco, per i quali, gruppi di studio composti da rappresentanti delle amministrazioni ferroviarie interessate, hanno presentato appositi rapporti, rispettivamente nel dicembre 1972 e nel maggio 1973-giugno 1975.

Il gruppo d'asse Torino-Chambery, considerate le prospettive globali di evoluzioni dei traffici italo-francesi, ha ritenuto di poter fornire le seguenti indicazioni:

1) possibilità dell'attuale linea ferroviaria di far adeguatamente fronte, una volta realizzati gli interventi in corso o in programma, al traffico che potrà aversi anche dopo il 1985 nell'ipotesi di ripartizione tra strada e rotaia non dissimile da quella verificatasi fino al 1972;

2) rinvio ad epoca successiva del radicale ammodernamento del tratto di valico, comportante la costruzione di una lunga galleria di base, che in termini di redditività economica potrà risultare giustificato solo quando sarà interamente sfruttata la capacità dell'attuale linea.

Sostanzialmente diverse sono invece state le conclusioni del gruppo d'asse Brennero, il quale, constatati i ridotti margini di potenzialità presentati e la notevole crescita del trasporto stradale a fronte di una stazionarietà del traffico ferroviario, ha ravvisato la necessità di realizzare l'ammodernamento dell'intero asse adottando caratteristiche avanzate tali da incrementare la capacità e di offrire livelli qualitativi dei servizi viaggiatori e merci in grado di sostenere la concorrenza della strada.

Per l'ammodernamento del tratto di valico il gruppo d'asse ha preso in esame tre ipotesi, che prevedono una galleria di base della lunghezza rispettivamente di circa 40-50 e 60 chilometri.

In relazione ai complessi problemi posti dalla costruzione e dall'esercizio di gallerie ferroviarie di siffatta lunghezza, per le quali manca di fatto una qualsiasi esperienza in campo mondiale, da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è stata considerata l'opportunità di esaminare anche soluzioni meno impegnative, ipotizzando una galleria di circa 23 chilometri e la creazione di una stazione internazionale, provvedimenti che consentirebbero di migliorare soprattutto il traffico merci.

Nella conferenza tenutasi a Monaco di Baviera l'11 settembre 1978 su iniziativa del Ministero dei trasporti bavarese, preso atto che al momento sono disponibili solo degli studi di massima su ipotesi di tracciato e che per poter passare alla elaborazione di un vero e proprio progetto occorre preventivamente verificare ed approfondire numerosi ed importanti aspetti, è stato deliberato di raccomandare ai governi interessati e all'*Union internationale des chemins de fer* di affrontare nuovamente il problema dell'ammodernamento dell'asse Monaco-Verona, per arrivare a decisioni concordate in merito alla galleria da realizzare in corrispondenza del tratto di valico del Brennero.

Ciò premesso, si fa presente che nel progetto aziendale del piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, tuttora all'esame del Parlamento, non è stato incluso nessuno dei due suddetti interventi, sia perché risultano prioritarie opere di potenziamento delle linee nell'ambito del territorio nazionale, sia perché mancano accordi a livello internazionale fra i paesi interessati ai due transiti in questione. Sono comunque da considerare i vantaggi che deriveranno al traffico dei valichi dalla prevista immissione in servizio di nuove locomotive elettriche di maggiore potenza.

Per quanto riguarda in particolare la linea Torino-Modane, è inoltre da tenere presente che l'Azienda delle ferrovie dello Stato sta provvedendo, come è noto, alla costruzione della nuova stazione smistamento di Torino Orbassano ed al completamento del raddoppio con la costruzione (già ultimata fra le stazioni di Exilles e

Salbertrand ed in corso nel restante tratto fra Bussoleno e Exilles) di un secondo binario, prevalentemente in galleria, con migliori caratteristiche di tracciato, per cui, una volta completati tali lavori, in aggiunta a quelli di potenziamento già eseguiti nel versante francese, la potenzialità della linea stessa risulterà notevolmente migliorata.

Il Ministro dei trasporti: VITTORINO COLOMBO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia il caso d'invitare la direzione generale delle ferrovie dello Stato a prontamente ispezionare il bar ristorante della nuova stazione di Savona Mongrifone entrata in funzione il 12 maggio 1977, acché il gestore dello stesso locale osservi elementari norme igieniche nella somministrazione di cibi e di bevande all'utenza e provveda ad una maggiore pulizia delle stoviglie in genere nonché dei tavoli e particolarmente dei pavimenti.

Questa accoglienza priva di ogni *confort* deprime e disgusta l'utenza in genere ed i turisti internazionali in transito. (4-05856)

RISPOSTA. — Il giorno 21 ottobre 1978 è stata effettuata, a cura degli organi compartimentali delle ferrovie dello Stato competenti, una ispezione improvvisa ed accurata nei locali del caffè ristoratore della stazione di Savona Mongrifone per verificare se in esso vengono osservate le prescrizioni che tutelano l'igiene nella somministrazione di alimenti e bevande.

Sono state rilevate alcune carenze nelle attrezzature della cucina e nello stato di conservazione e di pulizia delle stoviglie, oltre ad una certa trasandatezza nel vestiario indossato dal personale. Per queste deficienze la ditta concessionaria è stata severamente richiamata e diffidata a curare l'ordine e la pulizia ed a sostituire gli utensili deteriorati. È stata inoltre disposta l'effettuazione di periodici controlli per accertare l'eliminazione degli accennati inconvenienti ed il mantenimento di un sodisfacente livello di conduzione.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia il caso che la direzione generale delle ferrovie dello Stato invii a Savona un funzionario superiore della direzione lavori per accertare la stabilità o meno, nonché lo stato franoso di numerose trincee del tronco ferroviario a binario unico Sale Langhe-San Giuseppe di Cairo-Ferrania-Santuario-Sella-Savona, le cui pareti, per la combustione inconsulta della boscaglia avvenuta in questi ultimi tempi, sono ora costituite da materiale assai granuloso per cui è prevedibile che, alle prime piogge autunnali, potranno verificarsi gravi frane sulla linea ferroviaria stessa con noiose interruzioni del traffico.

È necessario che da questo sopralluogo venga decisa, nei tratti ove si rende necessaria, l'esecuzione immediata di parafrane in calcestruzzo cementizio, possibilmente armato. (4-05858)

RISPOSTA. — La linea Bra-Savona, via Ferrania, nella tratta Sale Langhe-Savona si sviluppa prevalentemente a mezza costa e, nella parte finale, corre parallelamente al torrente Letimbre.

Geologicamente la zona è caratterizzata dall'esistenza di formazioni rocciose di varia origine (sedimentarie, intrusive e metamorfiche), più o meno fratturate e degradate in relazione alla loro natura e rivestite da una coltre di terreno superficiale, generalmente di modesto spessore, proveniente dal disfacimento di tali rocce.

Nel periodo estivo, in qualche punto della tratta in questione, si sono verificati incendi della vegetazione nell'immediata prossimità della sede ferroviaria, che hanno interessato anche terreni di proprietà privata. Durante il periodo invernale ed in occasione di forti piogge, nelle zone ove sono temibili scoscendimenti o cadute di materiale, oltre ai periodici rastrellamenti delle falde, viene istituito apposito servizio di vigilanza.

Per altro, nei tratti più esposti l'Azienda delle ferrovie dello Stato è già intervenuta con notevoli opere protettive mediante prolungamenti in artificiale di imbocchi di gallerie esistenti, costruzione di

gallerie artificiali e di muri di rivestimento, installazione di reti di rilevamento caduta massi.

Per l'esame degli eventuali provvedimenti di adottare per particolari e contingenti situazioni sono state già disposte visite-sopralluogo da parte di tecnici degli uffici interessati.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

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

1) se sia informato di una questione di cui si parla da anni, senza riuscire ancora a trovare un accordo con le ferrovie: la eliminazione di un passaggio a livello, che è diventato un incubo per gli abitanti di Nichelino (Torino), passaggio a livello che sbarra la strada per Vinovo e che crea ogni giorno ingorghi paurosi nel traffico;

2) pure, se sia vero il fatto che esiste un progetto concreto di un passaggio sotterraneo, che eliminerebbe il passaggio del treno in mezzo alla città che, oltre a dar fastidio, è soprattutto pericoloso per le vite umane. (4-05902)

RISPOSTA. — Il passaggio a livello al chilometro 2,989 della linea Torino-Pinerolo, su strada provinciale, viene manovrato elettricamente dalla fermata delle ferrovie dello Stato di Nichelino e collegato con i relativi segnali.

Si tratta di un regime di esercizio che garantisce un elevato livello di sicurezza e tempi di chiusura regolati sulla effettiva marcia dei treni, e come tali di entità minima in rapporto alle esigenze della circolazione, anche se risentono, inevitabilmente, della sfavorevole ubicazione dell'attraversamento a raso, che ricade nell'ambito dell'impianto suddetto, dove molti treni viaggiatori hanno fermata. Ovviamente, la soluzione radicale del problema non può che individuarsi nella costruzione di un'opera sostitutiva di sottopasso o di scavalcamento della sede ferroviaria, la cui realizzazione compete agli enti locali, che dovranno provvedervi a propria cura e spesa, nell'ambito dei loro programmi di sistemazione della viabilità.

Come di consueto, l'Azienda ferroviaria potrà intervenire con una partecipazione contributiva commisurata agli interessi ed ai vantaggi reciproci, oltre a prestare ogni collaborazione sul piano tecnico ed a corrispondere l'abbuono degli oneri riflessi che si determinano nel corso dei lavori per rallentamento treni ed opere provvisionali.

Per quanto concerne poi l'assetto della linea ferroviaria non si hanno, al momento, previsioni di eventuali future modifiche, o di varianti al tracciato per l'attraversamento in sotterraneo dell'abitato di Nichelino, che per altro risulterebbero assai onerose e non giustificate dalle attuali esigenze del servizio ferroviario.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se, in occasione delle periodiche grandi revisioni delle elettromotrici delle ferrovie dello Stato gruppi ALe 840 e Le 540, sia il caso di modificare le rampe d'accesso agli scompartimenti viaggiatori, portando da quattro a cinque i relativi gradini, come per altro si riscontra in elettro ad automotrici del genere delle altre amministrazioni ferroviarie europee. (4-05983)

RISPOSTA. — Il numero e le dimensioni dei gradini di accesso ai rotabili per viaggiatori sono essenzialmente condizionati:

1) dall'altezza del pavimento del rotabile rispetto ai marciapiedi delle stazioni;

2) dall'ingombro complessivo in pianta dei gradini compatibile con la sagoma limite e con la larghezza utile dei vestiboli;

3) dalla larghezza minima dei singoli gradini compatibile con la sicurezza dei viaggiatori, particolarmente nella discesa.

In tali condizioni, un'eventuale modifica consistente nell'aumento del numero dei gradini, oltre a risultare particolarmente

onerosa, andrebbe inevitabilmente a detrimento della sicurezza dei viaggiatori.

La situazione a tale riguardo si presenta, per altro, notevolmente più favorevole nei rotabili di più recente costruzione nei quali il pavimento è situato ad altezza sensibilmente più ridotta rispetto ai marciapiedi.

Per tali ragioni e tenuto conto che è ormai prossima l'ordinazione di nuovi materiali ALe/Le appositamente concepiti per servizi pendolari, con i quali sarà possibile sostituire i materiali attualmente in esercizio destinando questi ultimi a servizi meno impegnativi dal punto di vista dell'incarrozzamento, non si ritiene opportuno procedere alle modifiche proposte per le ALe/Le 840.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

CRESCO E BALLARDINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere a quale stadio siano i lavori per la riapertura della Gardesana nel tratto tra Malcesine (Verona) e Riva (Trento), soprattutto per l'inderogabile necessità della riapertura stradale prima del periodo pasquale per dare certezza e garanzia agli operatori economici e alle popolazioni del lago di Garda, per i riflessi negativi sulla occupazione e sulla economia, riflessi tremendamente negativi qualora i lavori dovessero prolungarsi oltre il periodo indicato. Si pone pertanto l'esigenza di riaprire la strada per Pasqua, di garantire la transitabilità anche dopo il periodo pasquale magari anche con orari limitati e predeterminati.

Gli interroganti chiedono inoltre di sapere se siano state condotte perizie nel settore di competenza dell'ANAS di Bolzano (comune di Torbole) al fine di scongiurare altre frane e quindi ulteriori interruzioni anche per predisporre gli eventuali lavori in modo da evitare in futuro la chiusura della strada, che provoca enormi danni al turismo, anche ai lavoratori pendolari, agli studenti nonché agli scambi commerciali.

Con il Passo-Sarca, gli interroganti chiedono che il capo del compartimento ANAS di Venezia abbia riunioni periodiche con i sindaci dei comuni interessati (Drenzone-Malcesine-Torbole e Riva) per fare con continuità il punto della situazione.

Gli interroganti colgono l'occasione per sottolineare che ove la riapertura della strada per il periodo anzidetto comporti maggiori oneri, gli stessi sono ampiamente compensati dalla valuta estera e dalle entrate complessive che verranno determinate dalle attività turistiche. (4-04447)

RISPOSTA. — Il compartimento ANAS di Venezia, in considerazione delle richieste avanzate da enti e da operatori turistici in vista delle festività pasquali, aveva già preso in attento esame la possibilità di assicurare per la Pasqua l'agibilità della statale n. 249 Gardesana orientale nel tratto Malcesine-Riva chiuso al traffico per i noti eventi franosi, compatibilmente con una responsabile valutazione dell'efficacia delle opere già eseguite e con la possibilità di poter adottare idonee misure di sicurezza atte a garantire il transito. Senonché, a seguito di eventi sopravvenuti – a causa di una ulteriore frana verificatasi il giorno 18 marzo 1978 – e a seguito di accertamenti svolti e di studi immediatamente condotti, è stato constatato che le opere già eseguite nel tratto interessato, fra i chilometri 75 e 78,022 nella zona di Malcesine, non erano ancora del tutto sufficienti ad ovviare al pericolo di ulteriori cadute di materiali e, quindi, a garantire la sicurezza del transito.

In conseguenza non fu possibile disporre la riapertura immediata al traffico della strada prima del completamento delle opere che sono state interamente eseguite. Nel frattempo, come noto, la strada è stata riaperta al traffico.

Per quanto si riferisce al tratto di statale di competenza del compartimento di Bolzano, è stato da questo ultimo assicurato che vengono eseguite periodiche ispezioni al fine di predisporre gli occorrenti lavori che dovessero rendersi necessari per prevenire possibili interruzioni. Sul tratto in questione è stato eseguito uno studio geologico generale dell'intero versante.

Sulla scorta delle risultanze dello stesso studio il compartimento ANAS di Bolzano ha in corso di redazione il progetto esecutivo per lavori di protezione e consolidamento del versante roccioso fra le località di Tempesta e Torbole per un importo pari a lire 1.500 milioni.

Il Sottosegretario di Stato: FONTANA.

D'ALESSIO, MARTORELLI, RICCI E CORALLO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere il pensiero del Governo in merito alla riforma dell'attuale sistema di giudizio del personale militare e di formazione dei relativi documenti caratteristici tenuto presente che:

1) la Costituzione, all'articolo 24, assicura a tutti i cittadini di agire in giudizio per la tutela dei propri diritti e interessi legittimi e all'articolo 113 ammette la tutela giurisdizionale dei diritti e degli interessi legittimi dinanzi agli organi di giurisdizione ordinaria o amministrativa contro gli atti della pubblica Amministrazione;

2) l'articolo 4 della legge 5 novembre 1962, n. 1965, consente che i documenti caratteristici possano formare oggetto di reclamo solo per incompetenza delle autorità che si sono pronunciate; per il periodo di tempo cui si riferiscono; per i dati di fatto errati ed esattamente controllabili che l'interessato desume dalla comunicazione;

3) il capo nono della parte prima delle istruzioni per i documenti caratteristici degli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa, a pagina 35, chiarisce che non è ammessa la presentazione di reclami investenti il merito del giudizio caratteristico;

4) fatti salvi i requisiti formali della competenza gerarchica e temporale delle autorità preposte e non esistendo dati di fatto errati, qualsivoglia giudizio, pur se altamente negativo, fino al limite dell'offesa, non può in alcun modo essere impugnato per la via gerarchica;

5) l'Amministrazione militare ritiene, per prassi costante, che la richiesta rivolta ad un dipendente di certificare con la propria firma la presa visione del contenuto del modello *D* (è il foglio di comunicazione del giudizio formulato dal comandante) si configura come ordine militare e il non ottemperarvi costituisce reato di disobbedienza;

6) l'Amministrazione esclude, per prassi costante, l'apposizione sul predetto modello *D*, o su apposito verbale, di eventuali motivi di dissenso, o di eventuali riserve da parte del militare giudicato, anche se quest'ultimo abbia fondati motivi per ritenere il giudizio non ispirato a criteri di obiettività e di giustizia. (4-05706)

RISPOSTA. — Il nostro ordinamento giuridico tende, come è noto, a sottomettere a controllo di legittimità tutta l'attività dell'Amministrazione, a tutela dei diritti e degli interessi legittimi dei privati, allo scopo di realizzare, attraverso il ristabilimento della legittimità invocato dal privato, il fine di interesse pubblico che deve essere di guida all'Amministrazione.

Tale tendenza ha trovato riscontro anche nei princìpi costituzionali ricordati dagli interroganti, laddove, accanto alla generica previsione di tutela giurisdizionale dei diritti e degli interessi legittimi dei cittadini di cui all'articolo 24, si trova lo articolo 113, che, più specificamente, ammette sempre contro gli atti della pubblica Amministrazione tutela giurisdizionale dei diritti e degli interessi legittimi dinanzi agli organi di giurisdizione ordinaria e amministrativa. Questa tutela viene apprestata anche al sistema di giudizio per il personale militare, incentrato nei documenti caratteristici, la cui formazione è regolata dalla legge 5 novembre 1962, n. 1695.

L'articolo 4 di tale legge prevede che, contro il giudizio espresso in tali documenti, possa opporsi un tipo di tutela amministrativa, incentrata sull'istituto del reclamo, limitato però ai difetti di competenza o ad errori formali. Ciò significa che, per tutti i rimanenti aspetti, l'atto deve considerarsi definitivo, non impugnabile cioè in sede gerarchica.

Avverso di esso, per altro, saranno consentiti tutti i normali tipi di gravame per garantire la legittimità dell'atto o in sede

amministrativa (ricorso straordinario al Presidente della Repubblica) o in sede giurisdizionale (ricorso al tribunale amministrativo regionale), fra i quali corre il ben noto principio di alternatività.

Ciò non significa che l'uso del potere discrezionale da parte della pubblica Amministrazione non sia sindacabile. Infatti l'impugnazione dell'atto per il vizio di eccesso di potere consente proprio di censurare il modo con il quale la pubblica Amministrazione ha usato del suo potere.

Per quanto attiene poi all'obbligo del dipendente di certificare con la propria firma la presa visione del foglio di comunicazione del giudizio previsto dall'articolo 3 della legge n. 1695, va rilevato che la firma del documento implica soltanto l'attestazione di presa conoscenza e non accettazione del giudizio formulato.

La legge in vigore, per altro, non prevede la possibilità, da parte dei dipendenti, di apporre sui documenti caratteristici eventuali motivi di dissenso o riserva, per i quali l'ordinamento ha previsto il ricorso ai soprarichiamati tipi di gravame.

Si segnala comunque agli interroganti che il sistema di giudizio del personale militare e di formazione dei relativi documenti è attualmente all'esame di una commissione e di un gruppo di lavoro, appositamente istituiti per lo studio e la definizione di un nuovo sistema.

Il Ministro: RUFFINI.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere – atteso che il signor Giovanni Giacobbo nato il 6 agosto 1939 a Padova e residente a Villaguardia (Como) in via Varesina, 3 ha presentato ricorso per il riconoscimento della pensione per cause dirette di servizio di leva in data 4 luglio 1966 e che lo stesso ha n. 170438 di posizione Ministero della difesa, decreto negativo n. 756/7 – quale sia l'esito del ricorso essendo trascorsi dieci anni e cosa si intenda determinare perché lo stesso venga esaudito nel più breve tempo possibile ai fini del giusto riconoscimento di un diritto acquisito nel servizio militare di leva. (4-02652)

RISPOSTA. — La pratica di pensione privilegiata ordinaria del signor Giovanni Giacobbo – soldato – fu definita dalla Difesa con il decreto in data 4 aprile 1966 n. 756/7, emesso sulla base delle risultanze sanitarie e del parere del comitato per le pensioni privilegiate ordinarie in data 25 febbraio 1966 n. 17084/65.

Con il citato provvedimento venne respinta la domanda di pensione privilegiata ordinaria del signor Giacobbo in quanto l'infermità, oggetto della richiesta pensionistica, non fu ritenuta dipendente da causa di servizio. L'interessato interpose ricorso giurisdizionale alla Corte dei conti, avverso il citato decreto, per cui la Difesa trasmise il fascicolo degli atti pensionistici del ricorrente alla cennata Corte, con foglio in data 29 settembre 1966 n. 170438/62.

Il ricorso è da ritenere non ancora definito, poiché la Corte dei conti, ripetutamente richiesta, non ha ancora restituito alla Difesa il fascicolo degli atti dell'interessato.

Il Ministro: RUFFINI.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere – atteso che il ministro della pubblica istruzione conosca il contenuto della lettera riservata, del direttore generale dottor Rotunno della direzione generale per l'istruzione classica, scientifica e magistrale divisione IV di protocollo 856, del 19 maggio 1978 inviata al professor Alfredo (Francesco) Tavolaro preside all'istituto magistrale statale di Lecco (Como) avente per oggetto: attività di consigliere comunale –:

1) in base a quali articoli della Carta costituzionale della Repubblica e di vigenti leggi il direttore generale Rotunno abbia assunto il proprio diritto di richiamare il consigliere comunale del PSI professor Alfredo Tavolaro ad esercitare il mandato elettivo ricevuto dai cittadini di Sondrio secondo le regole o direttive del Ministero della pubblica istruzione o del provveditore agli studi di Sondrio;

2) in base a quali informazioni, dati o motivazioni il direttore generale dottor Rotunno si sia permesso di spedire una riservata al consigliere comunale del PSI nel comune di Sondrio professor Alfredo Tavolaro, preside presso l'istituto magistrale statale di Lecco che dipende in termini istituzionali dal provveditorato di Como, per dibattiti o confronti od iniziative politiche dei e fra i partiti politici e non di competenza scolastica per il loro esplicitarsi e concretizzarsi;

3) quali siano i provvedimenti assunti nei confronti del direttore generale dottor Rotunno affinché in avvenire abbia a svolgere i propri compiti istituzionali e non abbia a compiere atti tendenti a ledere i diritti di iniziativa e di giudizio nell'esercizio di funzioni elettive di un consigliere comunale, come il professor Tavolaro, con « valutabili minacce nell'uso delle parole si invita pertanto la S.V.... ad attenersi ad un comportamento adeguatamente meditato »;

4) se tali fatti siano stati la causa della risposta contraria alla verità, avuta dall'interrogante in data 24 giugno 1978, n. 2097, da cui risulta che il ricorso avanzato dal professor Alfredo Tavolaro teso ad ottenere il proprio trasferimento in Sondrio per l'anno scolastico 1977-1978 non era pervenuto alla competente direzione generale; quando invece lo stesso è stato esaminato – con parere favorevole – nella seduta del 7 febbraio 1978 del Comitato nazionale della pubblica istruzione per il contenzioso della scuola secondaria come da precise informazioni assunte dal signor Antonio Prost rappresentante della CGIL nel medesimo organismo;

5) se reputi doveroso adempiere ad un provvedimento d'urgenza per il trasferimento del professor Alfredo Tavolaro dall'attuale sede di Lecco ad una sede degli istituti di Sondrio nei quali è vacante la titolarità della presidenza (liceo scientifico, istituto tecnico per geometri, istituto professionale Besta). (4-06593)

RISPOSTA. — Le osservazioni contenute nella nota ministeriale, cui ha fatto riferimento l'interrogante non intendevano affatto sindacare – né avrebbero potuto farlo – l'attività di consigliere comunale svolta dal professor Francesco Tavolaro, ma erano rivolte al predetto unicamente nella sua veste di preside, e quindi di rappresentante dell'autorità scolastica.

Infatti, il professor Tavolaro, preside dell'istituto magistrale di Lecco e, nello stesso tempo consigliere comunale di Sondrio, aveva formulato pubblicamente apprezzamenti negativi, e gravemente diffamatori, sull'operato del provveditore agli studi di Sondrio, in merito ad una questione di esclusiva competenza dell'Amministrazione scolastica. In particolare, l'intervento del Ministero è stato ritenuto necessario, in quanto le accuse formulate dal docente, risultate per altro infondate, erano dirette non solo alla persona, ma anche alla funzione pubblica, che il provveditore esercita nell'ambito provinciale.

Quanto sopra non ha, ad ogni modo, alcuna attinenza con il ricorso, presentato dall'interessato, avverso il mancato trasferimento ad un istituo di Sondrio; a tale riguardo si fa presente che il Consiglio nazionale della pubblica istruzione, nella seduta del 18 luglio 1978, ha confermato il parere favorevole, già formulato nella precedente seduta del 7 febbraio 1978, all'accoglimento del ricorso.

La questione, tuttavia, non può ancora ritenersi definita, in quanto il succitato Consiglio nazionale dovrà ora pronunciarsi sui precedenti di servizio del professor Tavolaro, relativamente agli incarichi che lo stesso ebbe a svolgere a Sondrio, come preside dal 1967 al 1971.

Il Sottosegretario di Stato:
FRANCA FALCUCCI.

GRASSUCCI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere –

premesso che negli anni 1954-1956 a Latina fu costruito con fondi del Ministero dell'interno il villaggio Trieste, composto da 130 palazzine, per assicurare un'abitazione ai profughi dalmati e istriani presenti nella città;

ricordato come dopo appena qualche anno le costruzioni rivelarono gravi difetti relativi sia alla progettazione sia alla costruzione realizzata in assoluta economia e che a causa di tali carenze strutturali, dell'incuria e dell'assoluto disinteresse degli amministratori, le strutture delle abitazioni, nelle quali penetra l'acqua dai pavimenti, dai muri perimetrali e dai solai di copertura, sono ormai marcite;

tenuto conto che le 296 famiglie residenti non possono continuare a vivere in una situazione che diventa ogni giorno sempre più drammatica con pericoli sempre più gravi per la salute specialmente dei bambini e degli anziani – quali provvedimenti intendano adottare ed in particolare se ritengano opportuno sollecitare:

1) la predisposizione immediata da parte dello IACP e del comune di Latina dei lavori più urgenti, limitati e indispensabili;

2) la redazione, il finanziamento e la realizzazione di un progetto per l'abbattimento e la ricostruzione del villaggio nell'ambito del primo intervento biennale previsto con il piano decennale per l'edilizia. (4-06269)

RISPOSTA. — Lo stato di degrado degli alloggi del villaggio Trieste di Latina è a conoscenza della Regione e del comune, ai quali enti l'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Latina ha sottoposto da tempo la necessità di un intervento radicale, ossia di demolizione e di ricostruzione del quartiere, ritenendo del tutto inadeguati provvedimenti sia di ordinaria sia di straordinaria manutenzione.

Le premure esercitate hanno sortito l'effetto di far adottare dal comune il piano di zona di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, che è la condizione necessaria perché la Regione possa stanziare, ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 457, i fondi occorrenti per la ristrutturazione urbanistica nella zona e per la ricostruzione degli edifici. E in questo senso sono state raggiunte intese anche con l'assessorato regionale ai lavori pubblici che si è impegnato a proporre tale soluzione al consiglio regionale, allorché procederà alla ripartizione e localizzazione dei finanziamenti di cui alla citata legge n. 457. Entro il novembre del 1979, stanti i tempi previsti dalla legge medesima, dovrà avere inizio l'attuazione di tale intervento.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: FONTANA.

MARTORELLI E RIGA GRAZIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere – premesso che:

a) il professor Carmine Lombardo, fiduciario dell'ISEF di Napoli per il corso per lavoratori di Cosenza, arbitrariamente e contro le norme dello statuto, secondo quanto denunciato da rappresentanti sindacali, ha imposto ai corsisti gli argomenti delle tesine da svolgere; si è fatto consegnare le stesse per corredarle di una sua valutazione, invece di farle consegnare direttamente alla segretaria dell'istituto; ed ha minacciato di espulsione dai corsi i sindacalisti autori della denuncia tramite volantino;

b) in data 12 maggio 1978 ha sospeso dalla frequenza dei corsi gli studenti Giovanni Maruca ed Elio Maruca per il loro atteggiamento tenuto in una assemblea sindacale; per il che è stata presentata denuncia alla locale procura della Repubblica;

c) detti corsi per lavoratori si svolgono in un'atmosfera tesa, e con una gestione non esente da critiche sia dal punto di vista didattico sia della più generale correttezza (interrogazioni e denunce sono già intervenute sulla qualità ed il commercio dei libri in uso) – se ritenga di dovere intervenire per accertare le responsabilità del suddetto professor Lombardo e di altri, ed eventualmente prendere adeguati provvedimenti tali da riportare nel corso un'atmosfera più distesa e didatticamente proficua. (4-05187)

RISPOSTA. — Il corso per studenti lavoratori di Cosenza si è chiuso il 1° agosto 1978 con il conseguimento dei diplomi. Il professor De Gennaro, nuovo com-

missario straordinario all'ISEF di Napoli dal 17 luglio 1978, presa visione degli atti, ha sospeso il provvedimento adottato dal fiduciario professor Lombardo nei riguardi degli studenti Giovanni ed Elio Maruca sicché gli stessi hanno potuto sostenere regolarmente gli esami. Nessun altro provvedimento è stato preso in attesa che si concluda un'indagine disposta dalla magistratura sulle presunte irregolarità del corso in questione.

Il Sottosegretario di Stato: FRANCA FALCUCCI.

MATRONE, BROCCOLI, SANDOMENICO E PETRELLA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere – premesso che in risposta all'interrogazione in data 8 giugno 1977, n. 4-01637, il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno informò gli interroganti che, in relazione alla richiesta di conoscere le cause che impedivano l'avvio dei lavori già programmati e approvati dal CIPE, non era stato possibile avviare a realizzazione le opere del porto di Torre Annunziata (Napoli), sia per la mancanza di elaborati sia per l'esaurimento dei fondi previsti dalla legge 25 maggio 1976, n. 183, preannunciando tuttavia il proprio impegno per l'attuazione di dette opere nel quadro della definizione del piano quinquennale della citata legge – quali siano le cause che impediscono l'avvio della esecuzione delle opere previste per il porto di Torre Annunziata coerentemente alle esigenze del sistema portuale consortile dell'area napoletana – pur in presenza dei richiesti elaborati e all'approvazione da parte del CIPE del piano quinquennale di cui all'articolo 1 della citata legge del 2 maggio 1976, n. 183 – al fine di poter far fronte concretamente sia alla drammatica richiesta di lavoro sia alla necessità di dare efficienza produttiva a tale struttura, così come è stato ripetutamente sollecitato e indicato dalle forze politiche democratiche locali e dalla regione Campania. (4-06589)

RISPOSTA. — Le opere per il porto di Torre Annunziata sono previste nel programma annuale 1978 nell'ambito del progetto speciale per l'area metropolitana di Napoli e riguardano il prolungamento della diga foranea e l'ampliamento della banchina Crocelle per i rispettivi importi di lire 5.400 milioni e lire 2 miliardi. Si fa inoltre presente che il progetto per l'ampliamento della banchina Crocelle è stato approvato per la somma di lire 1 miliardo 949.645.975 dal consiglio di amministrazione della Cassa per il mezzogiorno, mentre quello relativo al prolungamento della diga foranea è in corso di istruttoria.

Il Ministro: DE MITA.

SARTI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quando verrà concessa la pensione di riversibilità alla signora Antonietta Pignatti in Zamboni nata a Crevalcore (Bologna) il 26 novembre 1915 ed ivi residente in via Pancrazi, 312.

La signora Zamboni è già in attesa da qualche anno della pensione di riversibilità della madre Tersilia Pignatti, deceduta nel 1970. (4-06555)

RISPOSTA. — Nei riguardi della signora Antonietta Pignatti in Zamboni, orfana maggiorenne inabile dell'ex militare Adolfo deceduto durante il conflitto 1915-18, è stata emessa determinazione direttoriale concessiva di pensione indiretta di guerra a decorrere dal 1° giugno 1975, primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda. In aggiunta al cennato beneficio, alla predetta è stato inoltre concesso l'assegno di previdenza di cui all'articolo 66 della legge 18 marzo 1968, n. 313 e successive modificazioni.

Il suindicato provvedimento è stato trasmesso al comitato di liquidazione delle pensioni di guerra per la prescritta approvazione e, non appena approvato, verrà inviato, con il relativo ruolo di iscrizione, alla competente direzione provinciale del Tesoro di Bologna, per la corresponsione degli assegni spettanti alla signora Antonietta Pignatti. L'interessata, comunque,

sarà tempestivamente informata, da parte di questa Amministrazione, sull'ulteriore corso della pratica.

Il Sottosegretario di Stato: CARTA.

SCOVACRICCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere – premesso che, in applicazione della normativa stabilita dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, l'apposito comitato ministeriale ha approvato una delibera per l'acquisto di autotelai e di attrezzature antincendio per dotare i servizi di sicurezza degli aeroporti aperti al traffico civile – i motivi per i quali a tutt'oggi i competenti uffici del Ministero non abbiano perfezionato l'*iter* della relativa pratica.

L'interrogante, mentre osserva che il comportamento omissivo della burocrazia ministeriale aggrava la situazione di pericolo in cui versano gli aeroscali italiani e che il ritardo non può non comportare lievitazione dei costi, chiede di conoscere quali iniziative il ministro abbia adottato, o intenda adottare, con l'urgenza che il caso richiede, per assicurare la sollecita disponibilità da parte degli aeroporti aperti al traffico civile degli automezzi di soccorso antincendio, il cui acquisto è stato disposto fin dal 27 settembre 1974.

(4-05614)

RISPOSTA. — Nella seduta del 27 settembre 1974 il comitato di cui all'articolo 2 della legge n. 825 del 1973 espresse parere favorevole sulla proposta per l'approvvigionamento di 50 automezzi speciali, completi di attrezzatura antincendio, per le esigenze degli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile. La spesa relativa, per far fronte a tali esigenze trovava la propria copertura negli stanziamenti previsti dalla stessa legge n. 825 del 1973.

In sede di emissione del parere, il comitato in questione, in considerazione del fatto che la provvista riguardava macchine di caratteristiche tecniche del tutto particolari e che la scelta del contraente doveva avvenire secondo procedura e formalità particolarmente rigorose, suggeriva di procedere a trattativa privata per la stipulazione di due contratti separati. Il primo doveva riguardare la fornitura dei telai, il secondo la fornitura delle attrezzature antincendio da montare sui predetti autotelai.

Lo stesso comitato precisava che la trattativa privata doveva essere preceduta da indagine esplorativa fra le principali imprese del settore con richiesta di progetti-offerta da svolgersi con le procedure e le formalità usuali negli appalti concorso.

Nel periodo intercorrente tra il settembre 1974 ed il maggio 1977 si è proceduto, seguendo la procedura sopraindicata, all'approvvigionamento di 50 autotelai Perlini 605/*D*. Successivamente si sono predisposti gli atti per l'espletamento della seconda indagine esplorativa, a seguito della quale, è stato stipulato il contratto relativo alla realizzazione di 50 attrezzature antincendio da installare sui predetti autotelai Perlini, con la ditta Baribbi di Brescia, allo stato attuale in corso di esecuzione.

In base alle previsioni contrattuali la fornitura stessa dovrà essere condotta a termine entro 300 giorni dalla data di consegna degli autotelai alla ditta Baribbi, avvenuta nel mese di settembre del 1978. In relazione a ciò si prevede che si potrà disporre dei mezzi suddetti già dal mese di aprile del 1979, poiché è prevista la realizzazione in lotti delle apparecchiature stesse.

Nel frattempo si è provveduto ad assicurare il servizio antincendio con il parco automezzi disponibile procedendo alla revisione di quei mezzi che, per il loro stato di usura, non risultavano essere idonei all'espletamento del servizio stesso.

Per completezza di informazione, si fa altresì presente che, per le esigenze del servizio, la fornitura è stata aumentata di altre dieci unità, per un totale quindi di 60 automezzi.

Il Ministro: VITTORINO COLOMBO.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO