

103.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979.

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

	PAG.		PAG.
ACCAME: Per l'adozione di provvedimenti urgenti volti al sollecito recupero del relitto dell'aereo precipitato a Punta Raisi (Palermo) (4-06699) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3831	ADAMO: Sul mancato rispetto degli impegni sottoscritti presso il Ministero dei trasporti dalle società di autolinee MAI e Viaggi e turismo e per la ripresa del servizio e la garanzia del rapporto di lavoro per i dipendenti (4-07536) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3834
ACCAME: Per la costruzione di dighe frangiflutto sul litorale di Lavagna (Genova) nel tratto costeggiato dalla ferrovia (4-06717) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3832	AMALFITANO: Sui motivi delle lamentate difficoltà di operatività della sovrintendenza delle gallerie e monumenti di Bari e per la istituzione di un'ulteriore sovrintendenza per il solo Salento (4-07186) (risponde ANTONIOZZI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	3835
ACCAME: Provvedimenti per migliorare l'organizzazione delle capitanerie di porto e in particolare gli interventi in mare, anche in relazione al grave ritardo nelle operazioni di soccorso e nel recupero delle salme dei marittimi periti nell'affondamento a Salerno della nave <i>Stabia I</i> (4-06827) (risponde PRETI, <i>Ministro ad interim della marina mercantile</i> ).	3832	AMARANTE: Sui finanziamenti concessi e sulle opere realizzate a seguito della loro erogazione dal consorzio di bonifica dell'agro Sarnese-Nocerino in provincia di Salerno (4-05357) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3835
ACHILLI: Per impedire la ventilata soppressione e per il potenziamento del servizio sulla tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo di Cadore (Belluno) (4-07410) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3833	AMARANTE: Sui finanziamenti concessi al consorzio di bonifica in destra Sele, in provincia di Salerno, e sulle opere realizzate o in via di realizzazione con i suddetti finanziamenti (4-05360), (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3843

	PAG.		PAG.
AMARANTE: Sui motivi della mancata apertura delle sedi decentrate dell'INPS di Battipaglia, Sapri, Sala Consilina e Vallo della Lucania (Salerno) (4-06540) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3862	in USA di salumi e prodotti derivanti dalle carni suine provenienti dall'Italia, con particolare riferimento alla tutela delle attività svolte dalle piccole e medie aziende operanti nel settore (4-02727) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3865
AMARANTE: Sull'entità della somma prevista ed erogata e sulla data di ultimazione dei lavori di costruzione della strada di collegamento del porto di Salerno con la strada di circumpollazione di proprietà dell'ANAS e con l'autostrada A 3, e sui risultati emersi dallo studio geologico promosso per valutare la stabilità della zona nella quale la suddetta strada è in costruzione (4-06775) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3862	ARMELLA: Per la proroga del termine stabilito dal decreto ministeriale 21 novembre 1978, n. 4401, per la presentazione delle domande volte alla assegnazione di autorizzazioni per il trasporto di cose per conto terzi (4-06812) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3868
AMARANTE: Sui motivi della mancata entrata in funzione dell'acquedotto costruito nel comune di San Cipriano Picentino (Salerno) (4-07130) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3864	BACCHI DOMENICO: Per la tutela dei marinai della petroliera <i>Gregorio Napoleone</i> , assaltata da banditi a Warri (Nigeria) l'8 novembre 1978 (4-06293) (risponde PRETI, <i>Ministro ad interim della marina mercantile</i> ).	3869
AMARANTE: Sul numero e sullo stato dei ricorsi pendenti presso il Consiglio di Stato in merito ai provvedimenti di revoca o di decadenza promossi dal Governo contro società che gestiscono ferrovie in concessione (4-07459) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3865	BAGHINO: Per l'eliminazione del disservizio sulla linea ferroviaria Napoli-Roma, causa di disagi per i molti lavoratori che la utilizzano giornalmente (4-06896) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3870
ANTONI: Sui gravi fatti recentemente avvenuti alla stazione di La Spezia culminati nell'aggressione di due lavoratori dell'Azienda ferroviaria (4-06466) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3865	BAGHINO: Per un intervento volto a concedere l'abbonamento ferroviario a tariffa ridotta per distanza fino a 350 chilometri anche ai magistrati o almeno a quelli in servizio presso la Corte di cassazione (4-07402) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3870
ARFÈ: Per un intervento volto a rimuovere il divieto posto dalle autorità nord-americane, all'importazione		BAMBI: Per il riesame del piano di marcia del treno locale n. 8260 in partenza da La Spezia per Parma, il cui orario si ripercuote negativamente sui collegamenti della Lunigiana con Milano (4-07467) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3871

	PAG.		PAG.
BANDIERA: Sulla campagna di stampa condotta nella Repubblica federale di Germania contro i nostri prodotti tipici, con particolare riferimento alle uve da tavola e agli agrumi (4-03594) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3871	CASALINO: Per il trasferimento dei finanziamenti concessi a suo tempo dall'ISVEIMER all'Azienda salottificio salentino di Giuseppe Geusa, sita a Lecce, alla cooperativa Colsa, costituita tra i dipendenti e subentrata nella gestione dell'azienda (4-07255) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3878
BASSI: Per la richiesta di un adeguato numero di permessi di pesca nelle acque territoriali algerine, nell'ambito degli incontri programmati con il governo di quel paese (4-03496) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3873	CASALINO: Per il completamento dei lavori in corso presso la stazione ferroviaria di Bari, con particolare riferimento alla mancanza di sale d'aspetto (4-07486) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3879
CALICE: Per il rispetto della decisione del consiglio comunale di San Fele (Potenza) concernente la localizzazione del campo sportivo in località Serra e sulle valutazioni tecnico-economiche espresse in merito dalla Cassa per il mezzogiorno (4-06851) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel mezzogiorno</i> ).	3873	CASALINO: Sulle carenze del servizio ferroviario sulla tratta Brindisi-Taranto (4-07487) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3879
CAPPELLI: Per impedire l'importazione in Italia, tramite i paesi della CEE, di apparecchi radio, registratori, riproduttori del suono e loro componenti, provenienti dal Giappone e da altri paesi dell'estremo oriente (4-03450) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3875	CATTANEI: Per l'adozione di provvedimenti volti ad evitare le ricorrenti interruzioni della linea ferroviaria nel tratto Chiavari-Lavagna-Sestri Levante (Genova), in occasione di mareggiate (4-06789) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3880
CASALINO: Per la tempestiva liquidazione da parte dell'INPS della pensione di vecchiaia a Pino Cosimo di Tuglie (Lecce) (4-06884) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3877	CIANNAMEA: Per la pronta esecuzione dei lavori di sistemazione del raccordo che collega la pista n. 1432 dell'aeroporto di Brindisi con il piazzale di sosta degli aeromobili (4-07056) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3881
CASALINO: Per la liquidazione della pensione INPS ed il rilascio del relativo libretto a Pantaleo Cucugliato di Gallipoli (Lecce) (4-07012) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3877	CONTE ANTONIO: Sui finanziamenti concessi alla CE-TEL ceramica telese società per azioni con sede in Telese e al Salumificio telesino con sede a San Salvatore Telesino (Benevento) (4-07030) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3882

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

	PAG.		PAG.
COSTA: Sui ritardi che si verificano lungo la linea ferroviaria Torino-Savona durante il periodo invernale (4-06960) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3882	COSTAMAGNA: Per il potenziamento dell'esistente aeroporto di Levaldigi (Cuneo) in alternativa alla creazione di un nuovo aeroporto tra Vigone, Buriasco e Macello (Torino), una delle zone più fertili della pianura piemontese (4-06934) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3887
COSTAMAGNA: Per il controllo della stabilità dei pali elettrici dei binari che da corso Sommellier conducono al deposito di locomotive di via Chisola a Torino (4-06040) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3883	COSTAMAGNA: Per la concessione al comune di Pinerolo (Torino), di un contributo da parte dello Stato e della Regione Piemonte per la manutenzione dei musei civici e del Museo nazionale della cavalleria (4-07142) (risponde ANTONIOZZI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	3888
COSTAMAGNA: Sulla gestione dei fondi destinati al potenziamento dell'aeroporto di Torino-Caselle (4-06450) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3883	COSTAMAGNA: Sulla eliminazione dei passaggi a livello incustoditi e sulla costruzione di due sovrappassi a Galliate (Novara), nel quadro del potenziamento della linea ferroviaria Novara-Saronno (Varese), delle ferrovie Nord Milano (4-07264) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3888
COSTAMAGNA: Sul perdurare dell'uso di patenti agricole, categoria A, nonostante fosse stata decisa la loro abolizione (4-06454) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3884	COSTAMAGNA: Sulla ventilata soppressione dello scalo di Verbania-Suna (Novara) del servizio di navigazione sul lago Maggiore (4-07265) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3890
COSTAMAGNA: Per dotare di scale mobili la stazione ferroviaria di Cuneo-Altipiano (4-06492) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3885	COSTAMAGNA: Sulle cause del deragliamento del treno locale 3192 Cuneo-Torino, sulla mancata installazione nella stazione di Centallo (Cuneo) degli apparati ACE e dei relativi impianti idrodinamici e per il ripristino dell'incrocio di San Benigno, frazione di Cuneo e di Madalene, frazione di Fossano (Cuneo) (4-07301) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3890
COSTAMAGNA: Per la costituzione di un'azienda di vendita collettiva all'estero di prodotti delle industrie a partecipazione statale (4-06664) (risponde STAMMATI, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3885	COSTAMAGNA: Per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Biella (Vercelli) ed il completamento della fontana-monumento nella piazza antistante la stazione (4-07358) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3891
COSTAMAGNA: Per il potenziamento delle strutture dell'aeroporto di Biella Cerrione (Vercelli) in vista del possibile incremento della sua utilizzazione (4-06721) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3885		
COSTAMAGNA: Per garantire un maggiore <i>comfort</i> sulla linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia (Imperia), di prossima attivazione (4-06748) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3886		

	PAG.		PAG.
COSTAMAGNA: Per il prolungamento, fino alla stazione di Cossato (Vercelli), del servizio ferroviario in partenza da Biella (Vercelli) per Torino e Genova, e viceversa (4-07359) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3892	FRANCHI: Sul mancato riconoscimento della qualifica di operaio specializzato a Sergio Banti, dipendente delle ferrovie dello Stato (4-07042) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3898
COSTAMAGNA: Sulla richiesta di autorizzazione per la costruzione di un sottopassaggio alla linea ferroviaria Torre Pellice-Torino, inoltrata dal comune di Luserna San Giovanni (Torino) (4-07615) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3893	FRANCHI: Sui motivi dell'interruzione della linea ferroviaria per Calalzo di Cadore (Belluno) (4-07665) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3898
COSTAMAGNA: Per un intervento volto ad evitare la soppressione della linea ferroviaria Airasca (Torino)-Saluzzo-Cuneo (4-07667) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3894	GARGANO MARIO: Sugli alti stipendi concessi dalla SACE all'atto delle assunzioni (4-03667) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3899
DANESI: Per l'adozione di provvedimenti volti ad evitare ulteriori ritardi nella realizzazione dei lavori di potenziamento dell'aeroporto Galilei di Pisa (4-06019) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3895	GARGANO MARIO: Per l'adozione di provvedimenti al fine di migliorare e potenziare il servizio ferroviario della linea Cassino (Frosinone)-Roma (4-06204) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3900
FERRARI MARTE: Per la definizione della pratica di pensione di Gennaro Artoni di Torno (Como), per il periodo di lavoro svolto alla gestione governativa per la navigazione sul lago di Como (4-06967) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3896	GORLA MASSIMO: Per lo spostamento a nord del tracciato dell'acquedotto del Sinni, attualmente previsto nella fertile zona di Massafra (Taranto) (4-07075) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3901
FERRARI MARTE: Sulla sospensione di un sindacalista della Milani resine di Fagnano Olona (Varese) (4-07191) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3897	LAMORTE: Per la restituzione al comune di Palazzo San Gervasio (Potenza) della biblioteca-pinacoteca Camillo D'Errico, trasferita nel museo Ridola di Matera in base al regio decreto 31 luglio 1939, n. 1082 (4-07510) (risponde ANTONIOZZI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	3903
FRANCHI: Sull'opportunità di rendere pubblico il testamento politico di Junio Valerio Borghese, presuntivamente in possesso del Ministero dell'interno (4-06630) (risponde Rognoni, <i>Ministro dell'interno</i> ).	3898	LONGO PIETRO: Sull'impiego di materiali non confacenti alle caratteristiche della zona, da parte del Consorzio acquedotti di Salerno, in sede di costruzione dell'acquedotto alto Sele nel tratto zona Mandorla-Cimitero-Terrate nei comuni di Castella-	

	PAG.		PAG.
bate e Perdifumo (Salerno) (4-05366) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3903	ROBERTI: Per l'allacciamento idrico del posto di guardia del passaggio a livello sulla linea Colico (Como)-Chiavenna (Sondrio), nel comune di Gera Lario (Como) (4-07512) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3909
MANCINI GIACOMO: Per la pubblicazione dei dati relativi agli enti erogatori e ai finanziamenti concessi alle industrie operanti nel Mezzogiorno sottoposte a inchiesta della magistratura, in relazione alle conseguenze negative di tale azione giudiziaria sullo sviluppo dell'economia e dell'occupazione (4-06057) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3904	ROSSINO: Per il rispetto degli impegni assunti relativamente alla realizzazione della struttura portuale di Pozzallo (Ragusa) (4-07634) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3910
MORINI: Sulla mancata costituzione, da parte dell'INPS, della posizione assicurativa dell'ex bidello Remo Rustichelli, collocato a riposo con i benefici della legge 24 maggio 1970, n. 336 (4-06804) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3906	SCALIA: Per il completamento dei lavori di costruzione della linea ferroviaria Catania-Gela (Caltanissetta) nel tratto Caltagirone-Gela (4-06200) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3910
ORIONE: Per il ripristino degli impianti sciistici di Caldirola, in comune di Fabbrica Curone (Alessandria), disattivati per ordine dello ufficio motorizzazione di Torino (4-06607) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3907	SERVADEI: Sulle interferenze del Ministero del commercio con l'estero nella gestione dell'ICE (4-03484) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i> ).	3911
PAZZAGLIA: Sui motivi della mancata realizzazione di una sede zonale INPS a Lanusei (Nuoro), nel quadro del decentramento dei servizi previdenziali (4-06802) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3908	STEGAGNINI: Sui motivi in base ai quali non sono state indette le elezioni dei rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, che è scaduto il 31 dicembre 1978 (4-06096) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	3912
ROBERTI: Sui casi di malattia e sugli aborti verificatisi tra il personale addetto ai terminali video delle varie sedi dell'INPS, con particolare riferimento alla sede di Potenza (4-05978) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3909	TREMAGLIA: Per la definizione della pratica di pensione di Francesco Mollica residente a Villa Balestra (Argentina) (4-06574) (risponde SCOTTI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ).	3912
		VALENSISE: Sulla opportunità di prevedere l'allacciamento della città di Rosarno (Reggio Calabria) all'acquedotto consortile in costruzione sulla dorsale appenninica (4-06980) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ).	3912

- VALENSISE: Sulle disposizioni diramate ad alcune aziende private e a partecipazione statale di non conteggiare nella busta paga di gennaio la rivalutazione degli scatti di anzianità conseguenti ai punti di contingenza applicati nel 1978 (4-06988) (risponde SCOTTI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*). 3913
- VALENSISE: Per il distacco dei dipendenti delle ferrovie dello Stato componenti dei consigli circoscrizionali nelle località dei consigli di appartenenza o in località vicine (4-07221) (risponde PRETI, *Ministro dei trasporti*). 3913
- ZANONE: Sulla mancata convocazione dei sindacati autonomi in occasione delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro nel pubblico impiego (4-06422) (risponde SCOTTI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*). 3914
- ZARRO: Per l'immediata realizzazione, nell'agglomerato industriale Ponte Valentino di Benevento, del previsto stabilimento della società Maval Sud, costituita con capitali dell'Insud e della Metallurgica Val di Ledro (4-06338) (risponde DI GIESI, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*). 3914
- gistrazione del volo e anche al fine di dare supporto e di integrare i mezzi militari finora messi a disposizione, tenendo conto che è cessata la fase di emergenza — ritengano opportuno adottare alcuni tra i seguenti provvedimenti:
- 1) chiedere il concorso di ditte civili attrezzate per i recuperi marittimi;
  - 2) prevedere in particolare l'impiego per le ricerche di un sommergibile tasca-bile (tenendo presente che siamo tra i maggiori costruttori ed esportatori di questi mezzi subacquei);
  - 3) chiedere il concorso di operazioni di sciabica sul fondo da parte di pescherecci (oltreché dragamine);
  - 4) chiedere il concorso di unità di ricerca oceanografica come il mercantile *Maria Paolina* operante per conto del Centro di ricerche subacquee della Nato a La Spezia;
  - 5) attuare una ricognizione della zona con apparecchiature tipo *Shadowgraph* che consenta la fotografia subacquea di estese fasce di fondo marino. (4-06699)
- RISPOSTA. — Allo scopo di accelerare le operazioni di localizzazione e di recupero del relitto dell'aereo precipitato in mare nei pressi dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi il 23 dicembre 1978 e delle salme delle vittime decedute nel disastro, questo Ministero non ha mancato di far intervenire, in aggiunta ai mezzi della marina mercantile impegnati fin dal primo momento nelle relative operazioni, anche quelli di ditte civili particolarmente attrezzati allo scopo.
- Il giorno 3 gennaio 1979 erano già disponibili *in loco* il pontone *Giraglia* della società *Offshore* italiana società per azioni e il pontone *Rialto* della società *Micoperi*.
- Per intensificare le ricerche e il recupero delle parti del velivolo e delle salme, i suddetti mezzi vennero ulteriormente integrati, a partire dal 9 gennaio 1979, con l'impiego di un mini sommergibile della società *Sub sea oil service* di Mila-
- ACCAME. — *Ai Ministri dei trasporti e della difesa.* — Per conoscere se — in relazione alle difficoltà e ai ritardi che per cause meteorologiche si sono verificati nelle operazioni di localizzazione e di recupero del relitto di aereo e dei deceduti nel disastro di Punta Raisi e in particolare per evitare che alcuni corpi possano essere trascinati lontano dalla corrente marina, per consentire l'urgente recupero di alcune apparecchiature di re-

no, che, nonostante le enormi difficoltà dovute al perdurare delle avverse condizioni meteorologiche e del mare, ha operato in efficace affiancamento agli altri mezzi militari e privati.

Per quanto riguarda le operazioni di sciabica sul fondo marino, ai dragamine impiegati fin dall'inizio, son stati affiancati nei giorni successivi e a più riprese motopescherecci, sia per incarico della procura della Repubblica di Palermo sia a spese dell'Amministrazione.

Nelle suddette operazioni di ricerca e di ricognizione del fondo marino nella zona del disastro sono state impiegate apparecchiature elettroacustiche basate sullo stesso principio dell'apparecchiatura *Shadowgraph*, ma tecnologicamente e operativamente più avanzate, quali i *sonar* a scansione laterale, montate per l'occasione sul dragamine *Mandorlo*, già dotato di ecogoniometro a scafo specificamente idoneo per la localizzazione di oggetti metallici, anche di ridotte dimensioni.

Un eventuale impiego del *Maria Paolina*, che dispone di un *sonar* a scansione laterale del tipo analogo a quelli imbarcati per l'occasione sul *Mandorlo*, non avrebbe migliorato quindi il livello qualitativo delle apparecchiature elettroacustiche disponibili, nella zona del sinistro, il cui numero risultava pienamente sufficiente.

*Il Ministro dei trasporti: PRETI.*

ACCAME. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per sanare la situazione del tratto di ferrovia prospiciente Lavagna (Genova) continuamente flagellato dai marosi in seguito al mutato assetto idrologico conseguente la costruzione del porto turistico; per conoscere, in particolare, se ritenga necessario prevedere la costruzione di quattro pannelli ortogonali alla spiaggia della lunghezza di metri 200 con tre isole rompiflutti che vengono ritenuti necessari per salvare il tratto di costa da ulteriori deterioramenti. (4-06717)

RISPOSTA. — Dopo le violente mareggiate che hanno investito la Liguria negli ultimi giorni del 1978 e nella prima decade di gennaio 1979, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha, tempestivamente adottato i provvedimenti indispensabili per ripristinare e proteggere la sede ferroviaria danneggiata nel tratto compreso fra gli abitati di Lavagna e di Cavi di Lavagna, per una estesa di circa 200 metri, al fine di garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio.

In una riunione che ha avuto luogo presso questo Ministero il giorno 17 gennaio 1979, con i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, i sindaci di Lavagna e di Chiavari e i parlamentari locali, sono stati concordati gli opportuni interventi da realizzare per la difesa del litorale compreso tra l'abitato di Lavagna e quello di Cavi. Una prima fase di lavori, per un importo di 590 milioni, a cura e spese del Ministero dei lavori pubblici, consiste nella costruzione di pannelli contenitori in massi naturali, intercalati da pannelli imbonitori in materiale detritico. Il 25 per cento delle opere previste in questa prima fase dei lavori è stato già eseguito.

Gli interventi si svolgono contemporaneamente su due fronti, uno a partire dal tratto di litorale detto « scoglio del Cigno » verso ponente, l'altro dall'altezza dell'ex casello 44 delle ferrovie dello Stato, verso levante, ma dovranno essere poi completati da opere foranee più impegnative, dell'importo di circa 6 miliardi, che sono tuttora all'esame degli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici.

*Il Ministro: PRETI.*

ACCAME. — *Ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile.* — Per conoscere se siano al corrente dei gravi ritardi con cui si è sviluppata l'azione di recupero delle salme dei marittimi periti nell'affondamento a Salerno della nave *Stabia 1<sup>a</sup>* e se si ritenga opportuno promuovere urgentemente l'intervento di ditte specializzate nel settore.



Per conoscere, inoltre, se intendano promuovere una inchiesta sulle cause dei ritardi con cui sono state avviate le operazioni di soccorso tenendo presente che un più tempestivo intervento (con elicotteri nel caso che navi di superficie non fossero state in grado di raggiungere in tempo utile lo *Stabia*) avrebbe potuto evitare l'assurda e tragica morte dei componenti dell'equipaggio a poche centinaia di metri dalla riva.

Per conoscere, infine, quali provvedimenti intendano prendere per migliorare l'organizzazione delle capitanerie di porto e in particolare il soccorso in mare, gravemente carente nel nostro paese, eventualmente prevedendo di inquadrarlo in una futura organizzazione di difesa civile.

(4-06827)

**RISPOSTA.** — Con decreto in data 18 gennaio 1979 l'inchiesta formale sul naufragio della motonave *Stabia 1<sup>a</sup>* è stata affidata a una commissione speciale, ai sensi dell'articolo 580 del codice della navigazione. La predetta commissione in data 23 gennaio 1979 ha iniziato i lavori di competenza inerenti all'accertamento delle cause e delle eventuali responsabilità del sinistro sopraspecificato.

In ordine alle segnalate esigenze di potenziamento dell'organizzazione periferica dell'amministrazione marittima, si comunica che è allo studio un'iniziativa legislativa intesa, tra l'altro, al potenziamento e al riassetto strutturale e funzionale del servizio di vigilanza e di soccorso in mare, istituzionalmente svolto dal corpo delle capitanerie di porto.

*Il Ministro ad interim della marina mercantile:* PRETI.

**ACHILLI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che sabato 24 febbraio 1979, la direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato di Venezia ordinava con effetto immediato la sospensione del servizio sulla tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo e disponeva il rientro a Belluno di tutto il materiale rotabile dalla stazione capolinea di Calalzo-Pieve di

Cadore (Belluno); giustificava inoltre il provvedimento adducendo motivazioni di pericolosità per lo slittamento di alcuni sassi a valle mentre la perizia geologica dell'incaricato della Regione Veneto ha precisato che la linea non presenta maggiore pericolosità di quanta non ne avesse presentata negli ultimi trenta anni. È quindi evidente la volontà del compartimento di Venezia di arrivare alla definitiva soppressione del servizio nel quadro di un disegno da tempo programmato. Nella primavera del 1978 analogo tentativo era stato operato, rientrato poi per l'immediata presa di posizione dei due comuni del Cadore interessati alla ferrovia. Le popolazioni del Bellunese sono vivamente preoccupate per la soppressione di un servizio che giustamente considerano essenziale, non certo sostituibile da alcun intervento stradale —: quali provvedimenti urgenti intenda assumere per garantire la continuità del servizio e quali opere urgentemente eseguire per la definitiva sistemazione del tronco per il quale chiede altresì il potenziamento.

(4-07410)

**RISPOSTA.** — A causa delle manifeste condizioni di insufficiente sicurezza per lo esercizio ferroviario su gran parte della tratta Ponte nelle Alpi-Calalzo-Pieve di Cadore, la direzione compartimentale di Venezia delle ferrovie dello Stato ha dovuto disporre la sospensione cautelativa dell'esercizio stesso a partire dalle ore 0 del 25 febbraio 1979.

Il trasporto viaggiatori è assicurato a mezzo di servizi sostitutivi su strada alle medesime condizioni previste per il trasporto ferroviario.

Per altro, per consentire la più sollecita riattivazione della circolazione dei treni, la Regione Veneto, su sollecitazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, ha promosso uno studio dei provvedimenti necessari per la protezione del suolo in corrispondenza del tratto di linea ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo-Pieve di Cadore, atti a stabilire condizioni di sufficiente sicurezza per l'esercizio ferroviario.

Le opere previste da tale studio saranno eseguite dalla Regione stessa nel quadro

generale degli interventi di competenza regionale con il contributo finanziario delle ferrovie dello Stato e la loro realizzazione potrà avere inizio al più presto, con procedura d'urgenza, non appena completati, a cura della Regione stessa, i relativi progetti e definiti i rapporti tra le due amministrazioni.

*Il Ministro: PRETI.*

ADAMO E MARRAFFINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che le società concessionarie Giacomo Marozzi per la Viaggi e turismo e Nazzareno Marozzi per la MAI, hanno completamente disatteso gli impegni sottoscritti presso il Ministero nel corso dell'incontro del 9 marzo 1979. In quella sede le due società si erano impegnate a ripristinare, dal giorno 13 marzo 1979, i servizi di trasporto, alle stesse condizioni vigenti al momento in cui i detti servizi erano stati sospesi e, cioè, al 26 maggio 1978. Per sapere come si intenda intervenire per assicurare finalmente la ripresa di un servizio di grande importanza per le popolazioni della Campania, del Lazio e delle Puglie, garantendo la continuità del rapporto di impiego a tutti i lavoratori e per accogliere, senza ulteriore indugio, la richiesta avanzata dalla Federazione sindacale unitaria, intesa ad ottenere la applicazione degli articoli 23, 34 e 35 della legge del 28 settembre 1939 n. 1822, per la revoca delle concessioni. (4-07536)

RISPOSTA. — Si premette che questo Ministero svolge una funzione puramente mediatrice nella vertenza sindacale in atto da dieci mesi fra i lavoratori e le società concessionarie di autoservizi Viaggi e turismo, Mediterranea autoservizi interregionali (MAI) e Società autoservizi interregionali (SAI), al fine di ottenere, con l'accordo fra le parti, la ripresa dei pubblici servizi automobilistici, sia statali sia regionali, interrotti dal lungo sciopero del personale addetto. Delle linee sulle quali l'esercizio è stato, come sopra detto, interrotto, la San Pietro Avellana (Campobas-

so)-Roma e la Roma-Bari-Taranto rientrano nella competenza statale, mentre le altre linee facenti capo allo stesso gruppo aziendale, come la Roma-Pozzuoli (Napoli) e le linee regionali di gran turismo, sono di competenza della Regione Lazio. Effettivamente, nel corso dell'incontro organizzato da questo Ministero il 9 marzo 1979, con la partecipazione dei rappresentanti delle Regioni Lazio, Campania, Puglie e Molise, le parti interessate avevano sottoscritto l'impegno a ripristinare, a far tempo dal 13 marzo 1979, i servizi in loro concessione alle stesse condizioni del momento in cui essi erano cessati, e cioè a quelle in atto al 26 maggio 1978.

Una volta ripreso l'esercizio, avrebbero dovuto essere approntati, nel più breve tempo possibile e non oltre trenta giorni dal 9 marzo 1979, gli organici per consentire l'esercizio regolare delle varie linee in concessione, anche con l'indicazione dei relativi turni di servizio del personale, nel pieno rispetto di tutte le norme vigenti in proposito. Senonché, alla data fissata del 13 marzo 1979, la concordata ripresa dei servizi non ha avuto luogo e le parti sono nuovamente entrate in conflitto, accusandosi vicendevolmente di inadempienza.

La Società mediterranea autoservizi interregionali (MAI) ha addebitato la propria inadempienza al mancato rinnovo da parte della Regione Lazio della concessione dell'autolinea regionale Roma-Pozzuoli. Poiché la Regione Lazio ha recentemente provveduto a prorogare per il 1979 la concessione di detta autolinea alla suddetta società, in data 10 aprile 1979 è stato possibile raggiungere un nuovo accordo che prevede il ripristino di tutti i servizi precedentemente interrotti, con piena soddisfazione delle parti. Da parte sua questo Ministero ha assunto l'impegno di determinare gli organici, in rapporto ai turni di servizio, necessari ad assicurare il rispetto delle condizioni di lavoro dei dipendenti del gruppo Marozzi, al fine di eliminare le violazioni alle vigenti disposizioni in materia ripetutamente lamentate dalle organizzazioni sindacali.

*Il Ministro: PRETI.*

AMALFITANO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere:

1) se sia informato di quanto pubblicamente dichiarato e riportato dalla stampa dal titolare della sovrintendenza per le gallerie e monumenti di Bari circa le pesanti difficoltà di operatività di tale ufficio;

2) se quanto lamentato risponda al vero e se le difficoltà siano da attribuirsi alla sola scarsità di personale;

3) quali iniziative si intendano prendere e se, nel quadro di un maggior raccordo tra uffici periferici del Ministero e territorio e, nell'intento di favorire un più razionale servizio per aree culturalmente omogenee, sia da pensare allo smembramento dell'attuale e unica sovrintendenza pugliese istituendone altra, sempre per lo stesso settore: gallerie e monumenti, per il solo Salento, territorio già di notevole ampiezza e di notevole omogeneità culturale (vedi province Taranto, Brindisi, Lecce). (4-07186)

RISPOSTA. — L'attività della sovrintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici della Puglia, nonostante la carenza di personale e di fondi, è sempre stata notevole e intensa. Da una indagine retrospettiva risulta infatti che sono stati attuati interventi per una spesa complessiva di lire 9.736 milioni; anche per il 1979 è stato predisposto un cospicuo programma di interventi (lire 2 miliardi 749 milioni), che si spera di realizzare quanto più possibile compatibilmente con le disposizioni globali di bilancio.

Questa Amministrazione provvederà inoltre a coprire le attuali vacanze di posti nell'organico del personale della citata sovrintendenza non appena saranno stati conclusi i concorsi in corso di espletamento.

Quanto al suggerimento di procedere alla istituzione di una nuova sovrintendenza, la questione potrebbe essere presa in considerazione nell'ambito di una possibile e forse auspicabile ristrutturazione delle circoscrizioni territoriali delle sovrin-

tendenze: occorre comunque, per modifiche del genere, un apposito provvedimento legislativo.

*Il Ministro:* ANTONIOZZI.

AMARANTE, BIAMONTE, FORTE E PETRELLA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere:

1) l'elenco dei finanziamenti finora concessi al consorzio di bonifica dell'agro Nocerino-Sarnese in provincia di Salerno, nonché l'elenco delle opere realizzate ed i risultati ottenuti a seguito dell'erogazione dei finanziamenti medesimi;

2) se vi siano altre richieste o provvedimenti di finanziamenti in corso e per quali opere;

3) inoltre, se le decisioni sui finanziamenti concessi o da concedere siano state adottate su parere anche della Regione Campania e dei comuni interessati;

4) infine, se ritenga opportuno promuovere un incontro con la Regione Campania, competente in materia di consorzi di bonifica, e con i comuni interessati al fine di valutare i programmi realizzati, i risultati ottenuti, i provvedimenti che occorre ancora adottare per la definitiva soluzione dei problemi riguardanti la bonifica. (4-05357)

RISPOSTA. — Al consorzio di bonifica dell'agro Sarnese-Nocerino sono stati affidati in concessione diversi interventi relativi a opere idrauliche, stradali e di sistemazioni montane, il cui ammontare e stato di attuazione risultano dal tabulato che si allega. Le opere ultimate e collaudate, hanno superato positivamente l'accertamento di regolare esecuzione e di rispondenza alle previsioni progettuali.

I suddetti interventi, inoltre, sono stati programmati secondo le procedure previste dalle leggi sui finanziamenti degli interventi straordinari nel Mezzogiorno, per cui il parere della Regione Campania è stato richiesto nei casi previsti dalle menzionate leggi.

*Il Ministro:* DI GIESI.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979

## ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA AGRO SARNESE E NOCERINO

CATEGORIA: OPERE IDRAULICHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
003565	Interventi di somma urgenza sui torrenti Solofra e Cavaioia . . . . .	8 novembre 1961	30.450	8 novembre 1961	30.450	Ultimato
005312	Sistemazione dell'alveo strada Cupa Monte nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerino Corbaro . . . . .	14 novembre 1962	1.980	29 marzo 1963	1.485	Ultimato
008423	Manutenzione canali comprensoriali . . . . .	10 ottobre 1974	160.000	—	—	In corso
	Totale categoria . . . . .		192.430			31.935

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979

## ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA AGRO SARNESE E NOCERINO

CATEGORIA: OPERE STRADALI

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
001699	Strada Longola-Poggiomarino . . . . .	21 gennaio 1954	42.227	8 settembre 1954	34.526	Ultimato
001722	Strada Croce del Ceraso-Poggiomarino	17 dicembre 1953	45.632	8 settembre 1954	39.651	Ultimato
Totale categoria . . . . .					87.859	74.177

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979  
 ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA  
 ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA AGRO SARNESE E NOCERINO

CATEGORIA: SISTEMAZIONI MONTANE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
002747	Sistemazione idraulico-forestale e idraulico- agricola nei bacini dei torrenti Orsano e Oscuro, interessanti la zona di San- t'Antonio Lettere, Sant'Antonio Abate .	15 maggio 1957	28.481	14 agosto 1957	23.411	Ultimato
003177	Sistemazioni montane nel comprensorio Sarno . . . . .	6 maggio 1959	30.084	21 ottobre 1959	22.800	Ultimato
003725	Sistemazione idraulica torrenti del gruppo Bracigliano Siano, Mercato San Seve- rino, Bracigliano Siano . . . . .	18 maggio 1960	46.620	29 novembre 1960	45.272	Ultimato
004164	Sistemazione idraulico-connessa nel Con- sorzio bonifica agro Sarnese Nocerino S.B. torrente Corbara, Corbara, Angri, Sant'Egidio del Monte Albino . . . . .	30 maggio 1960	86.316	29 novembre 1960	75.864	Ultimato
004740	Sistemazione idraulico-connessa del Con- sorzio bonifica agro Sarnese e Noce- rino torrente Cavagnola ed affluenti Calvanico, Fisciano, Mercato San Seve- rino, Sarno . . . . .	10 gennaio 1962	92.257	3 aprile 1962	75.890	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

Segue: CATEGORIA: SISTEMAZIONI MONTANE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
005142	Sistemazione idraulico-connessa nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerino, Angri, Pagani, Nocera . . . . .	14 novembre 1962	91.849	23 aprile 1963	81.858	Ultimato
006412	Sistemazione idraulico-connessa torrente Cavaioia e suoi affluenti in sinistra Contrappone e Garganello, Cava dei Tirreni, Nocera Superiore . . . . .	20 ottobre 1967	189.129	29 maggio 1968	149.275	Ultimato
006525	Sistemazione idraulico-connessa del torrente Solofrana e del torrente Calva-gnola, suo affluente in sinistra e di alcuni rami del fiumicello Borgo. Calvanico, Fisciano, Solofra, Montoro Superiore e Inferiore . . . . .	26 gennaio 1968	240.793	12 luglio 1968	181.508	Ultimato
006673	Lavori di sistemazione idraulico-forestale nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerino, Sarno . . . . .	1° marzo 1968	122.505	12 luglio 1968	90.716	Ultimato
007116	Lavori di sistemazione idraulico-connessa nel Consorzio bonifica dell'agro Sarnese-Nocerino, S.B. torrente Solofrone in corrispondenza dell'abitato di Solofra	24 ottobre 1969	40.026	5 giugno 1970	32.741	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: SISTEMAZIONI MONTANE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
007127	Lavori di sistemazione idraulico-connessa nei torrenti interessanti l'abitato di Calvanico nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerinò Calvanico . . . . .	6 febbraio 1970	35.023	15 giugno 1970	30.208	Ultimato
007298	Sistemazione idraulico-connessa nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerinò, SS.BB. torrenti Contrappone e Canarozzo, Cava dei Tirreni . . . . .	14 gennaio 1972	81.614	24 ottobre 1972	69.080	Ultimato
007991	Sistemazione idraulico-connessa nei valoni ad occidente di Sarno . . . . .	17 novembre 1972	112.569	11 febbraio 1974	99.859	Ultimato
008521	Sistemazione idraulica torrenti Nocera Inferiore, Pagani, Corbara, Angri . . . . .	17 settembre 1974	305.875	17 marzo 1975	280.490	Ultimato
008522	Sistemazione idraulico-connessa nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerinò . . . . .	17 settembre 1974	292.915	3 febbraio 1975	292.915	Ultimato
008556	Sistemazione idraulico-connessa nel Consorzio bonifica agro Sarnese e Nocerinò . . . . .	17 ottobre 1974	147.320	5 aprile 1975	137.000	Ultimato
Totale categoria . . . . .			1.943.376		1.688.887	



VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979

## ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA AGRO SARNESE E NOCERINO

CATEGORIA: STUDI E RICERCHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
001207	Studio della bonifica idraulica e dello schema irriguo del comprensorio . . . . .	11 agosto 1952	19.040	1° settembre 1952	19.040	Ultimato
002481	Rilievi piano-altimetrici . . . . .	10 gennaio 1956	22.230	27 febbraio 1956	22.230	Ultimato
005041	Elaborazione del progetto per la sistemazione dei corsi d'acqua Cavaiola, Salofrana e alveo comune . . . . .	2 maggio 1962	5.125	2 maggio 1962	5.125	Ultimato
Totale categoria . . . . .			46.395		46.395	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979

## ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA AGRO SARNESE E NOCERINO

CATEGORIA: OPERE VARIE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
000011	P.S. area metropolitana Napoli. Funzione commerciale. Completamento centrale ortofrutticola Nocera-Pagani . . . . .	30 dicembre 1978	3.000.000	—	—	Non appal- tato .
OPI 112	Nuova centrale ortofrutticola Nocera-Pagani . . . . .	4 aprile 1974	1.801.500	dal 24 ottobre 1975	1.008.000	In corso
	Totale categoria . . . . .		4.801.500			
	Totale ente concessionario . . . . .		7.071.560			2.849.394

AMARANTE, BIAMONTE, FORTE E PETRELLA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere l'elenco dei finanziamenti finora concessi al consorzio di bonifica in destra Sele, in provincia di Salerno, nonché l'elenco delle opere realizzate o in corso di realizzazione e dei risultati ottenuti a seguito dell'erogazione dei finanziamenti medesimi per sapere:

1) se vi siano altre richieste o provvedimenti di finanziamenti in corso e per quali opere;

2) inoltre, se le decisioni sui finanziamenti concessi siano state adottate anche su parere della Regione Campania e dei comuni interessati;

3) infine, se ritenga opportuno promuovere un incontro con la Regione Campania, competente in materia di consorzi di bonifica, e con i comuni interessati, allo scopo di valutare i programmi realizzati, i risultati conseguiti, i provvedi-

menti che occorre ancora adottare per la definitiva soluzione dei problemi della bonifica nella zona. (4-05360)

RISPOSTA. — Al consorzio di bonifica destra Sele sono stati affidati in concessione numerosi interventi relativi a opere idrauliche, irrigue, stradali, civili, opere di sistemazioni montane e elettrodotti rurali, il cui ammontare e stato di attuazione risultano dal tabulato che si allega. Tutte le opere che ad oggi risultano ultimate e collaudate, hanno superato positivamente l'accertamento di regolare esecuzione e di rispondenza alle previsioni progettuali.

Detti interventi, inoltre, sono stati programmati secondo le procedure previste dalle leggi di finanziamento degli interventi straordinari nel Mezzogiorno, per cui il parere della Regione Campania è stato richiesto nei casi previsti dalle menzionate leggi.

*Il Ministro:* DI GIESI.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979  
 ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: OPERE IDRAULICHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
000988	Opere di difesa nella sponda destra del Sele Eboli . . . . .	7 maggio 1952	106.479	24 maggio 1952	78.610	Ultimato
001042	Bonifica idraulica della zona litoranea tra Aversana e la foce del fiume Sele Battipaglia. Eboli . . . . .	19 maggio 1952	646.129	24 maggio 1952	525.797	Ultimato
001394	Sistemazione delle zone Tavernanova e San Vito Eboli . . . . .	2 aprile 1953	78.960	19 maggio 1953	66.608	Ultimato
001654	Difese spondali sul torrente Tusciano Battipaglia. Pontecagnano Faiano . . . . .	13 agosto 1953	48.905	5 dicembre 1953	34.299	Ultimato
001984	Completamento della bonifica idraulica della zona litoranea tra Aversana e la foce del Sele Eboli . . . . .	29 luglio 1954	22.680	30 settembre 1954	13.534	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

Segue: CATEGORIA: OPERE IDRAULICHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
002288	Completamento delle opere di difesa sul torrente Tusciano Battipaglia. Pontecagnano Faiano . . . . .	15 febbraio 1955	25.841	18 giugno 1955	19.225	Ultimato
002313	Opere complementari di difesa della diga sul Sele Serre . . . . .	3 maggio 1955	128.555	5 agosto 1955	105.300	Ultimato
003307	Opere complementari prosciugamento nei reparti 5, 6, 7, 8 e canale Terranova Battipaglia Eboli . . . . .	12 febbraio 1959	75.696	21 maggio 1959	65.509	Ultimato
004102	Lavori difesa spondale sul fiume Tusciano Battipaglia Olevano sul Tusciano . . . .	29 luglio 1960	26.093	23 settembre 1960	25.730	Ultimato
004160	Sistemazione idraulica delle zone Asa e Aversana Eboli Battipaglia . . . . .	15 maggio 1960	105.936	6 settembre 1960	103.745	Ultimato
005662	Sistemazione idraulica della zona litoranea dalla strada dei Salici alla foce del Sele . . . . .	2 febbraio 1966	88.525	11 agosto 1966	81.997	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

Segue: CATEGORIA: OPERE IDRAULICHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
006414	Potenziamento impianto idrovo- ro dell'Aversana. Sistemazione tronchi vallivi dei torrenti Casarsa e Trentacarlino Batti- paglia-Eboli . . . . .	15 dicembre 1967	57.670	25 luglio 1968	56.784	Ultimato
007453	Riordino idraulico della rete scolante del Consorzio di bonifica del destra Sele . . . . .	30 marzo 1972	60.893	31 marzo 1972	60.893	Ultimato
007644	Lavori di sistemazione idraulica della rete scolante di bonifica del bacino di ac- que basse dell'Aversana Salerno . . . . .	21 dicembre 1972	1.091.403	3 dicembre 1973	1.005.037	In corso
007657	Costruzione del collettore acque alte tra il fiume Sele ed il fiume Tusciano. Bat- tipaglia . . . . .	18 luglio 1973	2.234.790	8 aprile 1974	2.204.689	In corso
008127	Costruzione di una linea elettrica per ali- mentazione di impianti idrovori e nor- malizzazione di apparecchiature elettro- niche degli impianti di sollevamento. Montecorvino Rovella - Salerno - Ponteca- gnano-Eboli-Campagna-Olevano sul Tu- sciano . . . . .	25 luglio 1973	194.500	12 novembre 1974	194.500	In corso

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE IDRAULICHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
008473	Sistemazione idraulica definitiva della rete scolante di bonifica del bacino di foce Sele: primo lotto esecutivo . . . . .	10 giugno 1977	1.682.723	15 luglio 1977	1.682.723	In corso
008475	Riordino idraulico rete scolante consortile	20 novembre 1974	150.000	20 novembre 1974	150.000	In corso
008476	Sistemazione della rete scolante bacino Prato Angona . . . . .	12 ottobre 1976	290.566	23 giugno 1977	268.458	In corso
050170	Complesso irriguo destra Sele. Rete scolante zona irrigua Prato Angona . . . . .	19 dicembre 1978	348.800	—	—	Non appaltato
050347	Complesso irriguo destra Sele. Collettore acque basse Campolongo. Adeguamento del collettore al servizio dell'impianto pluvirriguo . . . . .	19 dicembre 1978	1.796.450	—	—	Non appaltato
Totale categoria . . . . .			9.261.594	6.743.438		

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979  
 ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA  
 ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: OPERE IRRIGUE.

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
000384	Rete di distribuzione nelle zone Petruccia, Santa Cecilia, Padula Grande Eboli . . .	5 giugno 1951	128.260	4 ottobre 1951	101.076	Ultimato
000624	Rete di distribuzione nella zona alta del comprensorio di Eboli Campagna. Eboli . . .	11 marzo 1952	172.969	18 aprile 1952	149.697	Ultimato
001340	Rete di distribuzione nella zona di Eboli. Eboli . . . . .	25 febbraio 1953	187.500	23 aprile 1953	142.326	Ultimato
001887	Opere di presa sul torrente Tusciano Bat- tipaglia . . . . .	24 giugno 1954	83.675	30 settembre 1954	63.455	Ultimato
002000	Rete di distribuzione nella zona di Eboli. 2 sotto comprensorio Eboli . . . . .	24 giugno 1954	95.920	8 settembre 1954	82.261	Ultimato



VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE IRRIGUE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
002409	Rete di distribuzione delle acque del torrente Tusciano. Zone in destra e sinistra Battipaglia-Eboli-Montecorvino Rovella-Olevano sul Tusciano . . . . .	12 ottobre 1955	497.618	16 aprile 1956	387.235	Ultimato
002949	Impianto di sollevamento e distribuzione irrigua nella zona del Corneto Eboli . . . . .	23 luglio 1957	64.882	18 dicembre 1957	64.826	Ultimato
003291	Irrigazione del comprensorio dominato dal canale Corneto e Taverna Nova principale del Sele: primo stralcio per la zona Eboli . . . . .	24 febbraio 1959	116.408	29 aprile 1959	113.579	Ultimato
003485	Completamento delle opere irrigue nel comprensorio dominato dalle acque del Sele Pontecagnano-Battipaglia-Eboli . . . . .	10 marzo 1959	54.310	6 maggio 1959	53.875	Ultimato
003700	Rete di distribuzione irrigua con le acque del fiume Sele 4 zona Eboli . . . . .	7 ottobre 1959	88.683	17 dicembre 1959	86.058	Ultimato
003824	Rete di distribuzione irrigua con le acque del fiume Sele Battipaglia Eboli . . . . .	29 luglio 1959	109.602	23 ottobre 1959	109.342	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

Segue: CATEGORIA: OPERE IRRIGUE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
003924	Riordinamento e completamento opere irrigue comprensorio dominato dalle acque del Sele Eboli . . . . .	27 gennaio 1960	121.434	7 aprile 1960	120.349	Ultimato
004077	Riordino e completamento delle opere irrigue del comprensorio dominato dalle acque del Sele: quinto stralcio Eboli Battipaglia . . . . .	1° giugno 1960	99.831	27 luglio 1960	98.807	Ultimato
004262	Riordino e completamento delle opere irrigue del comprensorio dominato dalle acque del Sele: sesto stralcio Eboli . . . . .	26 ottobre 1960	95.145	9 gennaio 1961	94.109	Ultimato
004572	Rete di distribuzione irrigua con le acque del fiume Sele: settimo stralcio Eboli . . . . .	21 giugno 1961	76.160	1° settembre 1961	75.258	Ultimato
004688	Irrigazione con le acque del fiume Tuscia: no opere di completamento Eboli Battipaglia Montecorvino Rovella . . . . .	19 luglio 1961	80.957	1° dicembre 1961	80.780	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE IRRIGUE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
005058	Riordino e completamento opere irrigue del comprensorio dominato dalle acque del Sele . . . . .	18 luglio 1962	433.742	9 ottobre 1962	418.535	Ultimato
005269	Sistemazione derivazioni canale principale di irrigazione Eboli Battipaglia Pontecagnano Faiano . . . . .	6 marzo 1963	13.642	6 marzo 1963	13.642	Ultimato
005424	Riordino e completamento opere irrigue del comprensorio dominato dalle acque del Sele 9 progetto esecutivo zona tra l'Asa ed il Tusciano Pontecagnano Faiano Montecorvino Rovella . . . . .	22 maggio 1963	386.189	30 ottobre 1963	385.145	Ultimato
005458	Lavori sussidiari e lavori per la motorizzazione dei congegni di manovra delle paratoie Olevano sul Tusciano . . . . .	10 aprile 1963	7.113	10 aprile 1963	7.113	Ultimato
005578	Riordino e completamento della rete di distribuzione irrigua con le acque del fiume Tenza: primo stralcio Campagna	10 marzo 1965	178.834	5 dicembre 1966	172.250	Ultimato

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE IRRIGUE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
006421	Costruzione rete di dispensa integrativa di quella esistente nel comprensorio dominato dalle acque del Sele e del Tusciano . . . . .	15 dicembre 1967	262.885	7 settembre 1968	242.543	Ultimato
006840	Costruzione della rete di dispensa nel comprensorio dominato dalle acque del fiume Tenza Campagna . . . . .	28 giugno 1968	296.440	3 febbraio 1969	295.688	Ultimato
007656	Lavori di restituzione dell'impianto irriguo del Castrullo, Eboli - Battipaglia - Campagna . . . . .	29 settembre 1972	2.679.802	20 dicembre 1972	2.435.034	Ultimato
008437	Impianto pluvii-irriguo fascia litoranea in destra Sele Battipaglia, Eboli . . . . .	1° ottobre 1974	3.271.165	19 settembre 1975	3.246.563	In corso
000001	Incentivazioni per il primo avvio degli esercizi irrigui Salerno . . . . .	19 dicembre 1962	9.556	19 dicembre 1962	9.556	Ultimato

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE IRRIGUE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
000025	Incentivazioni per il primo avvio degli esercizi irrigui. Secondo esercizio anno 1963 Eboli - Battipaglia Montecorvino Rovella Pontecagnano Faiano . . . . .	9 ottobre 1963	33.936	9 ottobre 1963	33.936	Ultimato
000052	Incentivazioni per il primo avvio degli esercizi irrigui Battipaglia - Campagna - Eboli - Montecorvino Rovella - Pontecagnano . . . . .	14 ottobre 1964	40.750	14 ottobre 1964	40.750	Ultimato
000158	Incentivazioni per il primo avvio degli esercizi irrigui nel comprensorio destra Sele . . . . .	30 giugno 1967	104.880	30 giugno 1967	104.880	Ultimato
000273	Incentivazione primo avvio esercizio irriguo impianti per la stagione 1970 . . .	10 luglio 1970	25.726	11 luglio 1970	25.726	Ultimato
000325	Manutenzione impianto irriguo nella stagione 1971 . . . . .	2 luglio 1971	20.601	3 luglio 1971	20.601	Ultimato

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE IRRIGUE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
000357	Manutenzione impianto irriguo nella stazione 1972 . . . . .	28 luglio 1972	19.401	29 luglio 1972	19.401	Ultimato
000409	Manutenzione dell'impianto irriguo nella stagione 1973 . . . . .	25 luglio 1973	26.499	26 luglio 1973	26.499	Ultimato
008481	Sistemazione torrente Tiranna e torrente Telegro sino al fiume Sele . . . . .	19 dicembre 1978	5.406.500	—	—	Non appaltato
050267	Complesso irriguo destra Sele. Irrigazione Prato Angona con impiego acqua a disposizione dell'impianto del Castrullo . . . . .	23 novembre 1978	1.018.860	—	—	Non appaltato
	Totale categoria . . . . .		16.309.875		9.320.895	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979  
 ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: OPERE STRADALI

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
001321	Strada litoranea Battipaglia. Pontecagnano Faiano. Salerno . . . . .	30 maggio 1953	147.146	13 luglio 1953	123.695	Ultimato
001542	Strada Matinelle direzione per Starzolella e Galdio Campagna . . . . .	17 giugno 1953	45.748	25 luglio 1953	35.883	Ultimato
001610	Strade Scorziello e Bosco Battipaglia. Eboli	21 gennaio 1954	118.493	20 marzo 1954	91.653	Ultimato
002197	Strada dal fiume Fuorni alla Battipaglia mare compreso ponte sul fiume Tusciano Battipaglia . . . . .	27 gennaio 1959	92.599	29 aprile 1959	92.599	Ultimato
002228	Sistemazione delle strade di bonifica di Santa Cecilia e Battipaglia mare Battipaglia. Eboli . . . . .	13 dicembre 1955	65.270	5 marzo 1956	44.700	Ultimato
003018	Sistemazione strada Santa Lucia Aversana Battipaglia . . . . .	10 settembre 1957	42.800	13 dicembre 1957	27.464	Ultimato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

## Segue: CATEGORIA: OPERE STRADALI

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
003447	Sistemazione delle strade di bonifica Santa Chiarella e Campolongo Eboli . . .	15 luglio 1958	50.000	23 ottobre 1958	39.731	Ultimato
004529	Riparazione danni alla strada di bonifica litoranea. Tratto tra il torrente Fuorni ed il fiume Piacentino. Salerno . . .	12 aprile 1961	21.366	24 agosto 1961	18.744	Ultimato
006369	Sistemazione delle strade di bonifica Cioffi Ponte Abate Giustino-Aversana-San Berniero Santa Cecilia e Cornetto-Ponte Sele Battipaglia-Eboli . . . . .	28 luglio 1967	79.920	28 febbraio 1968	63.980	Ultimato
006828	Lavori sistemazione e bitumatura delle strade dei Salici e Acqua dei Pioppi Eboli . . . . .	20 dicembre 1968	31.519	11 settembre 1969	23.146	Ultimato
020559	Manutenzione temporanea opere del piano viabile relativo alle strade Bosco e Scorziello e accesso all'impianto del Castrullo Battipaglia Eboli . . . . .	6 marzo 1963	10.270	6 marzo 1963	10.147	Ultimato
Totale categoria . . . . .			705.131		571.742	



VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979  
 ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: OPERE CIVILI

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
007487	Acquedotto rurale per la piana Montecorvino Pugliano . . . . .	9 giugno 1972	235.141	23 dicembre 1972	219.669	
	Totale categoria . . . . .		235.141		219.669	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979.

## ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: SISTEMAZIONI MONTANE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
008470	Sistemazione idraulica del bacino della foce del Sele: quarto lotto . . . . .	2 luglio 1974	452.372	23 giugno 1975	436.225	In corso 10 per cento
008471	Sistemazione idraulica bacino foce Sele: terzo lotto . . . . .	2 luglio 1974	420.760	18 giugno 1975	403.921	In corso 43 per cento
008472	Sistemazione idraulica bacino foce Sele: secondo lotto . . . . .	2 luglio 1974	477.684	4 agosto 1975	466.796	In corso 35 per cento
	Totale categoria . . . . .		1.350.816		1.306.942	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979  
ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: STUDI E RICERCHE

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
002002	Studio delle direttive della trasformazione fondiaria . . . . .	24 giugno 1954	3.300	6 settembre 1954	3.300	Ultimo
005422	Progettazione esecutiva per il riordino e completamento della irrigazione con le acque del fiume Tenza . . . . .	9 gennaio 1963	4.655	9 gennaio 1963	4.655	Ultimo
006904	Indagini preliminari sulle sorgenti Casarza del Ponte Casarza di Accetta Casarza della Ficara per l'alimentazione idrica acquedotto rurale della Piana di Eboli (Eboli) . . . . .	7 giugno 1968	25.000	1° ottobre 1968	25.000	Ultimo
033150	Anticipazione in conto spese progettazione di massima ed esecutiva degli interventi irrigui nel comprensorio di bonifica destra Sele (ex progetto 210EC) . . . . .	29 dicembre 1977	150.000	29 dicembre 1977	150.000	In corso
Totale categoria . . . . .			182.955		182.955	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

ELABORATO N. 1101.54/4 DEL 16 FEBBRAIO 1979

## ELENCO DEI PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE PER ENTE CONCESSIONARIO E CATEGORIA

ENTE CONCESSIONARIO: CONSORZIO BONIFICA DESTRA SELE

CATEGORIA: ELETTRODOTTI RURALI

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
001265	Rete elettroagricola nel comprensorio: primo stralcio Battipaglia . . . . .	5 maggio 1953	108.200	18 giugno 1953	96.466	Ultimo
001754	Cabina elettrica per l'impianto idrovoce di Aversana Eboli Battipaglia . . . . .	4 gennaio 1954	48.970	12 aprile 1954	44.711	Ultimo
001819	Reti elettroagricole nel comprensorio Battipaglia Eboli Montecorvino Rovella . . . . .	4 gennaio 1954	73.454	18 agosto 1954	54.769	Ultimato
003088	Rete elettroagricola nel comprensorio Battipaglia-Campagna-Pontecagnano Faiano-Serre . . . . .	30 luglio 1957	28.950	7 settembre 1957	28.950	Ultimato
003711	Linea elettrica dell'impianto di sollevamento del Castrullo alla diga sul fiume Sele Campagna . . . . .	21 aprile 1959	8.320	21 aprile 1959	8.218	

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1979

Segue: CATEGORIA: ELETTRODOTTI RURALI

Numero progetto	Descrizione delle opere	APPROVAZIONE		APPALTO		Situazione
		Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	Data (giorno, mese, anno)	Importo (in migliaia)	
002604	Elettrificazione del comprensorio: secondo lotto Eboli . . . . .	5 gennaio 1966	43.450	5 gennaio 1966	43.450	Ultimato
002605	Elettrificazione del comprensorio: primo lotto Eboli . . . . .	5 gennaio 1966	58.876	5 gennaio 1966	58.876	Ultimato
002606	Elettrificazione rurale di parte del comprensorio Pontecagnano Faiano . . . . .	28 luglio 1965	54.765	28 luglio 1965	53.250	Ultimato
	Totale categoria . . . . .		424.985		388.690	
	Totale ente concessionario . . . . .		28.470.497		18.734.331	

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

1) quali iniziative siano in corso o si intendano adottare, ed entro quale periodo, per la istituzione delle sezioni decentrate dell'INPS nei comuni di Battipaglia, Sala Consilina, Sapri e Vallo della Lucania, istituzione richiesta dal comitato provinciale dell'INPS di Salerno fin dal 18 novembre 1975 e più volte sollecitata dai sindacati e dalle amministrazioni comunali delle zone interessate;

2) anche in riferimento alle risposte fornite dal ministro il 15 dicembre 1977 alla interrogazione n. 4-03639 del 20 ottobre 1977 e il 7 marzo 1978 alla interrogazione n. 4-04424 del 26 gennaio 1978, quali iniziative siano state attuate per provvedere alla dotazione del personale occorrente per la istituzione delle suddette sedi e quali interventi, e con quale esito, siano stati effettuati presso i comuni interessati per l'assegnazione dei locali necessari alle sedi medesime;

3) infine, quali precisi ostacoli si frappongano tuttora all'apertura delle sedi decentrate INPS di Battipaglia, Sapri, Sala Consilina e Vallo della Lucania e, comunque, entro quale periodo sia prevedibile la istituzione delle suddette sedi.

(4-06540)

RISPOSTA. — Il piano di decentramento dei servizi dell'INPS in provincia di Salerno, deliberato da quel comitato provinciale e articolato su cinque sedi zonali da ubicare nei comuni di Battipaglia, Nocera Inferiore, Sala Consilina, Sapri e Vallo della Lucania, venne approvata in linea di massima dal consiglio di amministrazione dell'INPS con deliberazione del 23 gennaio 1976 n. 19. In conformità a tale piano, essendosi verificate le condizioni, il comitato provinciale di Salerno propose la istituzione della sede zonale di Nocera Inferiore, approvato dal consiglio il 23 luglio 1976 ed entrata in funzione nel settembre del 1977.

Successivamente il consiglio di amministrazione dell'ente nell'impossibilità di soddisfare integralmente le richieste di decentramento avanzate dai comitati provinciali, mise a punto, con deliberazione del dicembre 1977, nuovi criteri da seguire per le iniziative in materia di decentramento territoriale, varando nel contempo un piano prioritario a breve e medio termine per la realizzazione di sedi zonali ritenute più urgenti.

In relazione a tali nuovi criteri, per quanto riguarda la provincia di Salerno, oltre alla sede di Nocera Inferiore, risulta prevista la realizzazione delle sedi da ubicare a Battipaglia e Sala Consilina.

Circa le prospettive di realizzazione di queste due sedi, nel precisare che esse sono state già incluse nell'ordinamento dei servizi dell'istituto, ai fini dell'individuazione delle unità organiche su cui articolarle, si fa presente che spetta ora al comitato provinciale di Salerno formulare ai competenti organi centrali dell'ente concrete proposte sia per quanto attiene ai locali ove destinare gli istituendi uffici, sia per ciò che riguarda le dotazioni di personale.

Per quanto riguarda, invece, le sedi di Sapri e Vallo della Lucania (non comprese nel piano di decentramento in quanto non conformi ai criteri anzidetti), precisato che il piano medesimo non ha carattere di assoluta rigidità, non è escluso che la loro realizzazione possa essere riconsiderata, qualora il comitato provinciale di Salerno rielabori le proposte originarie per adeguarle ai principi stabiliti dal consiglio di amministrazione con la citata deliberazione n. 122.

*Il Ministro:* SCOTTI.

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — premesso che la Cassa per il mezzogiorno ha finanziato, anni addietro, la costruzione della strada di collegamento del porto di Salerno con la strada di circumpollazione di

proprietà ANAS e con l'autostrada A-3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria —:

1) l'entità della somma prevista, di quella finora erogata, nonché di quella ancora eventualmente da erogare al consorzio ASI di Salerno per la progettazione dell'opera;

2) la spesa inizialmente prevista per l'esecuzione dell'opera, le somme finora erogate e quelle ancora occorrenti per il completamento dell'opera medesima;

3) la data inizialmente fissata per l'ultimazione dei lavori e la data attualmente prevedibile per la detta effettiva ultimazione.

Per sapere inoltre:

a) quali risultati siano emersi dallo studio geologico e geotecnico promosso dal comune di Salerno, dall'ANAS, dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dal demanio marittimo ai fini della verifica della piena stabilità della zona montuosa sulla quale è in costruzione la suddetta strada di collegamento e sulla quale già gravita la linea ferroviaria Salerno-Napoli, l'autostrada Salerno-Napoli e la strada statale n. 18;

b) di quale grado risulti la pendenza, minima e massima, e nei singoli tratti, compreso il viadotto, della suddetta strada di collegamento e se su di essa potrà svolgersi, effettivamente e senza alcun pericolo, il traffico, anche pesante e particolare (lungi tronchi di alberi, rottami di ferro, eccetera) da e per il porto di Salerno. (4-06775)

RISPOSTA. — La progettazione per collegamento del porto di Salerno mediante viadotto con la strada statale n. 18 e la circonvallazione ANAS, la cui esecuzione è affidata al comune di Salerno, venne redatta per conto dell'omonimo consorzio ASI.

La Cassa per il mezzogiorno ha già provveduto a corrispondere integralmente le spese di progettazione di massima ed esecutiva (ammontanti a lire 41.210.220); del pari sono state corrisposte quelle per

la consulenza geologico-tecnica (lire 1 milione 800 mila), nonché le spese per la consulenza architettonico-ambientale (lire 8 milioni), per cui al consorzio ASI di Salerno non resta alcuna somma da erogare. Il progetto in questione, il cui costo era di lire 1.761 milioni, venne approvato nell'ottobre del 1973, mentre l'impegno di spesa inizialmente assunto a seguito della gara d'appalto (effettuata nell'ottobre 1974 con ammissione di offerta anche in aumento, ai sensi dell'articolo 1 lettera a) della legge 2 febbraio 1973, n. 14) ammontava a lire 2.634.343.040.

A seguito dell'approvazione di una perizia suppletiva per maggiori lavori in fondazione e di consolidamento del costone roccioso interessato dall'appoggio del viadotto, l'impegno assunto è salito a lire 3.084.941.154. Finora sono stati eseguiti e contabilizzati lavori per lire 1.708 milioni e risultano erogate lire 1.132.621.000.

All'atto dell'appalto vennero fissati per l'esecuzione delle opere 540 giorni e per i lavori suppletivi di perizia vennero concessi altri 210 giorni, per cui il termine inizialmente fissato veniva a scadere il 13 dicembre 1977.

A seguito di difficoltà di sgombero dell'edificio scolastico di via Ligea (occupato da sfollati) da demolire per far luogo ad una pila del viadotto, il lavoro ha subito forzati ritardi per cui è da prevedere che l'ultimazione avverrà nel dicembre 1979. Va fatto, inoltre, presente che dallo studio geologico sulla stabilità della zona montuosa sovrastante il porto, sulla quale si svolge la statale n. 18 e la ferrovia, risulta che il viadotto in costruzione, fondato sulla spiaggia al piede della ripa, è indipendente e non condizionato dalla stabilità della pendice, che per altro — come già detto — è stata consolidata nel tratto interessato all'estremità del viadotto presso la statale n. 18.

La pendenza longitudinale del viadotto, che è lungo 940 metri, risulta del 5 per cento, con un massimo del 5,35 per cento nel tratto di raccordo con l'esistente circonvallazione ANAS; il raggio di curva minimo è di 197 metri; la sezione è di metri 11 (carreggiata 7,50 + 2 banchine da

1,75): caratteristiche tutte che consentono l'agevole immissione anche per i veicoli di maggiore portata e dimensione attualmente in circolazione in Italia.

*Il Ministro:* DI GIESI.

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — premesso che la Cassa per il mezzogiorno ha finanziato a suo tempo la costruzione di un acquedotto nel comune di San Cipriano Picentino (Salerno) — per quale motivo, a distanza di anni, detto acquedotto non sia ancora entrato in funzione nonostante la nota grave deficienza di acqua esistente in quel comune e soprattutto nelle frazioni di Filetta, Pezzano e Campigliano.

Per sapere, in particolare:

a) in quale data siano iniziati i lavori, per quale data era stata prevista la ultimazione e la consegna dell'opera, in quale data i lavori siano stati effettivamente completati;

b) quale somma sia stata preventivata e quale somma sia stata effettivamente spesa per detti lavori;

c) inoltre, se l'opera sia stata collaudata e, in caso negativo, per quale motivo non lo sia stata;

d) infine, per quale data sia prevista l'effettiva e completa attivazione di detto acquedotto tenuto conto che nel suddetto comune si rende estremamente urgente l'erogazione di acqua anche per far fronte a esigenze igieniche. (4-07130)

RISPOSTA. — L'acquedotto San Cipriano Picentino finanziato dalla Cassa per il mezzogiorno nel 1969 è stato realizzato dal consorzio acquedotti dell'Ausino, con sede in Cava dei Tirreni (Salerno) ed è in gestione provvisoria dello stesso.

I lavori, iniziati il 15 gennaio 1970, sono stati ultimati il 22 marzo 1972 e collaudati l'8 aprile 1974 con esito positivo.

La somma preventivata per l'opera ammontava a lire 145 milioni, di cui lire

77.400.000 per lavori a base di appalto, mentre quella spesa ammonta a lire 123.161.890, di cui lire 76 milioni per lavori a base di appalto.

La portata dell'acquedotto serve per la maggiore parte (20 litri al secondo) ad integrazione dell'acquedotto dell'Ausino, all'alimentazione (3,5 litri al secondo) del capoluogo del comune di San Cipriano Picentino ed a quella delle frazioni di Pezzano, Filetta e Campigliano (4,85 litri al secondo): l'acquedotto è in funzione sin dalla sua costruzione.

L'unico tronco attualmente non in esercizio è quello per l'alimentazione delle tre frazioni che in un tratto risulta interrotto per corrosioni provocate dai terreni fortemente aggressivi.

L'impianto per la protezione dalla corrosione, realizzato nel 1974, ha funzionato con frequenti discontinuità in quanto sulla linea ENEL, soprattutto nel periodo invernale, si verificano interruzioni continue, talvolta per intere giornate, oltre al frequente abbassamento della tensione di rete. Tale situazione ha dato luogo ad insufficienza di protezione nei punti ove il terreno è più fortemente corrosivo.

Di tale situazione la Cassa è venuta a conoscenza in seguito alla segnalazione del comune di San Cipriano Picentino in data 1° febbraio 1979 ed ha fatto predisporre dal consorzio dell'Ausino una perizia per l'utilizzo di economie realizzate nell'ambito del progetto n. 8018 riguardante la sistemazione dell'acquedotto in questione; nell'ambito di tale sistemazione si prevede, fra l'altro, la sostituzione della tubazione degradata, con una nuova di materiale non metallico (polietilene), non attaccabile dai terreni, il cui impiego è stato recentemente autorizzato dal Ministero della sanità.

Detta perizia, presentata dal consorzio il 19 marzo 1979, è in corso di istruttoria e, riscontrata la sua corrispondenza alle direttive rese a suo tempo dal CIPE, sarà sottoposta all'approvazione del consiglio di amministrazione della Cassa.

*Il Ministro:* DI GIESI.



AMARANTE E PANI MARIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere l'elenco dei ricorsi pendenti presso il Consiglio di Stato in merito ai provvedimenti di revoca o di decadenza promossi dal Governo contro società che gestiscono ferrovie in concessione; per sapere, altresì, per ciascuno dei ricorsi pendenti, la data di inizio della procedura da parte del Governo, la data del ricorso, da parte del concessionario, al Consiglio di Stato, le previsioni che si possono formulare circa i tempi di definizione dei ricorsi medesimi. (4-07459)

RISPOSTA. — Al Consiglio di Stato sono pendenti solo i ricorsi proposti dalla Società ferrovie complementari della Sardegna e dalla Società strade ferrate sarde contro i provvedimenti dichiarativi di decadenza dalle concessioni di cui sono titolari.

Le declaratorie impugnate vennero emesse, a seguito della diffida prevista dalla legge (articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dal regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1336), rispettivamente con decreto interministeriale del 29 gennaio 1972 n. 2214 (Ferrovie complementari) e con decreto interministeriale del 29 gennaio 1972 n. 2213 (Strade ferrate sarde).

Entrambe le sopracitate società presentarono al Consiglio di Stato, in data 24 aprile 1972, ricorsi per l'annullamento dei provvedimenti, chiedendo nel frattempo la sospensione dell'esecutorietà. Tali domande di sospensione vennero accolte con ordinanza del 23 maggio 1972 n. 123.

Inoltre le società ricorrenti hanno presentato motivi aggiunti ai rispettivi ricorsi, con atti notificati entrambi in data 20 maggio 1978.

Rimane impossibile stabilire i tempi di definizione di tali ricorsi, poiché essi dipendono esclusivamente dal Consiglio di Stato.

*Il Ministro:* PRETI.

ANTONI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se sia a conoscenza di gravi fatti recentemente avvenuti nella stazione ferroviaria di La Spezia centrale, culminati nell'aggressione di due lavoratori dell'azienda ferroviaria. Le organizzazioni sindacali e politiche della stazione ferroviaria hanno di recente protestato per la mancanza assoluta di tutela della integrità fisica dei viaggiatori e del personale di servizio, specie in determinate ore della notte, per la carenza del personale della Polfer.

Si tratta pertanto di una necessaria e dovuta opera di prevenzione contro forme delinquenti.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendano assumere perché sia superata questa grave situazione rapidamente. (4-06466)

RISPOSTA. — L'aumento dei fatti criminali (furti, rapine, atti di teppismo, eccetera) verificatisi in ambito ferroviario negli ultimi tempi, richiederebbe un consistente potenziamento degli organici della polizia ferroviaria, cui è affidato istituzionalmente il compito della prevenzione e della repressione dei fatti stessi.

Tale esigenza nel momento attuale è particolarmente sentita dall'Azienda delle ferrovie dello Stato allo scopo di tutelare il patrimonio ferroviario e anche l'incolumità fisica dei propri dipendenti e dei viaggiatori.

Per quanto concerne in particolare la necessità impellente del posto di polizia nella stazione di La Spezia, dove nella notte del 5 novembre dell'anno 1978 alcuni teppisti aggredirono due ferrovieri, si assicura che l'organico di quel posto è stato potenziato con l'assegnazione di un sottufficiale e due guardie di pubblica sicurezza.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

ARFÈ E FELISETTI. — *Ai Ministri del commercio con l'estero, degli affari esteri e della sanità.* — Per sapere:

a) se ritengano di dovere urgentemente intervenire allo scopo di creare le

condizioni per il superamento da parte delle autorità di governo degli Stati Uniti d'America del divieto pressoché assoluto di importazione in USA di salumi e prodotti derivanti dalle carni suine provenienti dall'Italia;

b) se ritengano altresì opportuno, essendo tale divieto — che risale all'agosto 1973 — motivato dalla esistenza nel nostro paese della malattia vescicolare dei suini, compiere, con l'ausilio degli organi scientificamente competenti, le ricerche del caso, per confermare quanto già precisato da autorevoli esperti: che, cioè, il *virus* della malattia vescicolare dei suini viene inattivato a seguito della prolungata stagionatura cui sono sottoposti i prodotti di salumeria italiani;

c) se ritengano comunque che si debbano prendere opportuni contatti con le autorità sanitarie americane per concordare le modalità di adeguati controlli igienico-sanitari per consentire — una volta fugati i pericoli di carattere sanitario — l'esportazione dei prodotti delle aziende salumiere italiane negli Stati Uniti, al di là delle attuali scarse possibilità che di fatto limitano l'interscambio alle carni cotte o inscatolate.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere, con riferimento alla nota del 20 giugno 1974 del Ministero della sanità, con la quale si comunica l'elenco degli stabilimenti italiani autorizzati alla esportazione negli Stati Uniti di carni, prodotti carnei o contenenti carni in possesso dei requisiti tecnico-igienico-sanitari richiesti dalla legislazione sanitaria USA (*Meat Regulation*, del 3 ottobre 1970, n. 193) quali siano le ragioni che hanno indotto a circoscrivere l'attestazione di tale idoneità alle grandi industrie del settore, con assoluta esclusione, tra le altre di ditte localizzate nella zona di produzione del prosciutto di Parma.

A questo riguardo domandano infine di conoscere se ritengano di dover sviluppare una idonea azione promozionale, sia sotto il profilo informativo, sia incentivando, anche mediante iniziative consor-

tili, l'adeguamento delle attrezzature alle prescrizioni volute dalle leggi statali, al fine di permettere anche alle aziende cooperative, artigianali e alle piccole e medie industrie salumiere, di operare sul mercato nord-americano.

Gli interroganti fanno presente che una positiva soluzione del problema appare tanto più opportuna se si pensa che il settore attraversa una fase di notevole stagnazione e che, d'altra parte, esistono concrete possibilità di collocazione dei nostri prodotti sia sul mercato statunitense, sia sui mercati di altri paesi che — come il Canada — presumibilmente seguirebbero lo esempio americano, con positive ripercussioni per l'attività e i livelli occupazionali delle nostre aziende e con non trascurabili benefici per la nostra bilancia commerciale. (4-02727)

RISPOSTA. — L'esistenza dei divieti statunitensi di carattere igienico-sanitario posti all'importazione di carni suine non sottoposte a lunga stagionatura o a cottura ai fini della profilassi dell'afta epizootica e della peste suina classica nonché quelli concernenti l'importazione di carni suine crude e stagionate, ad eccezione di quelle sottoposte a determinati trattamenti termici, per la prevenzione della malattia vescicolare dei suini (la mortadella, che — durante la lavorazione è sottoposta a trattamento termico — costituì a suo tempo l'unica deroga a tali divieti).

L'Amministrazione della sanità svolge da tempo periodici interventi, tramite il Ministero degli affari esteri, presso le competenti autorità degli USA al fine di ottenere la revoca, sia pur parziale dei predetti divieti. Interventi in tal senso sono stati svolti anche dallo scrivente, ma senza ottenere ancora risultati pienamente soddisfacenti.

Questo il quadro delle malattie in questione, in Italia: nel 1976 la malattia vescicolare ha fatto registrare in Italia un solo focolaio nel mese di agosto in provincia di Roma. Nell'anno 1977 detta infezione è stata evidenziata in 26 allevamenti. La malattia si è manifestata

prevalentemente in provincia di Mantova con 19 focolai; 2 focolai sono stati evidenziati in provincia di Parma e 2 in provincia di Ravenna; 1 focolaio in ciascuna delle seguenti province: Salerno, Bologna, Milano, Cremona, Perugia, Modena e Rieti. Complessivamente negli allevamenti colpiti erano presenti 31.700 suini di cui circa 10 mila hanno manifestato sintomi clinici di malattia con una incidenza quindi di circa il 31,94 per cento.

La malattia ha avuto sempre un decorso benigno e generalmente le lesioni vescicolari al grugno ed ai piedi guarirono nel giro di 7-10 giorni.

La denuncia della malattia vescicolare in Italia è obbligatoria e le norme di polizia veterinaria disposte con ordinanza ministeriale 13 febbraio 1973 prevedono le stesse misure di profilassi che si applicano nei confronti dell'afta epizootica, ad eccezione della vaccinazione che per tale infezione non viene praticata.

Con decreto ministeriale 17 febbraio 1973 è stata altresì prevista la possibilità, previa approvazione del Ministero della sanità, di disporre l'abbattimento coattivo e la distruzione degli animali infetti.

Le autorità sanitarie periferiche, nel segnalare gli episodi di malattia infettiva al Ministero della sanità, considerato il decorso benigno dell'infezione e gli irrilevanti danni economici agli allevamenti colpiti, hanno chiesto di non applicare il citato decreto ministeriale 17 febbraio 1973.

Gli allevamenti colpiti, in base alle disposizioni vigenti, rimangono sotto sequestro per un periodo di 30 giorni dopo la constatazione dell'ultimo caso di malattia e, qualora si renda necessario dover macellare suini clinicamente sani, la macellazione deve avvenire con le dovute cautele (distruzione dei visceri, degli organi interni, del muso e degli zampetti) e trascorsi almeno 12 giorni dall'ultimo caso di malattia, la macellazione in questione non deve comunque avvenire in stabilimenti autorizzati dall'esportazione all'estero e le carni di tali animali non devono essere inviate a stabilimenti autorizzati ad esportare all'estero i propri prodotti.

La malattia in questione dal punto di vista clinico può essere confusa con l'afta epizootica per cui è necessario ricorrere a prove di laboratorio che vengono effettuate entro le 48 ore da ogni istituto zooprofilattico e successivamente confermate dal centro di riferimento dell'Istituto zooprofilattico di Brescia.

Per altro, la situazione nei confronti dell'afta epizootica in Italia è molto favorevole; nell'anno 1977 sono stati evidenziati solo 3 focolai di afta, di cui 1 a Milano e 2 a Palermo, estinti con immediato abbattimento e distruzione di tutti i capi infetti.

La resistenza del *virus* vescicolare nell'ambiente esterno si protrae per molto tempo, ma il suo comportamento nel suino macellato con malattia in atto è diverso a seconda della localizzazione. Da recenti esperienze effettuate presso l'Istituto zooprofilattico di Perugia, risulta che in un suino macellato in stato febbrile il *virus* può essere reperito nel sangue, nel fegato, nella milza, nei linfonodi, nel grasso, nelle tonsille, nella pelle e nelle feci (conservati ad una temperatura di 4 gradi centigradi) fino ad oltre 100 giorni dalla macellazione. Viceversa dalle masse muscolari di tali soggetti non è stato mai possibile isolare il *virus*.

Tra i disinfettanti più efficaci nell'ambiente esterno sono da annoverare gli acidi, dal N 2,5 in giù, nonché gli alcali con un PH superiore a 12,5. Anche la formalina al 10 per cento può inattivare il *virus*.

Per quanto concerne la prova di resistenza del *virus* al calore, il suddetto Istituto di Perugia ha sperimentato che in mortadelle infettate artificialmente il *virus* veniva inattivato dopo otto ore di stufaggio ad una temperatura di 84 gradi centigradi.

Per i motivi su esposti, considerato che la malattia vescicolare ha scarsamente interessato la zona di produzione del prosciutto di Parma e non si è praticamente mai manifestata nella zona del Friuli; considerato che, in ogni caso, le carni di suini di allevamenti infetti non possono essere utilizzate per prodotti destina-

ti all'estero; visto che dalle ricerche effettuate non si è mai reperita la presenza del *virus* nelle masse muscolari di suini sacrificati durante la manifestazione clinica della malattia; tenuto presente che il lungo periodo di salatura e di stagionatura cui vengono sottoposti i prosciutti, con processo di maturazione ed acidificazione è comunque sfavorevole alla sopravvivenza del *virus* in questione, non si comprende per quale motivo le autorità sanitarie statunitensi pongano divieto alle importazioni di tali prodotti nel loro paese.

Gli USA, infatti, autorizzano l'importazione soltanto da stabilimenti che siano in possesso dei requisiti richiesti dai propri regolamenti sanitari nazionali e, a tal fine, effettuano periodici controlli diretti a mezzo di propri ispettori veterinari, per accertare la corrispondenza e la conformità degli stabilimenti stessi alla *Meat Regulation* del 3 ottobre 1970 n. 193 e ad ogni altra successiva disposizione, a prescindere dalle garanzie assicurate dal nostro sistema.

Le garanzie sanitarie offerte dai servizi veterinari italiani, nella circostanza sembrano più che sufficienti, come del resto noi riteniamo sufficienti le garanzie sanitarie che gli Stati Uniti offrono nei confronti dell'esantema vescicolare dei suini, malattia assente nel nostro territorio nazionale e, dal punto di vista economico è certamente più grave della malattia vescicolare.

Per quanto si riferisce all'azione promozionale, questo Ministero concorda senz'altro sull'opportunità che essa venga portata avanti anche con l'applicazione della legge n. 374 del 1976, concernente la possibilità per i consorzi per il commercio estero di ottenere contributi finanziari di questo Ministero, ma ciò evidentemente dopo che si siano precostituite le opportune strutture in armonizzazione con la normativa USA.

Ciò sarà evidentemente tanto più proficuo quanto maggiore sarà l'armonizzazione raggiunta fra la normativa italiana e quella statunitense. A tal fine questo Ministero vedrebbe con favore l'attuazione di un incontro fra una delegazione

di esperti italiani e le autorità sanitarie nord-americane, così come risulta auspicato anche dal Ministero della sanità.

*Il Ministro del commercio con l'estero: OSSOLA.*

ARMELLA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza delle gravi difficoltà in cui versa la categoria degli autotrasportatori per ottemperare al dettato dell'articolo 3 del decreto ministeriale 21 novembre 1978, n. 4401.

Detto articolo infatti dispone che le imprese, che intendono concorrere all'assegnazione delle autorizzazioni per il trasporto di cose per conto terzi, debbono presentare domanda entro il 15 gennaio 1979.

Tale termine è eccessivamente ristretto ed il rispetto dello stesso si è rivelato di impossibile attuazione.

Gli stessi uffici provinciali della motorizzazione civile sono nell'impossibilità di rilasciare entro il termine previsto le ricevute di presentazione delle domande, documento indispensabile per l'utilizzo dei veicoli la cui mancanza comporta gravi sanzioni.

Nella provincia di Alessandria, ad esempio, su 2.800 imprese esercenti l'autotrasporto si calcola che ben 800 versino nelle condizioni previste dal citato decreto e, ciò nonostante, all'8 gennaio 1979, soltanto due ditte sono riuscite a presentare le domande.

Si fa notare che per la compilazione delle domande occorre conoscere una serie di dati che, in pratica e per la generalità dei casi, sono deducibili solo dalla documentazione, il che comporta un lavoro per gli uffici che gli stessi in breve tempo ed in considerazione anche dei giorni festivi caduti in quest'ultimo periodo, non sono stati in grado di espletare.

Dagli stessi uffici provinciali della motorizzazione civile si è appreso che gli stessi attendevano istruzioni per l'applicazione del decreto ministeriale, che tuttora non sono loro pervenute: gli stessi uffici non hanno neppure i moduli per la compilazione delle ricevute.

Si impone pertanto la necessità di una proroga del termine, in mancanza della quale verrebbe vanificato lo scopo dello stesso decreto inteso a sanare le posizioni venutesi a creare nel periodo 1963-1977 per fare fronte alle esigenze del servizio.

Per chiedere, di conseguenza, se intenda rimediare a quanto occorso disponendo una congrua proroga del detto termine.

(4-06812)

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale 15 gennaio 1979, n. 70, il termine suindicato è stato prorogato al 31 gennaio 1979, con conseguente spostamento al 15 febbraio 1979 della data entro la quale gli uffici provinciali della motorizzazione civile dovevano rilasciare le relative ricevute.

Rimaneva fermo, per altro, il termine per la presentazione della documentazione inizialmente stabilito al 28 febbraio 1979.

Senonché, in considerazione di difficoltà ulteriormente segnalate, anche questo ultimo termine è stato prorogato con decreto ministeriale 28 febbraio 1979, n. 393 e precisamente fino al 31 marzo 1979.

Infine, si precisa che, per quanto riguarda la provincia di Alessandria, risultano attualmente presentate circa 480 domande.

*Il Ministro:* PRETI.

BACCHI DOMENICO E FANTACI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere quale iniziativa abbia preso a tutela dei 14 marinai dell'equipaggio della petroliera palermitana *Gregorio Napoleone* assaltata da sei banditi la notte dell'8 novembre 1978, mentre era in attesa di caricare prodotti petroliferi alla raffineria di Werri (regione del Mid West della Nigeria). (4-06293)

RISPOSTA. — Appena informato dell'assalto alla nave italiana *Gregorio Napoleone* nel porto di Werri in Nigeria, il nostro incaricato d'affari ha preso contatto col campo Snam progetti di Werri, che di-

sponse di una radio, per accertare che non vi fossero state lesioni ai marinai italiani, ricevendo al riguardo notizie rassicuranti.

L'incaricato d'affari ha inoltre immediatamente richiesto di essere ricevuto al Ministero degli esteri nigeriano ottenendo un colloquio col capo del cerimoniale cui ha consegnato una nota verbale richiedente immediata ed adeguata protezione da parte della polizia, estesa non solo alle navi nel canale di Werri, ma anche ai campi ed installazioni nella Snam progetti e della Montubi nelle immediate vicinanze. Da parte nigeriana, oltre ad espressioni di rammarico per l'accaduto, sono state in quella occasione date garanzie di pronta messa in atto di misure di urgenza nel senso richiesto.

L'ambasciata si è quindi potuta porre in contatto via radio col comandante della nave per accertare che in effetti non si lamentassero danni personali all'equipaggio, per appurare i dattagli dell'incidente e verificare lo stato d'animo dell'equipaggio, così come degli equipaggi delle altre navi che risultavano alla fonda a Werri. Rassicurato su questi punti dal comandante della nave, l'incaricato d'affari ha preso accordi per consentire all'armatore di raggiungere Werri per ispezionare la nave.

Un funzionario dell'ambasciata ha quindi effettuato una missione a Werri per verificare direttamente la situazione, accertando che essa si era normalizzata e constatando che, a seguito dell'intervento presso le autorità nigeriane, erano state disposte misure di vigilanza notturna da parte di effettivi militari. A titolo d'ulteriore precauzione le operazioni delle navi di rifornimento saranno d'ora in poi effettuate solo nelle ore diurne. Alcuni dei presunti responsabili dell'attacco sono stati intanto individuati ed arrestati dalle autorità nigeriane, recuperando parte della refurtiva.

Sia la *Gregorio Napoleone* sia le altre navi italiane che erano a Werri al momento dell'incidente hanno lasciato regolarmente il porto per altre destinazioni.

*Il Ministro ad interim:* PRETI.

BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — a parte il precedente interessamento, premesso il cronico ritardo ed il perdurante disservizio esistente lungo la linea Napoli-Roma per i tratti riguardanti particolarmente i pendolari, e ricordato invece che tale situazione fu a suo tempo oggetto di altra interrogazione incentrata sul traffico interessante Gaeta e Formia (Latina) — se siano in corso adeguati provvedimenti per eliminare le vere cause che recano tali disagi a migliaia di lavoratori che giornalmente si sobbarcano a gravi sacrifici a cominciare da levatacce nottetempo per giungere in orario sul posto di lavoro.

All'uopo, va rilevato che il tratto ferroviario in parola interessa una notevole quantità di passeggeri, che tale linea è ottimale per lo scorrimento dei treni grazie alla caratteristica rettilinea e pianeggiante del percorso; invece va considerato che tra l'altro le interruzioni su detta linea sono frequentissime per le ragioni più disparate (consueti i ritardi degli espressi delle cinque, delle 6 e 55 e delle 13,08). (4-06896)

RISPOSTA. — Effettivamente i treni in circolazione sulla linea Napoli-Roma maturano dei ritardi che, particolarmente per quelli a carattere pendolare, destano il risentimento dei viaggiatori abituali.

È da tener conto, però, che su questa linea si svolge un intenso traffico viaggiatori e merci, che ha raggiunto il limite della potenzialità. Fra i treni che la percorrono sono compresi quelli più importanti e a più lungo percorso della intera rete delle ferrovie dello Stato e perciò più direttamente interessati agli inconvenienti che si verificano giornalmente sulle varie linee per i più disparati motivi.

Questi eventi, che si aggiungono a quelli di minore incidenza, per i quali sono previsti correttivi d'orario, rappresentano purtroppo una costante negativa e quotidianamente incidono in modo rilevante sulla marcia dei treni.

Dai dati statistici relativi ai mesi di ottobre e novembre 1978 risulta che, limi-

tatamente alle linee fondamentali, si sono verificate le seguenti anomalie:

- 1) occupazioni, per proteste, della sede ferroviaria n. 36;
- 2) segnalazioni di ordigni esplosivi sulle linee e sui treni n. 35;
- 3) cadute di frane, inconvenienti provocati da avversità atmosferiche, investimenti ed altre cause n. 83.

Vi sono stati anche numerosi guasti ai veicoli ed agli impianti.

In tale situazione è inevitabile che i treni a lungo percorso subiscano considerevoli ritardi e, ovviamente, la marcia perturbata dei medesimi non può non ripercuotersi su quella dei treni locali.

Comunque, si assicura che, limitatamente ai ritardi derivanti da fattori ferroviari, un miglioramento dell'attuale situazione potrà aversi con l'attuazione dei programmi di ammodernamento dei mezzi e degli impianti previsti nei piani recentemente approvati, mentre interventi opportuni sono auspicabili per l'eliminazione dei ritardi provocati da alcune delle cause a carattere extraferroviarie sopra indicate.

*Il Ministro:* PRETI.

BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se ritenga doveroso ed opportuno estendere ai magistrati, almeno a quelli in servizio presso la Corte di cassazione, la facilitazione in atto concessa, oltre che agli studenti, ai professori universitari per la quale a questi è consentito l'abbonamento ferroviario a tariffa ridotta per distanza fino a 350 chilometri mentre per gli altri impiegati dello Stato, magistrati compresi, la distanza massima è di 250 chilometri.

L'estensione del beneficio, almeno ai magistrati di cassazione, appare opportuna tenuto conto della difficoltà di reperire alloggi nella capitale, per i giudici assegnati di recente alla Suprema corte.

(4-07402)

RISPOSTA. — Ai sensi dell'articolo 44 delle vigenti « Condizioni e tariffe per i

trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato», l'Azienda ferroviaria può rilasciare biglietti di abbonamento a tariffa ridotta — a favore degli impiegati civili e militari dello Stato e degli studenti di età non superiore ai 30 anni — per i viaggi tra il luogo di abitazione e quello di lavoro o di studio, per percorrenze non superiori a chilometri 250.

Per i docenti e gli studenti universitari tale percorrenza è elevata a 350 chilometri in quanto, a causa del dislocamento delle università sul territorio nazionale, e per il fatto che alcuni atenei, specie quelli di recente istituzione, non sono dotati di tutte le facoltà, si può determinare la circostanza che il luogo di abitazione si trovi oltre il normale limite di 250 chilometri.

Un uguale elevamento della percorrenza a favore dei magistrati — compresi quelli in servizio presso la Suprema corte di cassazione — costituirebbe fonte di richiesta da parte di altre categorie aventi titolo all'abbonamento in questione, che si trovano in analoghe situazioni, col risultato di allargare ulteriormente l'area delle agevolazioni di viaggio che, in relazione all'attuale situazione economica aziendale, dovrebbero tendere invece ad un ridimensionamento.

*Il Ministro:* PRETI.

**BAMBI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali provvedimenti ritenga di poter adottare al fine di far riesaminare il piano attuale di marcia del treno locale n. 8260, in partenza da La Spezia per Parma alle ore 3,46.

Questo orario si ripercuote, per l'arrivo a Fornovo (Parma) alle ore 6,02, sui collegamenti della Lunigiana con Milano, dove ora risulta impossibile giungere prima delle ore 10,32, mentre precedentemente era consentito l'arrivo nella città lombarda per le ore 8,00.

Ciò costituisce grave impedimento alle comunicazioni che risultano peggiorate.

(4-07467)

**RISPOSTA.** — Il treno 8260 La Spezia-Parma è utilizzato, in prevalenza, da viaggiatori pendolari che — al mattino — si recano a Parma dai vari centri intermedi della linea.

La camera di commercio di Parma e le organizzazioni sindacali avevano da tempo segnalato agli organi competenti delle ferrovie dello Stato che l'ora di arrivo a Parma (5,59) era troppo anticipata rispetto all'inizio delle varie attività, per cui i viaggiatori pendolari erano costretti ad una rilevante inutile perdita di tempo dopo essere giunti nel capoluogo.

In una apposita riunione, gli organi sopra citati ebbero a ribadire le loro richieste che, in considerazione dell'importanza e della consistenza della corrente sistemica di traffico pendolare per Parma, nonché del benessere dato al riguardo dalla camera di commercio di La Spezia, non potevano non essere accolte.

I motivi di cui sopra hanno quindi comportato la necessità di posticipare la marcia del treno 8260 in maniera da consentire un più idoneo arrivo a Parma (ore 6,31), anche se dal provvedimento scaturiva l'inconveniente per quella parte dell'utenza diretta a Milano di un ritardato arrivo in detta città che, attualmente, può avvenire infatti solo alle ore 8,55 (a Milano Porta Garibaldi) ed alle ore 9,00 (a Milano-centrale), utilizzando da Parma (con un solo trasbordo) rispettivamente il diretto 1700, sospeso nei giorni festivi, e l'espresso 508.

*Il Ministro:* PRETI.

**BANDIERA.** — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per essere informato sulle misure adottate dall'ICE e dai nostri uffici commerciali in Germania per fronteggiare l'accanita campagna contro i prodotti italiani condotta dalla stampa e da associazioni di consumatori in Germania.

In particolare sono state diffuse false notizie circa il trattamento DDT delle uve da tavola importate dall'Italia e viene ostacolata la commercializzazione degli agrumi a favore di prodotti di altri paesi mediterranei.

L'interrogante chiede di conoscere se il ministro intenda organizzare una campagna promozionale per i prodotti agricoli ed attuare provvedimenti intesi ad agevolare la commercializzazione. (4-03594)

RISPOSTA. — Da comunicazioni ricevute da parte dell'ufficio commerciale della nostra ambasciata a Bonn e dall'Istituto del commercio estero viene confermato che sono state effettivamente riscontrate al controllo doganale nella Repubblica federale di Germania partite di uva con tenore di DDT maggiore di quello consentito.

Di fronte a questi episodi, non si è mancato da parte italiana di contrastare i commenti della stampa tedesca, negativi per le nostre esportazioni, soprattutto mediante un qualificato articolo pubblicato sulla rivista specializzata *Fruchtandel*, nel quale si sottolineava l'elevato *standard* qualitativo delle uve italiane e la eccezionalità di tassi di DDT superiori al consentito, delle partite che giungono sul mercato tedesco.

Si segnala, ancora, che il problema di controllo dei tassi di anticrittogamici di antiparassitari negli ortofrutticoli è stato più volte sollevato nell'ambito del gruppo di lavoro ortofrutticoli costituito presso l'ICE ed in quella sede è stata manifestata una precisa volontà da parte delle categorie produttrici e dei dicasteri competenti perché venga svolta un'attiva opera di sensibilizzazione, al livello più capillare, sul corretto uso delle suddette sostanze nocive. Inoltre l'Istituto del commercio estero ha effettuato opera divulgativa e di sensibilizzazione, tramite le proprie sedi periferiche, in collaborazione ed in piena unità di intenti con gli organi locali, oltre che con i laboratori chimico-merceologici delle camere di commercio che sono stati autorizzati a rilasciare, su richiesta dell'interessato e previo esame, un certificato attestante l'assenza di residui antiparassitari sui prodotti destinati all'esportazione.

Inoltre da parte nostra si è provveduto a richiamare l'attenzione dei mini-

steri dell'agricoltura e della sanità sulla necessità di provvedere ad ogni possibile controllo della merce alla produzione, affinché l'accertamento dei residui di sostanze nocive venga effettuato non soltanto in funzione dell'esportazione, ma anche in funzione della tutela del consumatore nazionale.

Per quanto riguarda la commercializzazione degli agrumi nazionali, non risulta allo scrivente che essa venga ostacolata a favore di altri prodotti di altri paesi mediterranei, nei modi riferiti al secondo comma dell'interrogazione parlamentare.

Per quanto concerne il terzo punto, si fa presente che già da diversi anni viene realizzata, con finanziamento di questo Ministero, una campagna di propaganda istituzionale all'estero in favore dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari.

Il programma di propaganda per il 1977 prevedeva, tra l'altro, anche specifiche iniziative promozionali per l'uva da tavola sui seguenti mercati: Austria, Francia, Germania federale, Olanda, Regno Unito, Svezia e Svizzera.

Per quanto si riferisce in particolare al mercato tedesco, per il periodo ultima settimana di agosto-prima quindicina di ottobre, era prevista un'intensa azione per promuovere le vendite dell'uva da tavola Regina ed Italia da realizzare in collaborazione con grandi catene di distribuzione, che dispongono di oltre 8 mila punti di vendita distribuiti su tutto il territorio federale.

In appoggio alle suddette azioni si è provveduto a distribuire un notevole quantitativo di materiale pubblicitario (manifesti per vetrine e *rotairs*) da utilizzare ai punti di vendita.

Della disponibilità di detto materiale è stata data inoltre comunicazione agli importatori tedeschi per mezzo di un annuncio sul settimanale di settore *Fruchtandel*; all'annuncio era acclusa anche una cartolina con la quale era possibile richiedere il materiale pubblicitario predisposto per l'uva da tavola.

Nei primi giorni di ottobre, quando la campagna di propaganda era in piena at-



tuazione, gli organi di informazione tedeschi (radio, stampa) hanno richiamato l'attenzione dei consumatori sul fatto che sull'uva da tavola italiana Regina era stata riscontrata presenza del DDT ed a seguito di ciò alcune catene di distribuzione hanno manifestato perplessità sulla opportunità di proseguire le azioni di *promotion*.

Si fa presente comunque che, anche per il 1978, è prevista dal programma promozionale in via di definizione la ripetizione di un'apposita campagna istituzionale in favore dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari per la spesa di lire 550 milioni.

Fra i paesi beneficiari della campagna in questione figura anche la Repubblica federale di Germania verso la quale si indirizzerà la maggior parte delle iniziative promozionali che saranno attuate nell'ambito di detta campagna. Per quanto concerne l'uva da tavola, nel corso delle apposite riunioni che si terranno presso l'istituto nella fase di importazione della campagna stessa, si deciderà il tipo di intervento da attuare in favore di tale prodotto e la incisività da dare alle attività di propaganda tenuto conto della suaccennata polemica colà sorta.

*Il Ministro:* OSSOLA.

**BASSI.** — *Ai Ministri del commercio con l'estero, degli affari esteri e della marina mercantile.* — Per sapere se, in preparazione dei prossimi incontri con il governo algerino, nel corso dei quali sarà trattata la possibilità di importanti intese economiche con conseguenti impegni da parte italiana, si ravvisi la opportunità di chiedere in contropartita anche la concessione di un adeguato numero di permessi di pesca in quelle acque territoriali per sovvenire alle esigenze della nostra flotta peschereccia mediterranea, che potrebbe così alleggerire la propria presenza ai limiti con quelle tunisine. (4-03496)

**RISPOSTA.** — Non è stato possibile inserire l'argomento tra quelli all'ordine del giorno degli incontri algerini, il cui pro-

gramma era da tempo stabilito. Si precisa che nei confronti dell'Algeria non è in vigore, né lo è mai stato, un accordo di pesca. Ed a ciò hanno contribuito diverse circostanze quali la ridotta attività in quella zona dei pescherecci italiani, nonché la considerazione dei gravi oneri per l'erario — senza dubbio troppo rilevanti rispetto all'interesse concreto dei nostri pescatori — che sarebbero derivati dalla stipulazione di uno specifico accordo. Va aggiunto inoltre che le autorità algerine non si sono dimostrate, in linea di principio, interessate alla stipulazione di accordi di pesca.

Qualora la situazione suesposta dovesse modificarsi, a giudizio delle parti interessate, le autorità italiane non mancheranno di esaminare l'opportunità di promuovere le iniziative del caso in sede comunitaria dato che — come è noto — compete ormai in maniera esclusiva alla Commissione della CEE il compito di avviare per gli Stati membri accordi in materia di pesca con i paesi terzi.

*Il Ministro del commercio con l'estero:* OSSOLA.

**CALICE.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — premesso che:

1) il consiglio comunale di San Fele (Potenza) ha democraticamente e fondatamente deciso di localizzare il proprio campo sportivo in località Serra, avvalendosi dei relativi finanziamenti Casmez (progetto APD/CS/559);

2) tale scelta è stata contestata da funzionari della Cassa con la motivazione che ciò comporterebbe un costo delle opere maggiore rispetto alla primitiva localizzazione in zona Santa Filomena;

3) tale argomentazione trascura (il comune di San Fele è soggetto a gravi fenomeni franosi, nel recente passato dagli esiti drammatici) i gravi pericoli per gli insediamenti urbani esistenti in località Santa Filomena, dal momento che sia l'IACP di Potenza, sia l'ANAS suggeriscono

di evitare di rompersi ulteriormente il già precario equilibrio idrogeologico e stanno intervenendo per fermare alcuni smottamenti; pertanto è miope la valutazione dei costi immediati che non tenga conto e di queste preoccupazioni e interventi e della necessità per la stessa Casmez, ove scegliesse Santa Filomena, di ulteriori investimenti per effettuare operazioni di consolidamento attraverso le cosiddette opere sommerse —:

a) come apprezzi le valutazioni tecnico-economiche della Casmez;

b) come intenda rispettare la volontà del consiglio comunale di quel municipio. (4-06851)

RISPOSTA. — Dietro richiesta prioritaria del consiglio comunale di San Fele (Potenza), la Cassa per il mezzogiorno inserì nei propri programmi, nell'ambito degli interventi previsti nell'articolo 16, secondo comma, della legge 6 ottobre 1971, n. 853, la realizzazione di un impianto sportivo. Il relativo progetto — redatto da un tecnico nominato dal predetto comune — ne prevedeva la costruzione in area destinata a tale scopo dal vigente programma di fabbricazione, ubicata tra la strada statale n. 381 e la strada comunale di Feliceto.

Detto progetto — sulla base dell'istruttoria effettuata dal centro studi impianti sportivi del CONI — veniva approvato dalla Cassa nel marzo 1974 per l'importo complessivo di lire 44.692.000, mentre i lavori venivano appaltati nel 1975 con l'aumento dell'87,28 per cento e consegnati nel marzo 1975 all'impresa. Bovella che iniziava subito lo sbancamento dell'area. Nel corso di tali lavori, a causa della natura particolarmente argillosa del terreno, si verificavano alcune frane che compromettevano irrimediabilmente il prosieguo della realizzazione dell'opera nell'area prescelta, per cui il comune di San Fele, preso atto della situazione, indicava, con nota dell'aprile 1976, in ordine prioritario, come suscettibile di insediamenti sportivi le aree ubicate, rispettivamente, nelle adia-

cenze della scuola media, in contrada Catarinella e nella zona denominata Serra, invitando altresì la Cassa ad effettuare un sopralluogo per l'individuazione e la scelta dell'area più idonea geologicamente ed economicamente.

A seguito del sopralluogo effettuato da un geologo incaricato dalla Cassa e del parere favorevole da lui espresso, l'amministrazione comunale di San Fele nell'agosto del 1976 sceglieva l'area destinata ad attrezzature sportive dallo strumento urbanistico, sita lungo la strada provinciale per Bella e Muro Lucano, a monte della zona ove era originariamente prevista la costruzione dell'opera in argomento. La perizia di variante e suppletiva, predisposta dal direttore dei lavori e trasmessa con parere favorevole dall'ente concessionario, veniva approvata in data 9 marzo 1978 dal consiglio di amministrazione della Cassa con un ulteriore stanziamento di oltre 29 milioni di lire, essendo passato l'ammontare complessivo della concessione da lire 79.297.790 a lire 108.433.492.

L'ente concessionario, invece di riprendere i lavori sulla nuova area, faceva pervenire alla Cassa in data 20 luglio 1978 un'altra perizia di variante e suppletiva che prevedeva una diversa ubicazione degli impianti sportivi da localizzare non più nella zona Santa Filomena ma nella zona Serra: la maggiore spesa necessaria per questo nuovo cambio di area era preventivata in lire 62.932.881.

Secondo il comune di San Fele tale perizia era giustificata dal fatto che — come risultava dalla relazione geologica fatta redigere dall'Istituto autonomo case popolari di Cosenza — nella zona interessata dall'insediamento residenziale che lo stesso istituto ha in programma di realizzare, a circa 100 metri ad ovest dell'area, era stato individuato un vasto movimento franoso in atto originato dalla esecuzione dei lavori di sbancamento necessari per la realizzazione del campo sportivo a valle della strada statale n. 381.

Dalla suddetta relazione sono emerse tuttavia non poche perplessità in merito alle conclusioni cui intendeva pervenire

l'amministrazione comunale di San Fele per chiedere il trasferimento del campo sportivo. Si è infatti rilevato che l'indagine dell'IACP di Potenza non solo riguardava una zona molto più vasta di quella interessata alle attrezzature sportive, ma che essa non poteva far riferimento alla nuova area ubicata a monte; i lavori di sbancamento sopra citati erano infatti relativi alla prima ubicazione degli impianti a valle della strada statale n. 381.

Al fine di poter prendere una decisione che tenesse conto della richiesta dell'ente concessionario, veniva disposto il sopralluogo di un geologo della Cassa, sopralluogo che confermava l'idoneità dell'area sita in località Santa Filomena, dato che i terreni affioranti rappresentati da marno-scisti con trovanti calcarei hanno una discreta portanza e non presentano quindi inconvenienti per il tipo di infrastrutture da realizzare. L'unico problema che la zona presenta è la sua adiacenza ad una zona di impluvio in direzione nord-est, in quanto in questa parte si sono osservate tracce di collasso dei terreni, causa la maggiore percentuale del contenuto argilloso di questi ed il libero deflusso delle acque, per cui particolare cura sarà dedicata alla previsione di adeguate opere di canalizzazioni ed allontanamento delle acque, nonché alla realizzazione del rilevato con materiale idoneo per non appesantire inutilmente il terreno di fondazione dello stesso. Malgrado l'assenza di presupposti per il cambio dell'area, lo stesso tecnico effettuava un sopralluogo in località Serre, ove il comune intendeva spostare il campo sportivo.

Veniva così rilevato che l'area presenta una situazione plano-altimetrica molto accentuata con forti dislivelli e con conseguenti, rilevanti ed onerosi movimenti di terra e relative opere di sostegno, indispensabili per la realizzazione delle attrezzature sportive. L'esecuzione dei lavori di sbancamento dovrebbe essere eseguita con particolare attenzione e dopo una sua approfondita situazione stratigrafica di dettaglio del terreno. Infine, lungo uno

dei lati dell'area, si constatava la presenza di una linea elettrica.

Con telegramma del 4 dicembre 1978 e con nota del 5 gennaio 1979 si faceva presente al comune in argomento che la Cassa non avrebbe mancato di aderire alla richiesta di spostamento ad una terza area dell'impianto sportivo se ragioni di carattere tecnico ed economico non lo avessero impedito, che l'attuale area risultava con certezza geologicamente idonea a ricevere l'impianto sportivo, mentre l'ubicazione in località Serra avrebbe comportato un onere non inferiore a lire 70 milioni; e ciò senza contare l'importo aggiuntivo della revisione prezzi per l'ulteriore periodo che si renderebbe necessario concedere all'impresa appaltatrice per l'approvazione della perizia di variante e suppletiva.

Veniva inoltre fatto presente che, ove l'amministrazione comunale di San Fele avesse insistito nella sua decisione, la Cassa non avrebbe mancato di riesaminare le proposte avanzate, a condizione che tutti i maggiori oneri finanziari già citati, derivanti dalla nuova scelta dell'area, facessero carico all'ente concessionario, il quale fin qui non ha fatto pervenire alcuna risposta al citato istituto, che in presenza di diritti maturati dall'impresa appaltatrice e dall'onere rilevante della revisione prezzi, dovrà al più presto adottare, comunque, un provvedimento circa la realizzazione o meno del campo sportivo più volte richiamato.

*Il Ministro:* DI GIESI.

CAPPELLI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere quali provvedimenti intenda assumere per meglio regolare e controllare l'importazione dal Giappone e da altri paesi dell'Estremo Oriente, tramite paesi del MEC, di apparecchi radio AM/FM, registratori e riproduttori del suono, loro componenti e specificatamente condensatori variabili miniaturizzati a dielettrico solido per radio ricevitori, che crea gravissimi problemi al

sistema produttivo ed occupazionale del nostro paese.

Come è noto, alcuni degli articoli sopra menzionati sono importati in Italia, dal Giappone, in regime di contingentamento. Tuttavia viene segnalato che diversi di essi vengono attualmente importati in Germania federale, per passare poi in Italia, sotto etichetta tedesca, a prezzi che mettono senz'altro fuori mercato la nostra produzione.

Si fa inoltre presente che, sulla base dei costi, la più pesante concorrenza viene fatta da alcuni paesi dell'Estremo Oriente, quali la Corea, Taiwan, Hong Kong, Singapore, che producono apparecchi che vengono venduti in Italia ad un prezzo inferiore del 30 per cento dei prodotti similari italiani, per la diversa incidenza del costo del lavoro.

Sembra che la maggior parte della merce proveniente dai paesi sopra citati, raggiunga il nostro mercato per vie irregolari, in quantitativi pari a circa la metà dell'intera produzione italiana del settore. (4-03450)

**RISPOSTA.** — Sono note le difficoltà in cui versa attualmente in Italia l'industria radioelettrica soprattutto a causa della concorrenza dei paesi dell'Asia orientale. In effetti, mentre per il Giappone l'importazione di radio e loro parti è sottoposta a restrizioni quantitative molto rigide, altri paesi asiatici considerati in sviluppo — Hong Kong, Taiwan, Sud Corea eccetera — esportano liberamente in Italia e fruiscono anche di condizioni tariffarie privilegiate nel quadro del regime delle preferenze generalizzate.

Per quanto concerne poi i registratori e riproduttori di suono la loro importazione è libera anche dal Giappone, trattandosi di prodotto incluso nel regolamento CEE n. 1439 del 1974 (lista di liberalizzazione GATT), ed un tentativo di proteggere l'industria italiana del settore esperito negli anni 1972 e 1973 con restrizione delle importazioni da quella provenienza non ha avuto ulteriore seguito,

soprattutto per la tenace opposizione della commissione e di altri *partners* della Comunità.

L'industria nazionale è oggi ridotta ad una presenza modesta, ma sembra che la unica azienda di rilievo esistente — ed alla quale è attribuibile in prevalenza un aumento delle esportazioni dei magnetofoni portatili dal 1974 al 1976 del 366 per cento — si sia adattata alle prevalenti condizioni di concorrenza.

Per quanto concerne invece i condensatori elettrici, la situazione di crisi della nostra industria sembra dovuta ad una perdita di competitività generale riflessa più sui mercati terzi (calo del 30 per cento circa delle esportazioni dal 1974 al 1976) che su quello interno per aumento abnorme di importazioni.

In queste condizioni un sollievo effettivo per il settore potrebbe venire solo dall'applicazione di una salvaguardia generalizzata, ma è dubbio che nelle condizioni attuali sarebbe possibile avere l'autorizzazione della CEE alla sua applicazione e che, comunque, verrebbe fissato un livello di importazioni più basso di quello prevalente, che è già difficilmente supportabile per la nostra industria.

Infine per quanto concerne le ventilate importazioni abusive dal Giappone di radio e loro componenti è impossibile che ciò avvenga lecitamente attraverso altri paesi CEE, dato che l'Italia applica la salvaguardia contro le distorsioni di traffico concessa dall'articolo 115 del Trattato di Roma. Operazioni illecite (con contraffazioni di marchi eccetera) sono già state in passato identificate e represses grazie all'interessamento di questa Amministrazione ed alla collaborazione della guardia di finanza. Si sarà comunque grati alle industrie ed associazioni del settore di ogni ulteriore, puntuale segnalazione, che potrà dar luogo pure da parte di questo dicastero ad iniziative presso gli organi in sede comunitaria preposti al controllo dell'applicazione delle regole di origine.

*Il Ministro:* OSSOLA.

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che:

1) il signor Pino Cosimo nato a Tuglie (Lecce) il 20 luglio 1917, durante la sua residenza a Milano ha presentato all'INPS domanda di pensione di vecchiaia chiedendo che fosse autorizzato a riscuotere presso l'agenzia del Banco di Napoli di Tuglie;

2) fin da febbraio 1978 all'interessato fu comunicato dall'ufficio liquidazioni dell'INPS di Milano l'accoglimento della domanda con l'attribuzione del n. 29965 VO — quali siano i motivi per i quali, malgrado siano trascorsi 11 mesi dalla comunicazione, il signor Pino Cosimo non può fruire ancora della pensione. (4-06884)

RISPOSTA. — Soltanto in data recente l'INPS ha potuto procedere alla effettiva liquidazione della pensione di vecchiaia spettante al signor Pino Cosimo, il cui certificato è stato contraddistinto dal n. 50196596/VO.

La comunicazione del febbraio 1978, della quale è cenno nel testo dell'interrogazione, non era indicativa della definizione della pratica, ma soltanto dell'avvenuto accertamento del diritto a pensione: la sede competente dell'istituto infatti è solita trasmettere tali comunicazioni di accoglimento, una volta accertato il diritto a pensione, con notevole anticipo rispetto alla effettuazione delle operazioni di quantificazione e di liquidazione della pensione stessa, allo scopo di porre l'interessato nelle condizioni di poter fruire dell'assistenza malattia, a carico dell'INAM.

Il ritardo nella definizione è conseguenza delle ben note difficoltà in cui l'INPS — e la sede di Milano in particolare — si dibatte in materia di organico del personale.

Al signor Pino Cosimo, e segnatamente all'indirizzo indicato nella domanda, sarà tra pochi giorni inviato l'importo di lire 4.479.405, quale spettanze arretrate per il periodo dal 1° agosto 1977 a tutto

il 30 aprile 1979. Per i periodi successivi la pensione sarà riscuotibile presso lo ufficio postale di Quarto Oggiaro (Milano), poiché la sede provinciale di Milano non può disporre pagamenti fuori provincia.

Di conseguenza, qualora l'interessato abbia trasferito la propria residenza anagrafica da Milano a Tuglie (circostanza che non risulta agli atti) dovrà chiedere il trasferimento della pensione da Milano a Lecce; ove, per contro, pur risiedendo a Milano solo occasionalmente dimori a Tuglie, potrà riscuotere le future rate di pensione presso il citato ufficio postale milanese, anche a mezzo di un familiare appositamente da lui delegato.

*Il Ministro:* SCOTTI.

CASALINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che il lavoratore Pantaleo Cucugliato nato il 2 maggio 1918 a Vernole (Lecce), in pensione per anzianità dal 1° giugno 1978, nel mese di luglio 1978 ebbe un anticipo e da quella data non ha ricevuto né altro denaro e neppure il libretto di pensione — quali siano i motivi che impediscono all'INPS di liquidare le spettanze finanziarie e rilasciare il libretto di pensione al lavoratore Pantaleo Cucugliato, residente in Gallipoli (Lecce) che attende, senza conoscere i motivi del ritardo, dal luglio 1978 il soddisfacimento dei suoi più che legittimi interessi. (4-07012)

RISPOSTA. — In data 21 agosto 1978 la sede dell'INPS di Lecce ha liquidato a favore del signor Pantaleo Cucugliato la somma di lire 512.400, relativa ai ratei di pensione dal 1° giugno 1978 al 31 ottobre 1978.

Inoltre il 13 febbraio 1979 è stato inviato all'ufficio postale di Gallipoli centro un ordinativo di pagamento di lire 293.440 per parziale conguaglio al 31 dicembre 1978 ed è disponibile, presso la sede predetta la somma di lire 380.395, quale saldo al 31 dicembre 1978. Tale importo sarà liquidato non appena l'interes-

sato avrà restituito, debitamente compilato, il modello TE09 sempreché dallo stesso risulti che il Cucugliato non abbia svolto attività lavorativa nel periodo dal 1° giugno al 31 dicembre 1978 e che non abbia percepito, per lo stesso periodo, asse-

*Il Ministro:* SCOTTI.

CASALINO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

1) in seguito alla crisi profonda attraversata dall'Azienda salottificio salentino — Giuseppe Geusa di Lecce, le maestranze il 31 marzo 1976 dopo quattro mesi di occupazione della fabbrica e dopo cinque mesi di estenuanti trattative con il proprietario che aveva deciso di licenziare tutti gli operai e di mettere in liquidazione l'azienda, decisero di costituirsi in cooperativa denominandola COLSA — Cooperativa lavoratori salotti ed affini;

2) il personale della vecchia azienda per evitare il fallimento, la liquidazione e la disoccupazione si dichiarò disposto a qualunque sacrificio subendo l'imposizione di pagare al proprietario delle strutture un affitto mensile così distinto: dal 1° maggio 1976 al 30 aprile 1977 lire 1 milione 710 mila mensili; dal 1° maggio 1977 al 30 aprile 1978 lire 2.052.000 mensili; dal 1° maggio 1978 al 31 dicembre 1978 lire 2.400.000 mensili; la cooperativa finora ha pagato complessivamente lire 52.344.000 ed è stata costretta ad arretrarsi di qualche mensilità;

3) il vecchio titolare Giuseppe Geusa per la conservazione e lo sviluppo dell'azienda aveva ottenuto dall'ISVEIMER facilitazioni finanziarie per complessive lire 97.945.485 per mutui agevolati e alla stessa società finanziaria paga lire 3 milioni 500.000 ogni sei mesi fino al 1981;

4) i lavoratori della COLSA in questi anni hanno aumentato la produzione, il

personale, assumendo dei giovani in cerca di prima occupazione, e il giro di affari dell'impresa dimostrando volontà e capacità imprenditoriale e che avendo disponibilità finanziarie potrebbero ampliare ulteriormente l'azienda assumendo altro personale, ma ne sono impediti a causa dell'esoso affitto pagato per l'utilizzazione dei locali;

5) la COLSA è una dimostrazione evidente nel Mezzogiorno delle grandi potenzialità esistenti per la produzione di salotti, poltrone ed affini in quanto oltre a produrre per il fabbisogno nazionale stanno esportando in crescendo ogni anno di più nel Nord-Africa, in Arabia Saudita e nel Kuwait;

6) infine, si riscontra che le agevolazioni date dall'ISVEIMER allo scopo di incrementare l'occupazione e la produzione di una azienda meridionale si sono trasformate in rendita parassitaria in quanto il vecchio titolare riscuote l'oneroso affitto per uno stabile costruito sull'area di sviluppo industriale con finanziamenti pubblici, mentre la originaria funzione della ditta, Azienda salottificio di Giuseppe Geusa è mutata; — quali iniziative intendano prendere perché i finanziamenti ISVEIMER e le agevolazioni ottenute per la costruzione dello stabile nell'area di sviluppo industriale di Lecce concesse in origine all'Azienda salottificio salentino di Giuseppe Geusa allo scopo di favorire lo sviluppo dell'occupazione e della produzione nel Mezzogiorno conservino queste finalità mediante la COLSA subentrata in seguito alla gestione fallimentare della precedente impresa. (4-07255)

RISPOSTA. — La ditta Salottificio salentino di Giuseppe Geusa e Gentile, il cui rappresentante legale della società è il signor Giuseppe Geusa, per due successivi ampliamenti dell'impianto per la produzione di mobili da salotto e materassi a molle ha ottenuto dalla Cassa per il mezzogiorno due contributi in conto capitale di lire 3.009.000 e di lire 7.822.000 erogati rispettivamente a maggio del 1964 e a gennaio del 1969.

Per la realizzazione di un nuovo impianto dove è stata trasferita soltanto la produzione dei salotti, lasciando nel precedente impianto quella dei materassi a molle, la ditta ha ottenuto un contributo di lire 22.400.000 erogato il 3 novembre 1971. Alla ditta Salottificio salentino, inoltre, l'ISVEIMER ha concesso per le prime due iniziative un finanziamento di lire 23 milioni, agevolato dalla Cassa, e un secondo finanziamento di lire 32 milioni allo stato entrambi estinti. Per la terza iniziativa, infine, l'ISVEIMER ha concesso un finanziamento di lire 57.700.000.

A seguito del cattivo andamento gestionale e per evitare ripercussioni sull'occupazione, l'ultimo impianto realizzato, dopo l'intervento delle autorità locali, è stato ceduto nel 1976 in fitto alle maestranze costitutesi in cooperativa.

La ditta ha chiesto successivamente all'ISVEIMER il consenso alla locazione, consenso che è stato, però, subordinato dall'istituto alla cessione dei canoni di locazione, il che non è mai avvenuto.

Poiché dal novembre del 1978 il Salottificio Salentino è moroso nei confronti dell'ISVEIMER, in quanto non ha più effettuato versamenti in conto del suo debito, e non ha provveduto alla cessione dei canoni di locazione, è stato disposto dall'istituto nei confronti della ditta l'inizio degli atti legali, limitandoli, però, ai beni extraziendali; e ciò allo scopo di non provocare, con un'azione sullo stabilimento, ripercussioni sull'occupazione.

*Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: DI GIESI.*

CASALINO, SICOLO, BARBAROSSA VOZA MARIA IMMACOLATA, GIANNINI, GRAMEGNA E MASIELLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza del fatto che presso la stazione ferroviaria di Bari non esiste sala di aspetto per i passeggeri in transito costretti a sostare in attesa dei treni. Soprattutto manca la prima classe, ma anche la seconda è composta da una stanza angusta, divisa con rudimentali transenne che certamente non si addicono

alle persone e con l'approssimarsi della primavera non presenterà un aspetto decoroso ai turisti nazionali ed internazionali che si fermeranno e transiteranno per la stazione;

2) quali iniziative intenda prendere per fare terminare i lavori in corso presso la stazione che si trascinano stancamente da anni e comunque se ritenga di dover ricavare nell'ambito delle strutture esistenti ed in attesa di migliori soluzioni, i locali necessari per fornire subito a Bari sale di aspetto decorose, decenti ed igieniche. (4-07486)

RISPOSTA. — Per consentire l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione dell'ala lato sud del fabbricato viaggiatori della stazione di Bari centrale, si è reso necessario occupare, in via temporanea, una delle due sale di attesa per sistemarvi alcuni uffici di stazione che hanno sede nei locali interessati dagli interventi di ristrutturazione predetti. Conseguentemente, è stata adibita a sala di attesa di prima classe una parte della sala di seconda classe, con divisorio di carattere provvisorio e con accesso indipendente.

I lavori in questione, finora ritardati da cause di forza maggiore, saranno sviluppati con il più celere ritmo possibile e si presume che possano essere completati entro il mese di giugno 1979, dopodiché la situazione potrà essere immediatamente normalizzata con la restituzione alla funzione di sale di attesa degli ampi e decorosi ambienti a ciò specificamente destinati.

Purtroppo, allo stato attuale delle cose, non risulta possibile adottare altri provvedimenti a carattere provvisorio, in relazione alla assoluta indisponibilità di locali.

*Il Ministro: PRETI.*

CASALINO, ANGELINI, CIRASINO, CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA, REICHLIN E STEFANELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

1) sulla tratta ferroviaria Brindisi-Taranto, lunga 70 chilometri con otto sta-

zioni intermedie, vi è un transito giornaliero di 32 treni che trasportano alcune migliaia di passeggeri, molti dei quali operai e impiegati, pendolari, in più transitano nei due sensi numerosi treni per il trasporto merci;

2) nelle otto stazioni ferroviarie intermedie non essendo in servizio il capostazione, gravano sul dirigente unico e sui capi treno, compiti pesanti e impegnativi comportando complicazioni del servizio, ritardi dei treni e una percorrenza media che non supera 40 chilometri orari tanto che per andare da Brindisi a Taranto o viceversa non si impiegano meno di due ore;

3) gli operai e gli impiegati e gli studenti, non avendo la garanzia di arrivare puntualmente sui posti di lavoro e nelle scuole a causa dei ritardi ferroviari, sono costretti a servirsi di mezzi alternativi, comportando ciò oltre a sacrifici finanziari personali, anche uno spreco di carburante e un danno per l'economia nazionale — se ritenga di dover intervenire prontamente per fare destinare dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato presso le otto stazioni intermedie della tratta ferroviaria Brindisi-Taranto il capostazione per la dirigenza locale in modo da superare lo stato del dirigente unico e quindi, in attesa del doppio binario e della elettrificazione, contribuire a fare aumentare la percorrenza media oraria e la puntualità nelle partenze e negli arrivi dei treni in modo da evitare inutile malcontento degli operai, studenti, impiegati e comunque della popolazione che utilizza il trasporto ferroviario. (4-07487)

RISPOSTA. — Per il miglioramento della circolazione dei treni e per aumentare la capacità di trasporto sulla linea Taranto-Brindisi, il progetto di programma integrativo predisposto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato, il cui disegno di legge di finanziamento è stato approvato dal Governo e trasmesso all'esame del Parlamento, prevede l'istituzione sulla stessa del controllo centralizzato del traffico (CTC).

Indipendentemente dall'attuazione del suddetto CTC, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, sempre allo scopo di migliorare il servizio sulla linea in questione, aveva iniziato da tempo lo studio per la trasformazione del sistema di esercizio con dirigenza unica in quello con dirigenza locale. Tale studio è in fase di completamento e gran parte delle opere tecniche necessarie per il passaggio dall'uno all'altro sistema di esercizio è stata già realizzata.

Per la concreta attuazione del provvedimento è in programma l'abilitazione al movimento del personale attualmente in servizio sulla linea ed è in corso la trattazione delle prescritte pratiche amministrative per l'emanazione del decreto ministeriale previste dalle norme in vigore.

Ciò premesso, si prevede che la dirigenza locale sulla linea Taranto-Brindisi potrà entrare in funzione agli inizi del 1980.

*Il Ministro: PRETI.*

CATTANEI. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere quali urgenti, ma anche definitive, iniziative si intendano intraprendere ad evitare che in occasione delle ricorrenti mareggiate, la linea ferroviaria nel tratto tra Chiavari e Sestri Levante (Genova) ed in particolare a Lavagna, sia erosa dal mare, con conseguente interruzione del traffico. La situazione si trascina e si deteriora ormai da anni, senza che nessuna efficace opera sia stata realizzata.

Si chiede altresì di voler accertare, una volta per tutte, se il problema sia stato aggravato dalla costruzione del porto turistico di Lavagna ed in caso affermativo, a chi debbano esser attribuite le relative responsabilità e quali conseguenti provvedimenti si intendano adottare. (4-06789)

RISPOSTA. — Dopo le violente mareggiate che hanno investito la Liguria negli ultimi giorni del 1978 e nella prima decade di gennaio 1979, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha tempestivamente adot-



tato i provvedimenti indispensabili per ripristinare e proteggere la sede ferroviaria danneggiata nel tratto compreso fra gli abitati di Lavagna e di Cavi di Lavagna (Genova), per una estesa di circa 200 metri, al fine di garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio.

In una riunione che ha avuto luogo presso questo Ministero il giorno 17 gennaio 1979, con i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, i sindaci di Lavagna e di Chiavari e i parlamentari locali, sono stati concordati gli opportuni interventi da realizzare per la difesa del litorale compreso tra l'abitato di Lavagna e quello di Cavi.

Una prima fase di lavori, per un importo di 590 milioni, a cura e spese del Ministero dei lavori pubblici, consiste nella costruzione di pannelli contenitori in massi naturali, intercalati da pannelli imbonitori in materiale detritico. Il 25 per cento delle opere previste in questa prima fase dei lavori è stato già eseguito. Gli interventi si svolgono contemporaneamente su due fronti, uno a partire dal tratto del litorale detto « scoglio del cigno » verso ponente, l'altro dall'altezza dell'ex casello 44 delle ferrovie dello Stato, verso levante, ma dovranno essere poi completati da opere foranee più impegnative, dell'importo di circa 6 miliardi, che sono tuttora all'esame degli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici.

Sono in corso accertamenti atti a stabilire se il grave fenomeno di erosione determinatosi sul litorale in questione, con conseguenti gravi danni agli impianti ferroviari, è stato aggravato dalla costruzione del porto turistico realizzato nel 1973 nella zona di mare antistante l'abitato di Lavagna.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

CIANNAMEA. — *Al Ministro dei trasporti* — per conoscere se ritenga di aderire con la massima sollecitudine alle pressanti richieste avanzate dalla direzione dell'aeroporto civile di Brindisi, dal sindaco e dai presidenti dei consorzi dell'area in-

dustriale e del porto di quel comune, disponendo la esecuzione in via prioritaria dei lavori di sistemazione del raccordo che collega la pista n. 1432 con il piazzale di sosta degli aeromobili.

L'urgente intervento del Ministero in tal senso eviterebbe la chiusura, sia pure temporanea, dell'aeroporto di Brindisi che, com'è noto, è unico al servizio delle province di Lecco-Brindisi e Taranto e riveste un ruolo importantissimo ed insostituibile nella economia dell'intera zona.

(4-07056)

RISPOSTA. — Sull'aeroporto di Brindisi sono in corso gli interventi programmati in attuazione della legge n. 825 del 1973 per un importo complessivo di lire 6 miliardi circa.

Delle opere programmate, quelle al momento iniziate e non completate sono: l'aerostazione passeggeri, l'aerostazione merci, la caserma per i vigili del fuoco, la centrale tecnologica ed il piazzale sosta veicoli. Quest'ultimo è completo nelle fondazioni e nella sua parte in calcestruzzo ma manca totalmente della pavimentazione bituminosa. Sono da iniziare ancora, invece, i lavori relativi agli impianti luminosi e di assistenza al volo delle piste ed il rifacimento della via di rullaggio parallela alla pista principale 14/32.

Il protrarsi dei lavori è strettamente legato alla situazione dei finanziamenti, per i quali, a causa della lievitazione dei prezzi, i fondi disponibili sono stati in buona parte assorbiti dalla revisione dei prezzi contrattuali.

Per evitare il fermo dei lavori, come è noto, è stato predisposto fin dal maggio 1978 un disegno di legge per il rifinanziamento dei lavori previsti dalla citata legge n. 825 che, approvato dal Senato nel luglio del 1978, era stato trasmesso alla X Commissione trasporti della Camera, che pure aveva iniziato l'esame al momento in cui è stato deciso lo scioglimento delle Camere.

Col passare del tempo, però, sempre sull'aeroporto di Brindisi, altre opere non comprese nell'elenco base dell'intervento

finanziario prima citato si sono deperate a tal punto da rendersi urgente ed indispensabile una revisione dell'intero programma di interventi.

Tra queste nuove opere indiscutibilmente la più necessaria è quella relativa alla riqualificazione del raccordo che collega la pista di volo 14/32 al piazzale parcheggio velivoli, attualmente in condizioni di precarietà. La direzione generale dell'aviazione civile sta esaminando il problema al fine di portarlo a soluzione nel più breve tempo possibile, o utilizzando i fondi ancora disponibili per lo scalo di Brindisi o impiegando i fondi ordinari di bilancio.

*Il Ministro: PRETI.*

CONTE ANTONIO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere l'esatta entità, articolata cronologicamente e precisata per le finalità, dei finanziamenti a qualsiasi titolo concessi alle seguenti industrie:

- a) CE-TEL ceramica telese società per azioni con sede in Telese (Benevento);
- b) Salumificio Telesino (Benevento). (4-07030)

RISPOSTA. — La ditta CE-TEL ceramica telesina, per la realizzazione in Telese di un impianto per la produzione di piastrelle in ceramica, ha ottenuto dalla Cassa per il mezzogiorno un contributo in conto capitale di lire 120.410.000, erogato il 15 febbraio 1972. Successivamente per l'ampliamento del suddetto impianto ha ottenuto un secondo contributo di lire 465.531.000, erogato il 21 luglio 1978. Inoltre, alla ditta CE-TEL, l'ISVEIMER ha concesso un primo finanziamento a tasso agevolato di lire 580 milioni in data 11 marzo 1968, e un secondo finanziamento di lire 372.500.000 in data 17 marzo 1976.

Quanto alla ditta Salumificio telesino, si fa presente che la stessa, per la realizzazione dell'impianto ubicato in San Salvatore Telesino (Benevento), ha ottenuto dalla Cassa per il mezzogiorno un contributo in conto capitale di lire 705.173.000

in data 8 maggio 1976. Tale contributo è stato fin qui parzialmente erogato in quattro momenti successivi, in quanto per esso è stato richiesto il pagamento a stadi di avanzamento. L'erogazione eseguita ammonta complessivamente a lire 493.621.000 ed è stata effettuata rispettivamente il 26 settembre 1977, il 24 febbraio 1978, il 6 marzo 1978 ed il 31 agosto 1978. A favore della stessa ditta, la Cassa in data 17 giugno 1975 ha agevolato un finanziamento dell'ISVEIMER di lire 682.500.000.

*Il Ministro: DI GIESI.*

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

1) se corrisponda al vero il fatto che una parte del frequente ritardo con cui viaggiano i convogli ferroviari lungo la Torino-Savona durante il periodo invernale deriva dalla mancanza di attrezzature, ormai adottate pressoché ovunque, per il riscaldamento degli scambi con conseguente necessità di reperimento di manodopera esterna alle ferrovie dello Stato che — con dispendio di tempo — provvede a rendere agibili gli scambi stessi;

2) quali iniziative si intendano assumere in proposito. (4-06960)

RISPOSTA. — La circolazione sulla linea ferroviaria Torino-Savona è regolata con i normali sistemi di blocco elettrico utilizzati dalle ferrovie dello Stato sulle linee a intenso traffico, che risultano, nel caso in esame, ampiamente adeguati alle esigenze in atto e prevedibili in futuro.

Inoltre le stazioni della linea sono, per la maggior parte, dotate di moderni apparati centrali elettrici di sicurezza e segnalamento del tipo ACE e ACEI, mentre sono previsti nuovi apparati del tipo ACEI nelle stazioni di Ceva e Fossano (Cuneo).

I ritardi maturati dai convogli ferroviari durante il periodo invernale, che hanno formato oggetto dell'interrogazione, non sono stati sistematici ma causati da situazioni anormali diverse fra le quali, a volte, la difficoltà di manovra degli scam-

bi ostruiti dalla neve. In merito a quest'ultimo punto i ritardi, contenuti comunque entro limiti dei 15-20 minuti, si sono verificati in circostanze del tutto particolari e cioè quando le precipitazioni nevose hanno assunto intensità superiori al normale.

Per ovviare a tali inconvenienti l'azienda ha programmato l'istallazione di impianti di snevamento, stabilendo per ciascun impianto un ordine di priorità in relazione alle condizioni geografiche e alla disponibilità dei finanziamenti relativi. Per la linea in esame, oltre ai già esistenti impianti di Trofarello e Carmagnola (Torino) e quelli in corso di istallazione nelle stazioni di Mondovì e Cavallermaggiore (Cuneo), sono previsti analoghi dispositivi nelle stazioni di Ceva e Fossano e nelle più importanti stazioni della linea stessa, quali Savigliano, Lesegno (Cuneo), eccetera.

Per le stazioni sprovviste dei suddetti dispositivi, nell'attesa della loro istallazione, si provvede alla rimozione della neve ricorrendo all'opera di spalatori estranei all'azienda, i quali in ogni caso sono necessari anche per altre incombenze, come ad esempio lo sgombero della neve dai marciapiedi e in genere dai percorsi di stazione utilizzabili da parte del pubblico.

*Il Ministro: PRETI.*

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere perché il competente ufficio IES del compartimento ferroviario di Torino non abbia ancora verificato e controllato accuratamente la stabilità della palificazione elettrica dei binari che da Torino corso Sommeiller adducono al deposito locomotive di Torino via Chisola.

Dai treni in transito sul tronco quadrivio Zappata-bivio don Bosco si possono facilmente scorgere alcuni pali (radicati immediatamente a nord del cavalcavia di corso Bramante, lateralmente al binario utilizzato dalle locomotive) della linea elettrica a tre chilovolt assai irregolarmente inclinati. Ciò costituisce, indubbiamente, un grave pericolo per l'esercizio ferroviario. (4-06040)

**RISPOSTA.** — In determinati casi, i pali di sostegno della linea di contatto sono posti in opera con l'inclinazione necessaria a compensare le variazioni di assetto conseguenti ai carichi cui dovranno essere sottoposti. Si tratta sempre di lievi inclinazioni che non pregiudicano in ogni caso la stabilità dei pali stessi.

Da accertamenti effettuati è risultato che i pali indicati nell'interrogazione rientrano tra quelli sopraccennati, cioè tra quelli che furono posti in opera a suo tempo con quella inclinazione necessaria a compensare alcuni particolari più pesanti carichi della vecchia linea di contatto a corrente alternata trifase. Successivamente, con la diminuzione dei carichi derivanti dalla intervenuta trasformazione della linea elettrica di contatto dal vecchio sistema a corrente alternata trifase all'attuale sistema a corrente continua, i pali di cui trattasi hanno ripreso l'inclinazione che fu predisposta per i carichi originari, senza risultare però pregiudizievoli né per la stabilità della linea di contatto, né per l'esercizio ferroviario.

*Il Ministro: PRETI.*

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

1) se corrisponda al vero il fatto che alcuni dipendenti della società che gestisce lo scalo torinese, la SAGAT, hanno scritto in una loro riflessione inviata nei mesi scorsi alla Corte dei conti, al Ministero dei trasporti ed alle autorità del Piemonte: « ci chiediamo con quale arte sottile la SAGAT è riuscita ad ottenere la delega a gestire economicamente e tecnicamente i quasi 12 miliardi a Caselle per i lavori di potenziamento dell'aeroporto »;

2) quale sia stata la risposta ufficiale. (4-06450)

**RISPOSTA.** — Questa Amministrazione ha deciso di affidare in concessione i lavori da eseguire negli aeroporti, in base alla legge n. 825 del 1973, agli enti gestori dei singoli aeroporti, al fine di assicu-

rare il necessario coordinamento tra l'esecuzione dei lavori stessi e lo svolgimento dei servizi aeroportuali che vengono svolti dagli enti gestori.

Per quanto riguarda in particolare lo scalo di Torino-Caselle l'affidamento è stato dato al comune di Torino. Ma tale ente, che già con apposita convenzione in data 15 maggio 1956 aveva concesso la gestione dell'aeroporto alla Società per azioni gestione aeroporto Torino (SAGAT), ha chiesto e ottenuto che fosse espressamente prevista nella convenzione relativa ai lavori di cui alla legge n. 825 del 1973, la facoltà di eseguire in proprio o tramite la SAGAT i vari adempimenti connessi con l'esecuzione dei lavori stessi.

Avvalendosi di tale facoltà prevista in convenzione, il sindaco di Torino, previa deliberazione del consiglio comunale, nella seduta del 21 giugno 1977, ha dato mandato alla società SAGAT di curare la realizzazione di tutte le opere, e con procura in data 27 luglio 1977 ha conferito formale incarico per il compimento degli atti relativi al presidente e al vice presidente della società stessa.

Si fa presente infine che questa Amministrazione non ha ritenuto opportuno fornire alcuna risposta ufficiale all'esposto citato nell'interrogazione, in quanto si tratta di una lettera anonima, genericamente sottoscritta da un gruppo di dipendenti SAGAT.

*Il Ministro: PRETI.*

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

1) se sia vero il fatto che da quattro anni le patenti agricole, categoria A, non sono più valide perché l'attuale legge in vigore abolisce le patenti agricole e richiede a chi deve guidare dei trattori le patenti categoria B degli autoveicoli, prevedendo, a seguito di ciò, in via di sanatoria, di concedere la trasformazione delle patenti agricole già rilasciate prima del 21 marzo 1974 in patenti categoria B, per permettere ai titolari di patenti agricole di continuare l'uso del trattore senza subire altri esami;

2) pure, se sia a conoscenza del fatto che quanto è detto sopra purtroppo fino ad oggi non si è avverato: i trattoristi agricoli continuano a usare i trattori con patenti non più valide ed inoltre le prefetture convalidano le scadenze delle medesime, pur sapendo che sono definitivamente scadute;

3) infine, di fronte al fatto che praticamente i coltivatori diretti trattoristi sono dei fuorilegge legalizzati, se ritenga il Governo opportuno l'applicazione della legge. (4-06454)

**RISPOSTA.** — L'articolo 4 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, che sostituisce totalmente l'articolo 86 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, non prevede più il rilascio di specifiche patenti per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici, stabilendo che, per la guida dei veicoli su indicati, occorre la patente per autoveicoli della categoria B.

Le patenti per macchine agricole, come anche quelle per carrelli o per macchine operatrici, rilasciate prima del 21 marzo 1974, conservano però la loro validità che, ad ogni scadenza, può essere confermata dalla prefettura con le consuete modalità. Quanto sopra è stato chiarito dal Ministero dei trasporti con circolare del 13 maggio 1974 n. 12.

Naturalmente chi è titolare anche di patente per autoveicoli della categoria B o superiore non ha più bisogno della patente agricola che, in questo caso, non viene più rinnovata dopo la sua scadenza di validità.

La nuova normativa, pertanto, mentre ha mantenuto integralmente i diritti acquisiti, ha agevolato l'utenza, che non ha più bisogno di conseguire un'apposita patente per le macchine agricole, essendo sufficiente quella, che oramai tutti conseguono, necessaria per la guida di autoveicoli.

Inoltre il nuovo testo dell'articolo 86, agevolando ulteriormente i trattoristi agri-

coli, consente la guida di macchine agricole anche ai mutilati ed ai minorati fisici, che prima ne erano invece categoricamente esclusi.

*Il Ministro:* PRETI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se la direzione generale delle ferrovie dello Stato tarderà ancora molto ad equipaggiare la stazione ferroviaria di Cuneo-Altipiano di apposite scale mobili per i viaggiatori in arrivo ed in partenza da Cuneo. La cosa sarebbe oggi di facile soluzione, stante i pochi lavori da eseguirsi, la relativa conseguente modica spesa e l'importanza internazionale che nell'autunno 1979 assumerà la stazione di Cuneo quando sarà terminata la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-San Dalmazzo di Tenda-Nizza-Ventimiglia. (4-06492)

**RISPOSTA.** — L'Azienda delle ferrovie dello Stato non è in grado di programmare, almeno per ora, l'installazione di scale mobili nella stazione di Cuneo. Poiché, infatti, il dislivello esistente tra il piano del piazzale esterno ed il piano dei marciapiedi a servizio dei treni (di circa metri 4,50) è di poco superiore a quello dei sottopassaggi di stazione, al provvedimento predetto non può essere dato carattere prioritario rispetto ad altre più pressanti esigenze avvertite per gli impianti del servizio viaggiatori.

*Il Ministro:* PRETI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per rinnovare le richieste già avanzate con le interrogazioni n. 4-05981 e n. 3-02409, alle quali non è stata data risposta, ed in particolare per quella a risposta orale alla quale l'interrogante non avrebbe voluto rinunciare ma non poté essere presente in aula al momento della trattazione.

L'interrogante intende inoltre suggerire la costituzione di una azienda di vendite collettive all'estero di prodotti delle

industrie a partecipazione statale, nel presupposto che solo attraverso l'acquisizione di mercati esteri — cosa che non possono fare le singole aziende di Stato — potrebbero restare in vita e risanare talune società come l'Unidal e l'Alfa Sud.

(4-06664)

**RISPOSTA.** — Il commercio con l'estero si svolge in Italia in regime di libera iniziativa per cui non si vede perché l'acquisizione di clientela estera sia possibile per aziende private, anche medie e piccole, e non sarebbe possibile invece — come asserito — per le aziende a partecipazione statale. Tuttavia se si pensa che ai fini di una maggiore concorrenzialità sui mercati esteri potrebbe essere opportuna la concentrazione dell'offerta attraverso la costituzione di un'unica azienda di vendita, il problema dovrebbe essere sottoposto alla attenzione del competente Ministero delle partecipazioni statali.

*Il Ministro:* STAMMATI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei trasporti, al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere — dopo che all'aeroporto di Biella-Cerrione (Vercelli) è stata riconosciuta la qualifica di aeroporto turistico internazionale —:

1) se si possa per esso prospettare lo sviluppo dell'aviazione per affari con aerei sia privati sia da noleggio;

2) altresì, dato il buon livello delle infrastrutture esistenti ed anche delle decisamente buone condizioni atmosferiche prevalenti, se sarebbe opportuno che su tale campo venisse trasferita anche l'attività attualmente svolta a Vercelli, dove l'aeroporto è a ridosso della città e la pista è su fondo erboso naturale;

3) se sia necessario portare le infrastrutture dell'aeroporto di Cerrione ad un livello più adeguato al ruolo che potrà assumere, compiendo gli investimenti per il prolungamento della pista a 1.200 metri

e per un nuovo impianto di illuminazione di bordo e testate, con un impegno di spesa di circa mezzo miliardo. (4-06721)

**RISPOSTA.** — Per l'aeroporto di Biella-Cerrione, che già serve una vasta area industrializzata nella parte settentrionale della regione, dato il buon livello delle infrastrutture esistenti e le buone condizioni atmosferiche prevalenti, si può prospettare lo sviluppo dell'aviazione per affari con aerei sia privati sia da noleggio, mentre sono da escludere, per lo meno a tempi medio-brevi, i servizi di aerotaxi a programma per l'aeroporto di Linate o di Caselle che distano per strada rispettivamente solo un'ora e quaranta e un'ora e un quarto.

In tale previsione nulla vieta un ulteriore potenziamento delle suddette infrastrutture, per la spesa prevista di circa mezzo miliardo di lire ai prezzi correnti, per portare l'aeroporto stesso ad un livello adeguato al ruolo che può competergli in futuro. Va però precisato che trattandosi di un aeroporto privato, l'onere suddetto dovrebbe essere sostenuto per intero dalla società SACE, proprietaria dei terreni e che ha già costruito tutte le infrastrutture esistenti, non potendo lo Stato stanziare il finanziamento in questione, basandosi sui propri fondi ordinari di bilancio.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei trasporti e al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere:

1) i motivi per cui le ferrovie dello Stato, così sembrerebbe, hanno programmato di iniziare nel prossimo settembre 1979 il servizio viaggiatori sulla ricostruita linea ferroviaria Cuneo-Greil sur Roya-Ventimiglia con le scomode automotrici leggere a nafta *ALn 668* che costringono gli utenti (non va assolutamente dimenticato come sia prevedibile che la ricostruita linea sarà subito collaudata da una notevole folla di turisti internazionali anche

di oltre oceano) ad immobilizzarsi sui sedili con le ginocchia quasi fin sotto il inento ed a preoccuparsi di non dare fastidio al viaggiatore che si trova seduto di fronte, senza avere in tal modo la possibilità di ammirare, per queste costrizioni fisiche, il paesaggio turistico;

2) se sia il caso, invece, di programmare altri tipi di convogli, formati da carrozze ferroviarie Eurofima ovvero *grand comfort*, ovvero di vecchio tipo, ma pur sempre comode, serie *ABz 52.000*, *ABz 53.000*, trainati da locomotive *DE 345* delle ferrovie dello Stato;

3) se sia il caso, allo scopo di evitare che il servizio viaggiatori venga disimpegnato dalle scomode automotrici *ALn 668* e di risolvere i problemi di cambio treno e di sosta a Cuneo, a Limone Piemonte ed a Ventimiglia, di progettare subito, fin da questo momento, l'elettificazione a corrente continua 3 chilovatt del tronco Limone Piemonte-Breil sur Roya-Ventimiglia. Com'è noto, si sono spesi e si stanno spendendo parecchi miliardi di lire del contribuente italiano per riattivare la suddetta linea disastata nel 1944; si sono attesi molti anni per vederne la ricostruzione da tutti desiderata, ed ora, inspiegabilmente, si propone all'utenza un servizio assai poco confortevole che, indubbiamente, disattenderà speranze ed attese della zona e del turismo internazionale. Alla luce di tali considerazioni, è necessario, in via subordinata almeno, che le ferrovie dello Stato italiane attrezzino in modo più confortevole, installandovi anche un piccolo bar, l'interno di una dozzina di queste automotrici *ALn 668*, assegnandole, così trasformate, al servizio di questa linea. Diversamente, si può pensare che si voglia in maniera evidente (e sarebbe veramente utile conoscere in quale ambiente è nata questa iniziativa) affossare sul nascere la ricostruita linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia. Non va dimenticato che prima del 1940 correvano sulla Cuneo-Nizza e sulla Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia coppie di diretti internazionali (222 e 225) composti da splendide carrozze

viaggiatori francesi *PLM ABz* serie 330 e 3400, svizzere *SBB, CFF e BLS* serie 2600, unitamente a carrozze ristorante della *CIWL*, serie 2870 e 3400. (4-06748)

**RISPOSTA.** — Le modalità d'esercizio e la conseguente impostazione dei treni sulla linea Cuneo-Breil-Ventimiglia-Nizza (la cui riapertura all'esercizio è prevista per il 30 settembre 1979) hanno formato oggetto di apposite riunioni tra gli organi competenti delle ferrovie italiane e di quelle francesi, indette per un primo esame di carattere generale. Il programma definitivo potrà essere deciso nel corso di una prossima riunione e, come d'uso, dopo che si saranno espressi in proposito anche gli enti locali.

Comunque, per quanto riguarda il materiale che potrà essere impiegato si fa presente che, sulla base delle attuali ipotesi di traffico, è stato per ora concordato con le ferrovie francesi l'impiego di locomotive *D 345* per i treni viaggiatori con materiale ordinario e per i treni merci, e di automotrici *ALn 668* della serie 1000 di recentissima costruzione, tuttora in corso di consegna da parte delle ditte costruttrici, per i treni viaggiatori composti con materiale leggero. I mezzi di trazione suddetti costituiscono i tipi più moderni nella trazione *diesel* in esercizio sulla rete delle ferrovie dello Stato.

D'altra parte gli impegni di circolazione prevedibili non giustificano, al momento, secondo le risultanze dei contatti avuti con le ferrovie francesi, l'estensione dell'elettrificazione a 3 chilovolt corrente continua, esistente sul tratto Cuneo-Limone, al tronco in territorio francese Limone-Breil-Ventimiglia. Tale provvedimento potrebbe, al caso, essere preso in considerazione in futuro, qualora esigenze di traffico concretamente manifestatesi ne consigliassero l'adozione.

Per quanto concerne poi la possibilità dell'attuazione di un servizio di ristoro sui treni che verranno impiegati sulla linea in questione, si fa presente che le modalità d'esercizio attualmente previste escludono l'utilizzazione di automotrici attrezzate a tal fine.

Inoltre, considerata la percorrenza relativamente breve, non è prevista, almeno per il momento, l'attuazione di alcuna forma di ristorazione. Con ciò non si vuole escludere però che, in riferimento agli orari che verranno osservati da alcuni convogli e all'intensità di traffico che nel nuovo collegamento si registrerà, non possa essere attentamente esaminata in futuro l'eventualità di attuare un servizio di ristorazione.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro dei trasporti e al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

1) se risponda a verità la notizia della creazione di un aeroporto tra Vigone, Buriasco e Macello (Torino); si rende noto che si tratta di terreni in una zona di alta produttività dal punto di vista agricolo e che è assurdo vincolare a strutture aeroportuali fondi tra i più feraci ed irrigui della pianura piemontese;

2) se intenda il Governo, invece, porre allo studio la creazione di un vero aeroporto, potenziando le strutture di quello già in funzione a Levaldigi (Cuneo), dove tra l'altro c'è la sicurezza per tutto l'anno della mancanza della nebbia e che costituirebbe la vera alternativa all'aeroporto di Torino-Caselle. (4-06934)

**RISPOSTA.** — Si assicura che nessuna iniziativa è in atto per la creazione di un aeroporto nell'area interessante i comuni di Vigone, Buriasco e Macello.

Per quanto concerne la possibilità di considerare l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi sostitutivo dell'aeroporto di Caselle nei periodi di chiusura al traffico di quest'ultimo, si precisa che attualmente l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi non è in grado di assorbire la quantità e la qualità del traffico interessante l'aeroporto di Caselle poiché è dotato di una pista di volo lunga circa la metà di quella dell'aeroporto torinese.

Si assicura tuttavia che nel corso dell'elaborazione del piano nazionale degli aeroporti da parte della direzione generale dell'aviazione civile sarà adeguatamente considerata la situazione generale relativa all'aeroporto di Cuneo-Levaldigi e verranno valutati gli eventuali ulteriori interventi da realizzare per consentire all'aeroporto stesso di svolgere un ruolo di sussidio allo scalo di Torino.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — dopo la costituzione a Pinerolo (Torino) di un comitato coordinatore per i musei, che sono il museo storico al Senato, la collezione d'arte a palazzo Vittone, il museo di scienze naturali, quello di preistoria e antropologia, il Centro arti e tradizioni popolari (etnografico), quello di mineralogia —:

1) quali iniziative intenda prendere per venire incontro al comune di Pinerolo che deve restaurare:

a) il Senato di cui, a causa dell'umidità dell'edificio, si discute la sopravvivenza come museo storico adatto all'esposizione di documenti e nel quale tra l'altro manca il custode e il personale di vigilanza;

b) la collezione civica d'arte, per la quale sono previsti lavori di collegamento; l'ambiente è privo di riscaldamento e la collezione è visibile a cura di un ordinatore che è volontario;

c) il museo di scienze, la cui apertura è discontinua e in cui è necessario allestire una seconda sala per alloggiare la raccolta del museo di mineralogia;

d) il museo etnografico, che è tutto, o quasi, da inventare, in quanto alloggiato nei sotterranei di palazzo Vittone che attende dei lavori primari perché sia possibile iniziare l'allestimento;

e) il museo di preistoria e antropologia, che è sorto e vive per opera tenace di un gruppo di appassionati volon-

tari e che ha anche esso problemi di riscaldamento e di ampliamento;

2) inoltre, se ritenga lo Stato dare un congruo contributo alla città di Pinerolo, che è avviata ad avere nei diversi musei civici centri di alto interesse culturale, assieme con il museo della cavalleria, a carattere nazionale, che da anni accoglie nelle sale visitatori italiani e stranieri;

3) se intenda, infine, premere sulla Regione Piemonte perché è pure necessario che anch'essa stanzi un adeguato contributo. (4-07142)

**RISPOSTA.** — L'oggetto dell'interrogazione, tranne il punto e), non rientra nella competenza di questo Ministero ma in quella della Regione Piemonte; pertanto si risponde solamente per quanto riguarda la competenza di questa Amministrazione.

In merito al museo di preistoria e antropologia, si precisa che si tratta di una esposizione di calchi e di copie di incisioni su roccia, di valore eminentemente didattico, organizzata localmente con lodevole impegno. Detta mostra è attualmente sistemata in locali atti allo scopo della stessa, per cui questa Amministrazione non ravvede, almeno per ora, alcuna necessità di ampliamento.

Quanto alla concessione di un contributo da parte di questo Ministero alla città di Pinerolo, si fa notare che l'intervento finanziario di questo Ministero in favore di monumenti e musei di proprietà non statale ha carattere discrezionale ed è subordinata alla sussistenza di precise condizioni richiamate dalle vigenti leggi in materia di tutela sulle cose di interesse artistico o storico.

*Il Ministro:* ANTONIOZZI.

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

1) notizie precise sul progetto per eliminare i passaggi a livello incustoditi nel territorio del comune di Galliate (No-



vara), a seguito degli incontri che stanno attualmente avvenendo tra l'amministrazione comunale e le Ferrovie nord-Milano;

2) se veramente esista il progetto di potenziare la linea Novara-Saronno mediante una maggiore velocità di percorrenza ed una maggiore frequenza dei convogli, che comporterebbe la necessità di evitare ogni incrocio diretto fra la rete stradale e quella ferroviaria, mediante la costruzione di due sovrappassi: uno in prossimità di via della Scaglia, che colleghi via Amore e via Baraggioli, e l'altro in via Nivellina;

3) pure, se si intendano accettare le richieste delle organizzazioni contadine per un allargamento a sei metri della sede stradale dei sovrappassi per permettere l'incrocio degli automezzi agricoli; notizie sulla spesa per la costruzione del sovrappasso di via della Scaglia a totale carico delle Ferrovie nord e sulla spesa del comune per mettere a disposizione i terreni e per costruire le rampe di accesso e, pure, quale sarà il contributo richiesto dalle Ferrovie nord al comune per il sovrappasso di via Nivellina;

4) ancora, quando si preveda l'inizio e la fine dei lavori di costruzione ed infine, se il progettato aumento della frequenza delle corse, provocando anche la congestione progressiva del traffico automobilistico nei pressi del passaggio a livello della strada per Camera (Novara), in un futuro non molto lontano provocherà una soluzione analoga anche per l'area di via Montegrappa e via Varzi. (4-07264)

**RISPOSTA.** — Sulla linea ferroviaria Saronno-Novara sono in corso lavori di risanamento della massicciata e di sostituzione delle rotaie attuali con altre più pesanti. Tali interventi, finanziati con i fondi di cui all'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, concernente, tra l'altro, l'ammodernamento e il potenziamento delle Ferrovie nord-Milano, potranno consentire l'auspicato miglioramento della velocità di percorso sulla linea in questione.

A seguito di accordi intercorsi fra l'amministrazione comunale di Galliate e la società Ferrovie nord-Milano, è stato definito il programma per la soppressione di tre passaggi a livello incustoditi e di uno comandato a distanza mediante la costruzione di due sovrappassi, rispettivamente in via Baraggioli ed in via Nivellina, aventi ambedue la sede stradale larga sei metri. I lavori inizieranno non appena i relativi progetti, attualmente in elaborazione, saranno stati approvati.

Per quanto concerne la ripartizione delle spese, gli accordi intercorsi fra la società nord-Milano e il comune di Galliate prevedono:

1) a carico della società Ferrovie nord-Milano: la progettazione e la costruzione delle strutture dei sovrappassi veicolari, la fornitura in opera di materiale misto per le rampe di accesso, la modifica agli impianti ferroviari;

2) a carico del comune di Galliate: l'acquisizione delle aree non ferroviarie necessarie per la costruzione dei manufatti, la chiusura definitiva dei passaggi a livello incustoditi con deviazione delle strade interessate e i relativi allacciamenti ai sovrappassi, le opere accessorie, la pavimentazione delle rampe, la segnaletica, la illuminazione e la manutenzione dei manufatti.

Per quanto riguarda l'eventuale concorso da parte del comune alla spesa per la realizzazione dei sovrappassi si tratterà, comunque, di una somma molto ridotta, il cui ammontare dovrà essere definito al momento della stipula della convenzione destinata a regolare i rapporti reciproci fra gli enti interessati.

È da ritenere che il sovrappasso di via Baraggioli possa alleggerire il traffico al passaggio a livello di via Varzi e via Montegrappa, comandato dalla stazione di Galliate, per il quale comunque il comune avrebbe manifestato l'intenzione di costruire un manufatto di svincolo.

*Il Ministro:* PRETI.

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

1) se intenda dare assicurazioni ufficiali sulle prospettive future della presenza a Verbania (Novara) del servizio di navigazione sul lago Maggiore, poiché nei mesi scorsi erano corse voci di un ulteriore depotenziamento della sede in Intra a favore di quella di Arona (Novara), dove sono già localizzati i cantieri navali, tenendo conto che con la realizzazione del porto nuovo, già progettato e finanziato per centinaia di milioni, Intra sarà il fulcro centrale del servizio lacuale;

2) pure, se lo scalo di Verbania-Suna, considerato una specie di ramo secco abbia ancora serie prospettive di soppressione, dopo che l'albergatore sunese, Remo Gualdi, gestore dell'hotel *Pesce d'Oro*, sul lungolago vicino l'imbarcadero, aveva messo una cesta all'ingresso, con preghiera agli utenti dei battelli di depositarvi i biglietti usati per arrivare a Suna ed in soli cinque mesi (da maggio a ottobre) ha raccolto biglietti per circa 2 milioni di lire, cifra ragguardevole da mettere in crisi le affrettate statistiche della società di navigazione, dimostrando la buona produttività dello scalo di Suna;

3) se l'originale idea dell'operatore turistico verbanese servirà a ripristinare, almeno nella stagione estiva, le due corse turistiche del mattino e del pomeriggio, già in orario fino a due anni fa;

4) infine, i risultati dell'incontro avvenuto nella prima decade di gennaio 1979 presso il Ministero dei trasporti sulla valutazione globale dei problemi tecnico-politici di tutta la gestione della navigazione nel lago Maggiore. (4-07265)

RISPOSTA. — Non è previsto alcun provvedimento volto al depotenziamento della sede di Intra il cui personale è stato, anzi, accresciuto negli ultimi tempi proprio in vista della prossima ultimazione dei lavori relativi alla costruzione del nuovo porto.

In merito alla richiesta diretta ad ottenere la riapertura dello scalo di Suna, soppresso nel 1976, si fa presente che non è possibile un accoglimento della stessa in quanto il ripristino di detto scalo non è giustificato dal numero dei passeggeri che ne usufruiscono. Infatti, contrariamente ai risultati dell'indagine svolta dall'albergatore di Suna, privi per altro di qualsiasi attendibilità, nel corso del 1975, il numero dei passeggeri diretti a Suna non è stato mai superiore alle sei unità per ciascuna corsa e nel corso del 1976, tale media è discesa al disotto delle cinque unità, con un introito complessivo annuo per la gestione, pari a lire 296.300. Nessun abbonamento è stato mai richiesto per tale destinazione. A circa un chilometro da Suna, inoltre, si trova lo scalo di Pallanza (Novara), che è di gran lunga più importante e perfettamente in grado, data la vicinanza, di servire, senza eccessivi disagi per i turisti e i viaggiatori, entrambe le località.

Circa l'accenno all'incontro che, secondo quanto asserito nell'interrogazione, avrebbe dovuto tenersi presso il Ministero dei trasporti nella prima decade del mese di gennaio 1979 per una valutazione globale dei problemi tecnico-politici di tutta la gestione del lago Maggiore, si fa presente che nessuna richiesta volta a promuovere detto incontro è stata mai avanzata da parte di organi esterni al Ministero.

*Il Ministro:* PRETI.

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

1) sia le cause del deragliamento del treno locale 3192 Cuneo-Torino avvenuto immediatamente a valle della stazione di Centallo (Cuneo) la sera del 14 febbraio 1979, sia le relative responsabilità;

2) fino a quando sia prevedibile che la direzione generale delle ferrovie dello Stato ritardi ad installare nella stazione di Centallo gli apparati ACE ed i relativi impianti idrodinamici per la manovra au-

tomatica e più sicura degli scambi e dei relativi segnali;

3) con l'occasione, se sia il caso di sollecitare la direzione generale delle ferrovie dello Stato a ripristinare l'incrocio di San Benigno di Cuneo e di Maddalene (vedi precedente interrogazione dell'interrogante) già in esercizio durante l'ultimo conflitto mondiale per maggiormente facilitare il movimento dei treni tra Cuneo e Fossano. (4-07301)

RISPOSTA. — Lo svio del treno 3192 del 14 febbraio 1979 nella stazione di Centallo è stato causato dall'errato azionamento di uno scambio da parte del personale preposto alla manovra, per altro non rilevato dal dirigente movimento, per cui il convoglio stesso in partenza è andato a urtare contro il paraurti posto all'estremità del secondo binario.

Per quanto concerne la lamentata mancanza a Centallo di un apparato per la manovra automatica dei deviatori, si precisa che, nelle stazioni di modesta importanza poste su linee a limitato traffico, quale la linea in questione, di norma la manovra dei deviatori avviene manualmente sul posto.

I deviatori stessi sono però muniti di fermascambi di sicurezza e di collegamenti a chiavi, le quali possono essere estratte solo se la posizione degli aghi degli scambi è quella voluta. In tal modo, dal possesso di determinate chiavi, il dirigente acquisisce la certezza della regolarità dell'istradamento.

Si assicura, per altro, che sul tratto Fossano-Cuneo, nel quale è compresa la stazione di Centallo, è prevista l'installazione di un sistema centralizzato di comando e di regolazione della circolazione dei treni, denominato CTC, e la trasformazione delle attuali fermate di San Benigno di Cuneo e di Maddalene in posti di movimento, atti agli incroci, telecomandati dalla stazione di Cuneo.

*Il Ministro:* PRETI.

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

1) se ravvisi l'opportunità di far procedere ai lavori di ampliamento e di elevazione della stazione ferroviaria di Biella-San Paolo (Vercelli), la cui costruzione data oltre 40 anni, quando era in servizio, soltanto, la linea Biella-Novara con due o tre coppie di treni al giorno. Il fabbricato si presenta assolutamente inadeguato alla bisogna ed ha l'aspetto di una stazioncina di paese;

2) inoltre, se intenda aprire una inchiesta circa lo stato dei lavori della fontana-monumento dedicata alla Resistenza, esistente nella piazza San Paolo, prospiciente alla stazione medesima. La costruzione dell'opera, che risale a parecchi anni fa, è rimasta inspiegabilmente incompiuta. (4-07358)

RISPOSTA. — Il fabbricato viaggiatori della stazione di Biella San Paolo è stato costruito all'epoca della realizzazione della linea Novara-Biella (anni 1932-34), con lo stile al tempo dominante, come gli altri fabbricati della stessa linea.

La semplicità delle linee architettoniche ridotte all'essenziale, fa effettivamente apparire di modeste dimensioni detto fabbricato, che, invece, avendo una superficie coperta di circa metri quadrati 835 ed un volume di metri cubi 5.160, è pienamente sufficiente per le esigenze del servizio ferroviario che si svolge in quella stazione. Il fabbricato in questione, anzi, ha dimensioni maggiori rispetto ad altri analoghi impianti interessati da un più elevato volume di traffico e pertanto negli interventi programmati in tale settore sull'intera rete delle ferrovie dello Stato, l'ampliamento e le migliorie richieste non possono essere collocati in posizione prioritaria.

Per quanto riguarda la fontana-monumento nella piazza prospiciente la stazione predetta, si precisa che la costruzione dell'opera è di competenza, dell'amministrazione comunale di Biella.

*Il Ministro:* PRETI.

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

1) se intenda soddisfare le legittime esigenze dei cittadini residenti nella zona occidentale del Biellese, prettamente industriale, e che ha per centro il comune di Cossato (Vercelli), con oltre 16 mila abitanti e cioè dare disposizioni affinché tutti i treni, diretti o rapidi, in partenza da Biella-San Paolo a Torino e viceversa e quelli diretti dalla stessa stazione a Genova e viceversa vengano prolungati fino alla stazione di Cossato. Già sono state inviate richieste in tal senso al compartimento delle ferrovie dello Stato di Torino, alla Regione Piemonte ed alla presidenza del comprensorio biellese. Si tratterebbe di servire una zona che comprende circa 40 mila abitanti i quali sono costretti, giunti in ferrovia dalle succitate città, a servirsi di taxi o di auto da noleggio, poiché, specialmente nelle ore serali e notturne, gli autobus di linea non sono più in attività di servizio; e mal si conciliano - durante l'arco della giornata - inoltre, gli orari di coincidenza. È necessario, cioè, che vi siano coppie di treni Cossato-Torino, via Biella e viceversa; Cossato-Genova, via Biella e viceversa;

2) altresì, se intenda provvedere con urgenza alla risoluzione del problema, in maniera che, con i nuovi orari in vigore dal maggio 1979, l'innovazione richiesta dalle popolazioni del cossatese e della valle Sessera, possa essere concretizzata.

(4-07359)

RISPOSTA. — Attualmente, fra i treni in transito da Cossato per Biella, sei, una volta giunti a Biella, trovano coincidenza con i treni per Santhià-Torino o Santhià-Vercelli, due (treni 2266 e 3384) consentono di evitare il trasbordo a Biella, mentre soltanto per i rimanenti due (treni 2268 e 2270, provenienti da Milano) non sono previste coincidenze a Biella. Si evidenzia in particolare la coincidenza tra i treni 3440 (Novara partenza ore 6,14-Cossato partenza ore 7,07), Biella San Paolo arrivo ore 7,25) e 167 (Biella San Paolo

ore 7,42-Torino Porta Susa arrivo ore 9,02). Nel senso inverso ben cinque treni (2267, 3375, 3381, 3389 e 3391), interessanti il tratto Santhià-Biella San Paolo, proseguono per Cossato-Novara. In particolare, si segnalano la coincidenza tra il treno rapido 961 (Torino Porta Nuova partenza ore 12,55-Biella San Paolo arrivo ore 14,08) ed il treno 3451 (Biella San Paolo partenza ore 14,13-Cossato arrivo ore 14,27-Novara arrivo ore 15,27) e la coincidenza tra il treno espresso 165 (Torino Porta Susa partenza ore 18,36-Biella San Paolo arrivo ore 19,57) ed il treno 3391 (Biella San Paolo partenza ore 20,23-Cossato arrivo ore 20,43-Novara arrivo ore 21,42).

Per quanto sopra esposto si ha motivo di ritenere che, in generale, il coordinamento tra i servizi interessanti i tratti Santhià-Biella San Paolo e Biella San Paolo-Cossato-Novara sia soddisfacente, mentre - in particolare - i collegamenti tra Cossato e Torino, via Biella San Paolo, risultano idoneamente assicurati a mezzo delle coincidenze sopra evidenziate. D'altra parte, con le coincidenze summenzionate vengono assicurati i collegamenti con e da Torino non solo per gli utenti facenti capo a Cossato, ma anche per gli utenti degli altri centri serviti dai treni locali 3440, 3451 e 3391.

In merito, poi, alla richiesta di prolungare sino a Cossato i treni 128-129 e 130-131 circolanti tra Biella e Genova, si fa presente che il provvedimento richiesto, dettagliatamente esaminato dagli organi competenti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, comporterebbe elevati oneri di esercizio. Infatti, non essendo l'impianto di Cossato dotato di dormitorio per il personale, si renderebbe necessario - alla sera - prevedere il ritorno a vuoto del materiale rotabile a Biella e - al mattino - la restituzione (sempre a vuoto) dello stesso materiale a Cossato.

Inoltre, considerando che, attualmente, la linea Biella-Cossato-Novara è presenziata fino alle ore 22,10, occorrerebbe prolungare il periodo di presenziamento fino alle ore 0,10, con conseguenti onerosi impegni di personale, per altro non dispo-

nibile. D'altro canto, tali oneri, che ammontano a circa 55 milioni di lire annue (esclusi i consumi di carburante e l'usura dei mezzi), non sarebbero giustificati da un'adeguata domanda da parte dell'utenza del servizio ferroviario tra Cossato e Biella San Paolo.

*Il Ministro:* PRETI.

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

1) qualche notizia sulla richiesta di autorizzazione per la costruzione di un sottopassaggio alla linea ferroviaria Torre Pellice-Torino in corrispondenza della progressione 14+333 inoltrata dall'amministrazione comunale di Luserna San Giovanni (Torino), in data 9 gennaio 1976;

2) se risponda a verità il fatto che detta pratica non sia ancora sbloccata a causa delle lungaggini burocratiche dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, che si trova in Italia: dopo la faticosa data del 9 gennaio 1976, inizio della richiesta di costruzione del suddetto sottopassaggio, in data 21 giugno 1978 l'amministrazione di Luserna San Giovanni, dopo numerosi contatti verbali con gli uffici del compartimento ferroviario, che esiste in Torino, trasmette una lettera di puntualizzazione di dati tecnici trasmessi verbalmente e in data 4 settembre 1978, sempre dopo solleciti del sindaco di Luserna, l'azienda autonoma richiede ancora modifiche agli atti progettati e in data 6 ottobre 1978 l'amministrazione comunale ripresenta gli elaborati modificati secondo richiesta e in data 4 dicembre 1978 l'azienda autonoma comunica finalmente che non può consentire la costruzione del sottopasso da parte del comune, ma di provvedere direttamente previo versamento di lire 109.158.000 e la stipula alla convenzione e in data 2 gennaio 1979 l'amministrazione comunale comunica con lettera di accettare tutte le condizioni della suddetta Azienda delle ferrovie dello Stato;

3) perché a tutt'oggi non si sia ancora concluso niente e se il compartimen-

to ferroviario di Torino abbia inviato a Roma la bozza di convenzione da sottoporre poi all'amministrazione comunale di Luserna San Giovanni;

4) inoltre, se ritenga quanto sopra una esperienza umiliante, una *via crucis* tra un ufficio e l'altro, un giocare a scaricabarile, un palleggio di responsabilità tra Torino e Roma, succeduto in tre anni, in cui il sindaco di Luserna per decine di volte, con o senza tecnici progettisti, è stato alla direzione compartimentale di Torino per informarsi dello stato della pratica e per sollecitare il disbrigo della stessa con i capi dell'ufficio lavori;

5) anche, dato che detto sottopasso è urgente per risolvere problemi di circolazione e per risolvere altresì un raccordo della rete di fognatura, in quanto in larga parte di Luserna non ha funzionato il servizio di fognatura perché manca l'attraversamento della ferrovia (attraversamento che va fatto successivamente alla realizzazione del sottopasso per evitare spreco di denaro), se ritenga il Governo di insistere, se può, su questa Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, perché non cambi più indicazione per gli atti progettuali del sottopasso ferroviario richiesto da una periferica amministrazione comunale situata ancora in Italia, e si possa così procedere finalmente alla sua costruzione. (4-07615)

RISPOSTA. — Il comune di Luserna San Giovanni ha presentato all'ufficio lavori compartimentale delle ferrovie dello Stato di Torino richiesta di autorizzazione a sottopassare la linea Torre Pellice-Torino, mediante la costruzione di un sottovia in corrispondenza del chilometro 14+333, in data 23 ottobre 1974. L'ufficio lavori compartimentale di Torino, esaminato il progetto predisposto dal comune, in data 20 novembre 1974 notificava al progettista le modifiche da apportare al progetto stesso per renderlo conforme alle esigenze dell'esercizio ferroviario.

Il comune di Luserna San Giovanni non diede ulteriore corso alla pratica e

solo in data 10 ottobre 1977, su invito effettuato dall'ufficio lavori compartimentale delle ferrovie dello Stato in data 3 settembre 1977, presentava un nuovo progetto che all'esame dei tecnici delle ferrovie dello Stato non risultò comprendere le modifiche già richieste dopo il precedente esame soprattutto per quanto concerneva l'altezza libera prevista tra l'intradosso del costruendo sottovia ed il piano stradale. Di conseguenza il progetto subì ulteriori rielaborazioni e soltanto in data 3 luglio 1978 l'ufficio lavori compartimentale delle ferrovie dello Stato di Torino fu in grado di inviarlo all'esame della direzione generale delle ferrovie dello Stato - servizio lavori e costruzioni manifestando delle perplessità riguardo all'approvazione del progetto medesimo per il fatto che l'altezza libera anzidetta rimaneva prevista in soli metri 2,80, notevolmente ribassata rispetto alla sagoma normale di metri 4,50.

La direzione generale delle ferrovie dello Stato - servizio lavori e costruzioni approvava il progetto in linea di massima compresi i lavori accessori, quali fognature eccetera e in data 14 agosto 1978 lo restituiva all'ufficio lavori compartimentale delle ferrovie dello Stato di Torino con alcune prescrizioni intese a prevenire il verificarsi di incidenti conseguenti all'adozione di altezza libera ridotta e quindi soggetta a possibile urto di autoveicoli contro l'impalcato del ponte. Tali prescrizioni furono comunicate al comune di Luserna San Giovanni in data 4 settembre 1978 e il comune stesso, in data 6 ottobre 1978, nell'inoltrare il progetto definitivo, chiedeva l'autorizzazione ad eseguire i lavori a proprie cura e spese.

La richiesta anzidetta non ha potuto trovare accoglimento da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato in quanto, trattandosi di lavori di costruzione di un sottovia eseguiti in presenza di esercizio ferroviario, è necessaria una competenza specifica nel settore da parte della direzione lavori. Pertanto in apposita convenzione da stipulare tra Azienda delle ferrovie dello Stato ed il comune di Luserna

San Giovanni si pattuisce, tra l'altro, che all'esecuzione di tutti i lavori inerenti la costruzione al rustico del sottovia e tutti i lavori accessori per consentire la costruzione anzidetta (armamento, opere provvisorie per il sostegno del binario, alzamento binario, spostamento linee elettriche, telefoniche e di segnalamento, controllo dei segnali di blocco eccetera) provvederà l'Azienda delle ferrovie dello Stato a sua cura ma a totali spese del comune di Luserna San Giovanni che dovrà versare anticipatamente le somme occorrenti.

In data 27 gennaio 1979 la convenzione è stata inviata in schema alla direzione generale delle ferrovie dello Stato - servizio lavori e costruzioni per l'esame di competenza e da questa è già stata restituita all'ufficio lavori compartimentale delle ferrovie dello Stato di Torino in data 22 marzo 1979 con lievi aggiunte e puntualizzazioni per il successivo inoltramento al comune. Dopo l'accettazione formale da parte del comune di Luserna San Giovanni delle pattuizioni di cui allo schema di convenzione sopra richiamato, si provvederà a compilare ed approvare in sede compartimentale la relativa proposta di spesa.

Si precisa, infine, che l'inizio dei lavori resta subordinato al versamento anticipato da parte del comune di Luserna San Giovanni di tutte le somme preventivate, salvo conguaglio a lavori ultimati.

*Il Ministro: PRETI.*

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere, dato che tra le linee minacciate di soppressione come rami secchi dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato vi è anche la Airasca-Saluzzo-Cuneo:

1) se sia a sua conoscenza il fatto che questa è una zona purtroppo carente di comunicazioni stradali e in effetti la Airasca-Saluzzo-Cuneo, con i suoi 70 chilometri, è oggi servita da poche corse giornaliere ed il treno più veloce impiega ben due ore a compiere il percorso;

2) inoltre, se sia a conoscenza del fatto che, malgrado queste deficienze, per molta popolazione la linea è considerata utile e se ritenga che, se essa fosse più veloce e meglio servita, potrebbe registrare un aumento di passeggeri e di merci;

3) infine, considerando che più danneggiata sarebbe la fascia di popolazione operaia pendolare costretta a far uso della linea ferroviaria, con molti disagi per l'arretratezza del servizio, se ritenga quindi, perciò, di non sopprimere la linea, ma di migliorarla. (4-07667)

RISPOSTA. — Alcune linee del compartimento di Torino, tra cui l'Airasca-Saluzzo-Cuneo, figurano in un contingente di linee secondarie delle ferrovie dello Stato maggiormente deficitarie, dell'estesa complessiva di circa mille chilometri, per le quali è stata formulata un'ipotesi preliminare di soppressione in appendice alla relazione sulle finalità del progetto aziendale di piano integrativo, rimessa alle Regioni unitamente agli elaborati del piano stesso.

In proposito occorre, per altro, precisare che la suddetta ipotesi costituisce semplicemente una proposta basata su soli parametri aziendali, quali il coefficiente d'esercizio (rapporto fra spese ed entrate) delle singole linee e la densità del traffico su di esse svolto, che dovrà essere verificata sulla base di molteplici altri elementi di valutazione in atto non pienamente noti e disponibili (situazione dell'adiacente viabilità ordinaria e degli altri servizi pubblici operanti nelle zone interessate, situazione reale degli impianti delle linee stesse, eccetera), da acquisire mediante lo svolgimento di approfonditi esami, e dovrà, in particolare, essere confrontata con le istanze delle regioni. Al momento quindi non sono previste concrete iniziative sul piano operativo per la soppressione della cointesa linea.

Quanto alla possibilità di migliorare le condizioni di esercizio e di utilizzazione della medesima, si fa presente che per il complesso delle linee secondarie della rete sono in corso di studio, da parte di

un'apposita commissione, moderni sistemi economici d'esercizio che comporteranno consistenti benefici per i traffici interessanti le linee stesse.

*Il Ministro:* PRETI.

DANESI. — *Al Ministro dei trasporti.*  
— Per conoscere — premesso che:

1) i lavori di potenziamento dell'aeroporto Galilei di Pisa, con gli stanziamenti della legge n. 825 del 1973, sono stati aggiudicati al consorzio ICLAP, vincitore di un'apposito appalto-concorso, sin dall'inizio del 1975;

2) già nel 1974 l'ufficio tecnico del consorzio per l'aerostazione di Pisa, in collaborazione con i vari enti interessati e con la consulenza del professore Caroti della locale università, aveva elaborato uno schema di piano regolatore per detto aeroporto atto a renderlo scalo aereo della Regione Toscana;

3) l'8 ottobre 1976, nel corso di un convegno promosso dalla camera di commercio locale, il sottosegretario per i trasporti, Degan, ha dichiarato essere l'aeroporto Galilei lo scalo regionale della Toscana;

4) nel 1977, a distanza di quattro anni dall'entrata in vigore della legge n. 825, gli enti toscani hanno minacciato di chiamare legalmente in causa lo Stato per il mancato inizio dei lavori di ristrutturazione, invocando la decadenza della convenzione;

5) Civilavia ha imposto al consorzio ICLAP, nel luglio del 1978, un termine perentorio per la presentazione di un organico piano operativo per i lavori già stabiliti nello scalo di Pisa, finalizzato anche al recupero del tempo sinora perduto; — quali provvedimenti il ministro intenda adottare perché si ponga termine alle remore ed ai ritardi che hanno sinora intralciato la realizzazione di una opera di riconosciuta importanza regionale consentendo, così, l'oramai indifferibile potenziamento dello scalo aereo di Pisa.

(4-06019)

RISPOSTA. — L'esecuzione dei lavori da realizzare sull'aeroporto di Pisa finanziati con la legge 22 dicembre 1973, n. 825 venne affidata, nel marzo 1976, al consorzio ICLAP (Imprese consorziate lavori aeroportuali), concessionario dei lavori stessi. Subito dopo la consegna di tali lavori, l'amministrazione dell'aviazione civile, si è trovata ad affrontare diverse difficoltà.

In primo luogo, trattandosi di aeroporto militare di notevole rilievo, sussisteva l'indisponibilità di parte delle aree sulle quali ricadevano i lavori. Si presentava poi la necessità di una quantitativa e qualitativa revisione del progetto della viabilità e di alcuni fabbricanti, revisione che era stata richiesta dai diversi enti locali (consorzio aerostazione di Pisa, comune di Pisa, Regione Toscana).

Si evidenzia, inoltre, l'opportunità che i lavori fossero coordinati il più possibile con quelli dell'allacciamento ferroviario tra l'aeroporto e la città di Pisa. Infine, c'era da risolvere il problema dell'interferenza, nelle zone interessate dai lavori, di linee elettriche di reti viarie esistenti e di altri impianti, che subivano e determinavano notevoli condizionamenti ai lavori in questione, anche per la presenza di servitù militari.

Di fronte a tale situazione gli uffici centrali e periferici della direzione generale e dell'aviazione civile hanno dovuto sostenere un particolare impegno, lavorando sempre di concerto con tutti i diversi enti interessati. Dopo l'esecuzione dei lavori preliminari richiesti dall'aeronautica militare, sono già iniziati i lavori per la costruzione della caserma dei vigili del fuoco.

Sono pure iniziati i lavori per la deviazione del collettore principale fognante interferente con alcune opere previste, e di parte delle fognature del piazzale aeromobili. Tuttavia, siccome l'impegno del citato consorzio sull'aeroporto risultava limitato rispetto ai programmi di lavoro previsti e, soprattutto, l'attività espropriativa procedeva con inusitata lentezza, la amministrazione dell'aviazione civile, già dall'ottobre del 1977 impose all'ICLAP la

sostituzione del direttore dei lavori, ingegnere Scardovi, manifestando in data 8 agosto 1978 il proprio gradimento alla nomina del nuovo direttore dei lavori nella persona dell'ingegnere Sodini.

Nel frattempo, già in data 14 luglio 1978, con raccomandata n. 203742, aveva provveduto a diffidare il consorzio stesso cantiere di potenzialità adeguata alle opere da realizzare in modo da garantire un ritmo di lavoro sulla base di un programma esecutivo preciso, compilato in modo da poter garantire il recupero del tempo perduto.

A seguito di tale azione di stimolo, nell'agosto 1978, è stata iniziata anche una parte sia dei lavori del nuovo piazzale aeromobili, sia della nuova cabina elettrica utenze civili connessa alla realizzazione dell'aerostazione merci. Successivamente, nel novembre del 1978, in seguito alla chiusura della pista principale, sono stati iniziati pure i lavori dell'impianto per i voli notturni sulla base di un preciso programma esecutivo.

Si assicura, in ogni caso, che non si mancherà di svolgere tutte le azioni necessarie a far procedere i lavori con un ritmo superiore a quello finora adottato per addivenire ad un rapido compimento delle opere previste.

*Il Ministro:* PRETI.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quando sarà definita la pensione spettante al lavoratore Gennaro Artoni nato a Reggiolo di Reggio Emilia il 30 giugno 1920 e residente a Torno (Como) via Molina 7, per l'intercorso periodo di lavoro svolto alla Gestione governativa per la navigazione sul lago di Como che dovrebbe aver decorrenza dal 1° luglio 1977, spettantegli dal fondo ET-INPS. La pensione dovrebbe avere il n. 128876. (4-06967)

RISPOSTA. — Il signor Gennaro Artoni, ex dipendente della Gestione governativa per la navigazione sul lago di Como, è stato collocato in pensione con decorren-



za 30 giugno 1977 ai sensi dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336.

A favore del predetto è stata già liquidata, fin dal 19 settembre 1977, la pensione di vecchiaia anticipata n. 128876 categoria *ET*, che attualmente è in pagamento presso la sede dell'INPS di Como nella misura provvisoria di lire 315.575 mensili. L'importo della pensione è stato già riconosciuto, a cura dei competenti uffici, sulla base degli incrementi retributivi di cui il signor Artoni ha beneficiato negli ultimi 12 mesi di servizio, anche per effetto dell'articolo 2 della citata legge n. 336, incrementi che hanno fatto lievitare la retribuzione pensionabile.

Attualmente sono in corso le necessarie operazioni contabili per porre in pagamento la pensione del nuovo importo spettante a seguito dell'anzidetta ricostituzione.

*Il Ministro:* SCOTTI.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — atteso che:

1) sia conosciuto il provvedimento di sospensione, assunto dalla direzione, dal lavoro dell'operaio Claudio Mecenero, delegato del consiglio di fabbrica della ditta Milani Resine industria di materie plastiche di Fagnano Olona (Varese);

2) il lavoratore Claudio Mecenero ha correttamente evidenziato le condizioni ambientali e di lavoro aziendale in un convegno sulla salute su iniziativa del consorzio socio-sanitario di Busto Arsizio (Varese);

3) le organizzazioni sindacali della FULC-CGIL, CISL, UIL di Varese, come ha manifestato uno dei segretari, Di Stefano, hanno invitato i lavoratori a respingere l'attacco politico generalizzato della strategia padronale — quali siano gli interventi che sono stati svolti per impedire provvedimenti negatori del diritto e del principio della partecipazione dei lavoratori alla lotta per il miglioramento delle condizioni ambientali ed a difesa della salute non solo dei lavoratori, ma dei

cittadini, per evitare l'accentuarsi di tensioni sociali (già forti per i noti provvedimenti alla Montedison di Castellanza (Varese) con il licenziamento di delegati e non ancora riassunti nel posto di lavoro), così come la distorsione dell'uso delle risorse finanziarie del paese e costi più elevati al servizio sanitario nazionale.

(4-07191)

RISPOSTA. — Con lettera raccomandata del 2 febbraio 1979, la ditta Milani Resine società per azioni di Fagnano Olona ha sospeso dal lavoro dipendente e dalla retribuzione, con effetto immediato, il proprio dipendente Mecenero Claudio membro del consiglio di fabbrica in attesa dell'espletamento della procedura prevista dall'articolo 14 dell'accordo interconfederale del 18 aprile per la costizione ed il funzionamento delle commissioni interne.

Il citato provvedimento è stato adottato dopo che l'azienda è venuta a conoscenza della proiezione, da parte del lavoratore, di diapositive riguardanti gli impianti della fabbrica, in occasione del convegno sulla salute in fabbrica, tenutosi a Busto Arsizio presso il teatro Manzoni. In tale sede, lo stesso lavoratore avrebbe evidenziato la carenza delle norme di igiene ambientale e di lavoro esistenti nella ditta, dando anche personali giudizi sugli effetti nocivi delle sostanze impiegate nei processi lavorativi.

Attuata la menzionata procedura prevista dal richiamato accordo interconfederale, tra l'azienda Milani Resine, l'Unione bustese industriale, i rappresentanti sindacali dei lavoratori ed il consiglio di fabbrica, si è convenuta la riassunzione del Mecenero dal 20 febbraio 1979 e con decorrenza della retribuzione dal giorno 8 dello stesso mese.

Nei confronti dell'azienda è stata anche disposta una visita per l'accertamento dell'osservanza della vigente normativa in materia di prevenzione infortuni e di igiene del lavoro.

Sono state impartite prescrizioni, concernenti l'esatta applicazione delle norme di cui agli articoli 26, 27, 55, 68 e 374 del

decreto del Presidente della Repubblica n. 547, nonché di quelle di cui agli articoli 15, 21, 33 e 34 del decreto del Presidente della Repubblica n. 303.

Per la violazione di cui al citato articolo 33, e precisamente per non aver assoggettato a visite periodiche i lavoratori occupati nel reparto miscelazione e granulazione di materie plastiche con l'aggiunta di vari additivi chimici, il responsabile è stato deferito alla competente autorità giudiziaria.

*Il Ministro:* SCOTTI.

FRANCHI. — *Al Ministro dell'interno.*  
— Per conoscere:

1) se sia vero il fatto che il Ministero dell'interno sia in possesso del testamento politico lasciato dal comandante Junio Valerio Borghese;

2) se sia vero il fatto che nel testamento citato il Presidente del Consiglio del Governo nazionale, auspicato dal comandante, viene indicato nella persona di Giulio Andreotti;

3) se sia altresì vero il fatto che nel testamento si parla dei rapporti fra il comandante, Giulio Andreotti e il suo capo di gabinetto Gilberto Bernabei;

4) se infine, il Governo ritenga doveroso rendere pubblico il testamento che acquista l'importanza di un prezioso documento storico. (4-06630)

RISPOSTA. — Nulla risulta agli atti di questo Ministero circa un asserito testamento politico di Junio Valerio Borghese.

*Il Ministro:* ROGNONI.

FRANCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i motivi per i quali l'inquadramento di Sergio Banti, dipendente delle ferrovie dello Stato (compartimento di Firenze, 24<sup>a</sup> zona, primo tronco, elettricisti di Pisa) continui ad essere quello di operaio qualificato anziché specializzato. (4-07042)

RISPOSTA. — L'apposita commissione prevista dalla legge 9 marzo 1971, n. 98, con deliberazione in data 10 agosto 1971, ha inquadrato, ai sensi dell'articolo 1 della stessa legge il signor Sergio Banti nella terza categoria operai comuni non di ruolo.

In tale posizione egli venne assegnato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in data 29 novembre 1971, al Ministero dei trasporti. Successivamente, a seguito della legge 28 settembre 1977, n. 736, il Banti, sempre in relazione a tale primitiva qualifica di inquadramento è stato considerato assunto presso le ferrovie dello Stato con la qualifica di operaio qualificato non di ruolo, con decorrenza dal 20 luglio 1972, data di effettiva destinazione all'impiego ferroviario.

Alla sistemazione del Banti, come degli altri dipendenti in analoghe condizioni, nei ruoli organici dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con la citata qualifica, si sta attualmente provvedendo, con decorrenza 20 luglio 1978, in base alla citata legge n. 736 del 1977 che consente la sistemazione stessa solo dopo un periodo di sei anni nella posizione non di ruolo. D'altra parte, nella posizione non di ruolo, nella quale il Banti è rimasto finora, non è consentito alcuno sviluppo di carriera.

Si aggiunge tuttavia che la recente legge 6 febbraio 1979, n. 42, concernente nuove norme sullo stato giuridico del personale ferroviario, ha soppresso la qualifica di operaio specializzato prevedendo invece la confluenza delle due già esistenti qualifiche di operaio qualificato e operaio specializzato, nell'unico profilo professionale di operaio qualificato.

*Il Ministro:* PRETI.

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

1) se sia a conoscenza del fatto che da alcune settimane la linea ferroviaria per Calalzo risulta interrotta tanto che i viaggiatori diretti in Cadore (Belluno), sono costretti a trasbordare su autopullman

a Ponte nelle Alpi, mentre le autovetture al seguito dei viaggiatori vengono scaricate a Belluno;

2) se corrisponda a verità il fatto che la interruzione della linea sarebbe stata determinata da generici motivi di precauzione non meglio precisati con la previsione che tale stato di fatto arrivi ad ottobre;

3) inoltre, quale consistenza e concretezza abbia la voce che circola negli ambienti ferroviari per cui l'attuale interruzione avrebbe carattere definitivo, per cui Ponte nelle Alpi sarebbe divenuta la stazione terminale della ferrovia per il Cadore;

4) se sia a conoscenza dell'allarme, del malumore, delle reazioni che già questa interruzione del servizio ha determinato fra la popolazione cadorina, fra gli albergatori, fra gli operatori turistici e fra quanti traggono profitto ed utilità indotte da queste attività a cominciare dalle categorie commerciali;

5) se di fronte all'evidente danno economico che una simile situazione di fatto già oggi arreca ad una delle più rinomate zone turistiche anche sul piano internazionale, sia necessario ed urgente chiarire la realtà della situazione e, particolarmente, i propositi in merito del Ministero dei trasporti avendo presenti le peculiari necessità del Cadore che trae alimento e vita soprattutto dal turismo che, per sua natura, postula rapidità, efficienza, oltre che penetrazione dei servizi ferroviari non dimenticando che la ferrovia del Cadore non è rientrata mai nella categoria dei rami secchi del nostro sistema ferroviario. (4-07665)

RISPOSTA. — A causa delle manifeste condizioni di insufficiente sicurezza per l'esercizio ferroviario su gran parte della tratta Ponte nelle Alpi-Calalzo-Pieve di Cadore, la direzione compartimentale di Venezia delle ferrovie dello Stato ha dovuto disporre la sospensione cautelativa dello esercizio stesso a partire dalle ore 0 del

25 febbraio 1979. Il trasporto viaggiatori è assicurato a mezzo di servizi sostitutivi su strada alle medesime condizioni previste per il trasporto ferroviario.

Per altro, per consentire la più sollecita riattivazione della circolazione dei treni, la Regione Veneto, su sollecitazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, ha promosso uno studio dei provvedimenti necessari per la protezione del suolo in corrispondenza del tratto di linea ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo-Pieve di Cadore, atti a stabilire condizioni di sufficiente sicurezza per l'esercizio ferroviario.

Le opere previste da tale studio saranno eseguite dalla Regione stessa nel quadro generale degli interventi di competenza regionale con il contributo finanziario delle ferrovie dello Stato e la loro realizzazione potrà avere inizio al più presto, con procedura d'urgenza, non appena completati, a cura della Regione stessa, i relativi progetti e definiti i rapporti tra le due Amministrazioni.

*Il Ministro: PRETI.*

GARGANO MARIO. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere:

1) se risponda a verità quanto riportato dalla stampa circa le assunzioni presso la SACE con stipendi molto alti;

2) come stiano veramente le cose e che cosa si sia fatto e si voglia fare per accertare i fatti e allontanare ogni sospetto di scarsa serietà e di irresponsabilità nei riguardi della società appena nata.

(4-03667)

RISPOSTA. — Premesso che il decreto di nomina è stato emesso dal Ministero del tesoro, cui l'interrogazione avrebbe dovuto più giustamente essere rivolta, si comunica che la sezione speciale per l'assicurazione dei crediti all'esportazione (SACE), l'organismo istituito presso l'INA con legge 24 maggio 1977, è amministrata dai seguenti organi: il presidente, il comitato di gestione, il collegio dei revisori dei conti, il direttore.

Ai sensi dell'articolo 11 della legge istitutiva, la sezione si avvale, per lo svolgimento della sua attività, di un proprio ruolo al quale si applicano le norme dei contratti collettivi di lavoro del personale dipendente dell'INA. L'attuale ruolo SACE comprende 23 esperti, di cui 2 dirigenti e 21 funzionari. Tutti sono stati inseriti nelle classi tabellari esistenti presso l'INA e godono pertanto dello stesso stipendio del pari grado in servizio presso l'istituto — ad eccezione alla partecipazione degli utili INA, che non dovrebbero trovare applicazione per i dipendenti del ruolo SACE.

L'inserimento del singolo nella classe di stipendio è stato effettuato in considerazione dell'esperienza e della specializzazione conseguite nel precedente lavoro, ed in modo tale da consentire un contenuto aumento retributivo. Si è calcolato infatti che, dei due dirigenti, uno — quello proveniente dalla Banca mondiale — ha ridotto — con il trasferimento — il proprio stipendio del 40 per cento rispetto al precedente; l'altro — proveniente dal Medio-credito — percepisce uno stipendio superiore al precedente del 10 per cento.

Per quanto riguarda i funzionari, va rilevato che il 32 per cento proviene dalla pubblica amministrazione, il 12 per cento dall'ICE, il 24 per cento dal sistema bancario e la rimanente parte da altri settori. L'incremento di stipendio di coloro che provengono dal sistema bancario e settori paralleli è contenuto, mediamente, a poco più del 10 per cento. In termini reali, tale incremento risulta ancora più ridotto, considerando che, come nel caso dei due dirigenti, la maggior parte ha dovuto rinunciare ai diritti acquisiti in materia di fondo integrativo pensioni e di altri benefici accessori.

Diverso è il discorso per i funzionari provenienti dai ruoli della pubblica amministrazione e del parastato. Indubbiamente, nel loro caso, l'incremento di stipendio risulta di un certo rilievo, essendo mediamente dell'ordine del cento per cento.

Tale incremento — che trova un corrispettivo anche nel maggiore impegno orario che il cambiamento comportava per

questa categoria di funzionari — è però essenzialmente giustificato dal fatto che, a parità di capacità, di prestazioni e di esperienza, non si è voluto né privilegiare né penalizzare nessuna categoria in base alla precedente appartenenza a ruoli notoriamente privilegiati o penalizzati. Si è quindi voluto ottenere un sostanziale allineamento economico dei funzionari e garantire al settore del commercio con lo estero i servizi di un ruolo di esperti. Il *curriculum vitae* di ciascuno è infatti a disposizione di quanti intendano esaminarlo: sin d'ora si può anticipare che tutti hanno un'esperienza internazionale maturata attraverso missioni all'estero, partecipazioni a delegazioni ufficiali in sede OCSE, CEE ed altri organismi sovranazionali, nonché, per molti, con permanenza nei paesi emergenti di varie aree geografiche.

Tutti gli esperti conoscono almeno due lingue straniere a livello operativo e sei esperti, ovvero circa il 25 per cento, ne conoscono tre-quattro.

Complessivamente, infine, il monte salari dei 23 esperti supera il precedente di meno del 25 per cento, incremento che non supera quanto generalmente offre il mercato per garantire la mobilità del lavoro qualificato.

*Il Ministro: OSSOLA.*

GARGANO MARIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che a precedente interrogazione, dopo aver spiegato le ragioni per le quali non era possibile accogliere alcuni suggerimenti, assicurava un migliore servizio —:

1) quali siano stati i motivi per cui i treni 11954 e 11956 seguitano ad arrivare troppo spesso con ritardi che superano i dieci minuti;

2) inoltre se fosse possibile, per istituire una fermata a Valmontone e Zagarolo (Roma), anticipare di cinque o sei minuti la partenza da Cassino (Frosinone), del treno 8710, oppure recuperare detti minuti aumentando la velocità; il treno

8710 non sembrerebbe eccessivamente affollato e perciò potrebbe risultare molto comodo per i pendolari che ne potrebbero usufruire;

3) se risponda a verità il fatto che i treni della stessa linea in partenza da Roma provenienti dal deposito del Prenestino, spesso, non risultando a posto, partono con ritardo;

4) se sia aumentato, rispetto al 1978, il numero dei viaggiatori che affluiscono alle stazioni di Valmontone e Zagarolo. (4-06204)

**RISPOSTA.** — I treni 11954 e 11956 presentano un andamento mediamente regolare, ma possono maturare ritardi di poco superiori ai dieci minuti nei casi in cui ai rallentamenti di marcia che sarebbero compensabili con i previsti allungamenti di percorrenza si aggiungono i ritardi dovuti all'intensissima circolazione, per interferenze che si vengono a creare nella marcia dei vari treni della stessa corrente di traffico proprio nella tratta terminale del percorso.

L'arrivo a Roma-Termini dei treni in questione, infatti, è fissato rispettivamente alle ore 7,41 e alle ore 8,10, cioè nella fascia oraria in cui, per l'intenso traffico, il citato impianto è impegnato al limite della sua potenzialità.

Infatti, tra le ore 7 e le ore 8,10 sono ben dieci i treni in arrivo da Ciampino (Roma), tenuto conto che il tratto Ciampino-Roma è comune alle linee Cassino-Roma, Velletri-Roma, Frascati-Roma e Albano-Roma.

Non si è mancato, per altro, di migliorare la ricettività della stazione di Roma Termini apportando opportune modifiche al relativo segnalamento di protezione.

Per quanto concerne poi la richiesta di assegnare al treno 8710 la fermata a Valmontone e a Zagarolo, si fa presente che essa purtroppo non può essere accolta in quanto le suddette località sono già servite dal treno 11954, in partenza da Colleferro (Roma), che segue il treno in questione a brevissima distanza di tempo, tre-

no quest'ultimo che è stato istituito proprio per servire tutta l'utenza pendolare della tratta Colleferro-Roma, con fermata in tutte le località intermedie.

Per quanto riguarda, infine, i ritardi dei treni in partenza da Roma, si fa presente che essi non sono da addebitare né al tipo di materiale impiegato, né all'inefficienza del servizio svolto sulla linea Roma-Cassino, bensì alle sopra ripetute difficoltà in cui deve operare Roma Termini, per l'ormai avvenuta saturazione dell'impianto.

*Il Ministro:* PRETI.

**GORLA MASSIMO E PINTO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

1) se siano a conoscenza della grave situazione di tensione creatasi a Masaffra (Taranto) a seguito della decisione della Cassa per il mezzogiorno di costruire un acquedotto in zona Palagiano-Masaffra su zone fertili, nonostante la pressante richiesta avanzata dal comitato di agitazione per il Sinni in incontri con l'Ente irrigazione e con la prefettura di far spostare il tracciato verso nord, tenuto conto del fatto che:

a) con tale spostamento (far spostare cioè il tracciato dell'acquedotto da sud a nord della zona Palagiano-Masaffra) non si danneggerebbero le colture pregiate - vigneti e tendoni irrigui - che danno lavoro per migliaia di giornate lavorative, nella fertilissima zona tra Palagiano e Masaffra, definita già da anni la California d'Italia;

b) viceversa lo spostamento del tracciato a nord concorrerebbe a vitalizzare quelle zone, dove il terreno è roccioso e incolto, puntando, grazie all'acqua, su sviluppo agricolo e zootecnico, come risulta anche dalla relazione del comitato tecnico per la condotta del Sinni;

c) inoltre i lavori di rilevazione sono stati affidati dall'Ente irrigazione alle stes-

se ditte appaltatrici che hanno il personale interesse a non spostare il tracciato e a farlo restare ove è più facile e spedito il loro lavoro con maggiori utili;

d) i lavori sono stati appaltati senza progetto esecutivo;

e) la progettazione di massima è stata fatta solo su rilievi fotogrammetrici senza tener conto dello stato delle colture esistenti;

f) le ditte appaltatrici hanno fatto il rilevamento in base a fogli di mappa non aggiornati;

g) non è stata richiesta, né è stata rilasciata la necessaria concessione per le opere ai sensi di legge;

2) quali atti concreti intendano fare per far variare il tracciato del canale nella zona indicata dagli interessati e se in base alle denunce suesposte in merito ai rilevamenti effettuati dalle ditte appaltatrici per incarico dell'ente appaltante ravvisino gli estremi del reato di interesse privato in atti di ufficio. (4-07075)

RISPOSTA. — La scelta del tracciato dell'acquedotto richiamato, attualmente in corso di esecuzione, è scaturita da un approfondito esame di varie soluzioni prospettate in fase preliminare, previo il riconoscimento, nel relativo confronto, della piena validità tecnica ed economica, sia agli effetti dei costi di esecuzione sia di quelli di esercizio.

Il progettato spostamento dell'adduttore a nord del centro abitato di Massafra, già a suo tempo considerato, avrebbe infatti richiesto:

1) l'attraversamento di zone estremamente tormentate (gravine e dirupi) con costi per opere d'arte notevolmente elevati; inoltre si sarebbero dovuti interessare punti soggetti a vincoli archeologici e paesaggistici (per esempio il santuario della Madonna della scala), per i quali la sovrintendenza archeologica della Puglia aveva in via preliminare espressa una decisa opposizione;

2) scavalcando, con tracciato più a monte, i suddetti vincoli occorrerebbe adottare una soluzione in galleria, che comporterebbe un maggiore costo di oltre 2 miliardi per chilometro, oltre alle notevoli difficoltà di carattere geologico e geotecnico;

3) i terreni della zona a monte, dove si intenderebbe trasferire la condotta, risultano d'altra parte costituiti prevalentemente da rocce affioranti o da terreni sottili della potenza di 15 centimetri, riconosciuti — negli specifici studi agro-pedologici di dettaglio effettuati dalla Cassa — di irrisoria suscettività alla trasformazione irrigua: una eventuale distrazione a loro favore di quota parte delle disponibilità idriche provenienti dalla Basilicata — e di consistenza limitata — pregiudicherebbe quindi la trasformazione di zone del Salento di ben più alto valore potenziale.

Quanto alla progettazione esecutiva dell'adduttore, la stessa è stata affidata direttamente dalla Cassa al consorzio di imprese del Sinni in data 28 settembre 1976.

Il progetto esecutivo, redatto in data 30 settembre 1977 sotto la stretta e continua sorveglianza e dell'ente concessionario e degli organi tecnici della Cassa, è stato approvato dalla delegazione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici il 2 novembre 1977. Lo stesso elaborato, infine, pubblicato a termini di legge e senza opposizione del genio civile di Taranto presso il comune di Massafra nel periodo compreso tra il 17 dicembre 1977 ed il 31 dicembre 1977, risulta approvato dal consiglio di amministrazione della Cassa in data 19 gennaio 1978 ed i rilievi di consegna sono stati effettuati, a norma di regolamento, in contraddittorio fra la direzione lavori e l'impresa, secondo il tracciato di approvazione.

L'ente concessionario, d'altra parte, per ridurre al minimo i danni ed i disagi per gli agricoltori delle zone interessate al passaggio della condotta, ha proposto — trovando pieno accoglimento presso la Cassa — leggere modifiche di tracciato consistenti nell'addossare, per quanto possibile, il manufatto tubolare, del diametro

di tre metri e quindi di per sé poco elastico, alle zone di rispetto degli esistenti corpi stradali e ferroviari.

*Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno:* DI GIESI.

LAMORTE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere se sia a conoscenza dell'annosa vicenda relativa alla biblioteca-pinacoteca Camillo D'Errico, la cui destinazione presso il museo nazionale Ridola di Matera non manca di alimentare insoddisfazione e proteste in Basilicata, e particolarmente nella popolazione di Palazzo San Gervasio (Potenza).

Questo importante patrimonio artistico-culturale, valutato 2 miliardi, fu destinato in eredità per espressa volontà del proprietario, Camillo D'Errico di Palazzo San Gervasio, con testamento segreto del 16 ottobre 1897 al costituendo ente morale del suo comune, al quale veniva assegnata pure una proprietà immobiliare per farne la sede e per sopperire alle spese di manutenzione. Successivamente, nel 1914 veniva costituito e riconosciuto il predetto ente. Con regio decreto del 31 luglio 1939, n. 1082, però, il governo fascista, con argomentazioni pretestuose e comunque ritenendo il patrimonio non ben custodito, ne dispose il trasferimento al museo nazionale Ridola di Matera, della cui provincia all'epoca il comune di Palazzo San Gervasio faceva parte.

A distanza di tanti anni, considerando che sono in corso anche lavori di restauro dei locali dell'ente morale, l'interrogante chiede di conoscere l'orientamento del Governo circa la richiesta restituzione della biblioteca-pinacoteca alla cittadinanza di Palazzo San Gervasio, del resto in aderenza alla volontà espressa dal proprietario ed alle aspettative legittime, quindi, della popolazione palazzese, che ebbe Camillo D'Errico fra i suoi figli più illustri e legati alla propria comunità.

(4-07510)

RISPOSTA. — In esecuzione della legge 13 luglio 1939, n. 1082, la biblioteca e pi-

nacoteca Camillo D'Errico fu trasferita da Palazzo San Gervasio a Matera e depositata presso il museo Ridola, per motivi inerenti la conservazione delle opere. Il trasferimento venne eseguito nel marzo 1968 e curato dai tecnici dell'allora sovrintendenza ai monumenti e gallerie della Puglia e Basilicata.

Attualmente la collezione in questione è alloggiata nei locali di palazzo Duni ed è custodita da personale messo a disposizione dal comune di Matera, sotto la sorveglianza dei tecnici della sovrintendenza per i beni artistici e storici della Basilicata.

A seguito delle richieste di restituzione della collezione avanzate dall'amministrazione comunale, dalla *pro-loco*, dagli ambienti artistici e culturali di Palazzo San Gervasio, questa Amministrazione ha interpellato sulla questione il Consiglio di Stato il quale, con parere del 27 febbraio 1970, ha risposto che di fronte ad una espressa manifestazione di volontà del legislatore altro rimedio non può esservi per restituire i beni oggetto della fondazione alla loro sede originaria (Palazzo San Gervasio) fuorché quello di una norma legislativa abrogativa della legge 13 luglio 1939, n. 1082.

Questo Ministero ritiene che non sia opportuno prendere l'iniziativa di una legge abrogativa di quella del 1939, iniziativa che, invece, potrebbe essere più opportunamente presa dai parlamentari locali.

*Il Ministro:* ANTONIOZZI.

LONGO PIETRO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se ritenga opportuno intervenire per constatare se risulta a verità il fatto che il Consorzio acquedotti di Salerno - destra e sinistra Sele - che sta realizzando nei comuni di Castellabate e di Perdifumo il quinto lotto dell'acquedotto alto Sele nel tratto zona Mandorla-Cimitero-Terrate, dove la condotta di ritorno è prevista con tubo da 200 in acciaio o in ghisa, lo ha invece realizzato per il primo tratto di circa 300 metri

con un tubo di diametro da 80 in acciaio, mentre la rimanenza si sta realizzando con un tubo in plastica, collocato su basi di terra battuta anziché su letto di cemento, in zona, fra l'altro, riconosciuta franosa.

L'interrogante chiede ciò anche per tranquillizzare i numerosi cittadini del luogo, preoccupati per i possibili scoppi della condotta che provocherebbero ulteriori frane in un terreno situato in collina e già ripetutamente sottoposto a smottamenti, con gravissimo pregiudizio della stabilità delle abitazioni circostanti.

L'interrogante chiede inoltre che il ministro voglia disporre l'immediato sopralluogo per accertare eventuali inadempienze contrattuali e l'impiego di materiali confacenti alle caratteristiche del luogo. (4-05366)

RISPOSTA. — Il tratto di condotta dell'acquedotto alto Sele (compreso nella zona Mandorla-Cimitero-Terrate) non è incluso tra le opere approvate dalla Cassa per il mezzogiorno con il progetto n. 7138 relativo al quinto lotto dell'acquedotto stesso e dalla Cassa finanziato con concessione dei lavori al Consorzio per gli acquedotti del Sele, Calore e Montestella. Detto consorzio, senza la preventiva autorizzazione della Cassa, ha realizzato i lavori di diramazione, inserendo poi le previsioni estimative in una perizia presentata al cennato istituto come suppletiva al citato progetto n. 7138.

In sede di istruttoria di tale perizia ed a seguito di apposito sopralluogo, la Cassa ha ritenuto opportuno procedere alla approvazione della stessa a sanatoria del primo tratto della menzionata derivazione per circa 300 metri, tenendo per altro conto della disponibilità in cantiere dei necessari materiali tubolari del diametro di 80 millimetri in acciaio, idonei all'uso cui sono stati destinati, nonché del limitato costo dell'opera.

Si fa infine presente che non si è in grado di fornire altre notizie sulle rimanenti opere realizzate o in corso di realizzazione a cura del consorzio per il com-

pletamento dell'intera diramazione, stante l'estraneità della Cassa a tale tipo di intervento.

*Il Ministro: DI GIESI.*

MANCINI GIACOMO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se ritengano opportuno esprimere con urgenza le valutazioni del Governo sulle conseguenze che comportano, per la fragile struttura industriale del Mezzogiorno, i periodici interventi della magistratura che, al di là delle insospettabili intenzioni degli inquirenti, allargano in modo smisurato ed estremamente preoccupante l'area sempre più estesa della depressione sociale ed economica delle regioni del Sud.

In particolare si chiede di sapere se il Governo debba restare inerte e indifferente nei confronti di un processo di nazionalizzazione degli impianti industriali affidato all'autorità giudiziaria, processo che comporta disastrose conseguenze per l'economia del paese e per le precarie prospettive occupazionali delle regioni meridionali che si aggravano in modo irrimediabile nel momento in cui si schiantano le poche imprese esistenti.

In particolare si chiede che:

a) venga fatta chiarezza, con diretta assunzione di responsabilità da parte del Governo, sul funzionamento del sistema degli incentivi e dei contributi a favore dell'industrializzazione del Mezzogiorno, risultando, da una parte, incomprensibile la mancata corresponsabilità degli organi di Governo e degli istituti bancari nei reati ipotizzati dalla magistratura e, dall'altra, dovendosi considerare poco convincente l'automatismo tra ipotesi delittuose e iniziative industriali nel sud. Le cronache giudiziarie non registrano infatti interventi giudiziari della magistratura in zone non meridionali;

b) si dia pubblico rendiconto delle somme corrisposte alle industrie colpite dai provvedimenti della magistratura e in



particolare all'industria che ha costruito l'impianto di Saline (Reggio Calabria). Sulla stampa si leggono cifre inattendibili e diverse;

c) si presenti un elenco preciso e dettagliato delle opere di competenza della Cassa per il mezzogiorno da costruire a sostegno delle industrie, poi sottoposte a verifica giudiziaria, con l'indicazione della data degli impegni, dei costi di previsione e delle eventuali variazioni dei costi collegate con i ritardi dei tempi di esecuzione;

d) si provveda alla pubblicazione delle delibere del CIPE e delle relative motivazioni con le quali si è dato luogo da parte del Governo agli impegni per la costruzione degli impianti industriali sottoposti a verifica giudiziaria. (4-06057)

RISPOSTA. — In ordine alle perplessità espresse sotto il profilo generale sulle conseguenze negative che deriverebbero al sistema industriale meridionale dai periodici interventi della magistratura penale, deve osservarsi che l'ampiezza della facoltà di intervento spettante all'autorità giudiziaria non può trovare remore nella prevedibilità di eventuali incidenze sul sia pur delicato equilibrio di particolari economie territoriali, quali quelle connesse con l'industrializzazione del Mezzogiorno.

Pertanto, anche in ordine alle agevolazioni a favore delle industrie meridionali non può contestarsi l'illimitatezza delle doverose ingerenze dell'attività inquisitoria del magistrato il quale, soprattutto nell'ambito del diritto penale, ha l'indeclinabile compito di accertare sempre se sia individuabile la violazione della norma da parte di qualsiasi organismo o privato responsabile. Tale considerazione assume maggior rilievo qualora si rifletta che proprio nello specifico settore in oggetto, trattandosi di iniziative incentivate con i fondi statali, prevale su qualsiasi altro interesse pubblico quello di garantire il loro impiego senza illecite manovre speculative, le quali risultano contrastare con l'interesse economico generale più degli even-

tuali effetti ritardanti che può produrre sul sistema produttivo l'indispensabile esercizio della potestà tutoria, da parte della magistratura penale.

Rispetto, poi, alla richiesta di rendiconto delle somme erogate alle industrie meridionali sottoposte a provvedimenti giudiziari, con particolare riguardo all'impresa che ha dato corso all'impianto di Saline, si precisa anzitutto che questo impianto viene realizzato dalla società per azioni « Liquichimica biosintesi », la quale ha conseguito nel 1971 un parere di conformità a favore della sua iniziativa per un investimento di spesa aggiornato nel 1975 a 166,6 miliardi di lire.

A riguardo si fa presente che, mentre la Cassa per il mezzogiorno ha deliberato a sostegno di tale impresa un contributo in conto interessi su finanziamento di 33.450 milioni di lire di alcuni istituti meridionali (ICIPU, ISVEIMER e Banco di Napoli) nell'anno 1973, cioè prima che i suoi amministratori e sindaci venissero sottoposti ad azione giudiziaria, consolidata nell'estate del 1978, attualmente la Cassa medesima non ha ancora definito la concessione del correlativo contributo in conto capitale per esigenze di approfondimenti istruttori, subordinati, fra l'altro, ad un parere che dovrà essere espresso, nei termini di competenza, dal Ministero della sanità.

Per quanto attiene, più in generale, ad altri interventi in atto da parte della Cassa a favore di imprese incorse in accertamenti giudiziari, si ritiene di dover focalizzare l'indagine sulle iniziative di grandi dimensioni solo rispetto alle quali possono configurarsi traumi funzionali che vengano effettivamente a incidere sull'economia industriale di alcune zone del Mezzogiorno.

Ciò premesso, può puntualizzarsi, al fine di un ridimensionamento del problema, che tali accertamenti risultano avviati solamente a carico di un'azienda del gruppo Rovelli e, precisamente, della FIVE-SUD di Lametia Terme (Catanzaro). Rispetto a tale impresa, titolare di un accertamento di conformità del 1971, mentre non è stato ancora concesso alcun contributo in

conto capitale, la Cassa per il mezzogiorno è intervenuta con contributo in conto interessi a sostegno di un finanziamento di 11,2 miliardi di lire dell'IMI, ICIPU ed ISVEIMER, nonché di un secondo finanziamento di 1.400 milioni di lire dell'IMI ed ICIPU, nei limiti di due importi ridotti riconosciuti rispettivamente nella misura di 9,400 miliardi di lire e di 1.190 milioni di lire. Non risulta invece che due finanziamenti integrativi concessi alla detta impresa dall'IMI e dall'IMI-ICIPU nella misura, rispettivamente, di 115 milioni di lire e di 3.680 milioni di lire, siano stati ancora agevolati dalla Cassa per il mezzogiorno.

Giova ad ogni buon conto osservare che le azioni avviate dagli organi giudiziari penali sono dirette molto spesso a perseguire gli illeciti personali degli amministratori che non coinvolgono la regolarità dell'andamento obiettivo delle imprese e pertanto tali azioni non precludono la possibilità per la Cassa e gli istituti di credito di definire le pratiche di incentivazione senza alcun riflesso, quindi, sull'equilibrio del sistema industriale in cui sono inserite le imprese stesse.

In ordine poi alla richiesta di comunicazione dettagliata degli impegni assunti dalla Cassa per infrastrutture al servizio di industrie sottoposte a verifica giudiziaria, nonché dei relativi aggiornamenti di spesa, si fa presente che tali interventi infrastrutturali riguardano specificamente l'insediamento della Liquichimica nell'agglomerato di Saline.

Gli stessi, originariamente previsti nel 1974 per un importo totale di 28.313 milioni di lire, articolati in cinque investimenti rispettivamente di lire 694 milioni per sistemazione idraulica, di lire 987 milioni per viabilità, di lire 2.232 milioni per raccordo ferroviario, di lire 5.358 milioni per presa acqua di mare e di lire 16.941 milioni per darsena portuale, sono stati successivamente elevati ad una spesa di 36.213 milioni di lire, a causa dell'approvazione di circa 7.900 milioni di lire di perizia suppletiva di approvvigionamento idrico. Di tale complesso di lavori risultano finora raggiunti stati di avanzamen-

to per l'ammontare di circa 12.518 milioni di lire e rispetto agli stessi risultano a tutt'oggi corrisposti circa 9.396 milioni di lire per revisione prezzi.

Per consentire l'insediamento in questione veniva inoltre approvato, anch'esso nel 1974, un progetto di alimentazione elettrica, dell'importo di 1.531 milioni di lire, 385 dei quali a carico della Cassa, i cui lavori risultano ultimati fin dal 30 giugno 1978.

Per l'approvvigionamento idrico dell'insediamento stesso è stato infine disposto, sempre nel 1974, un intervento provvisorio di scavo di pozzi artesiani dell'importo di 1.187 milioni di lire, in corso di esecuzione, mentre per l'assetto del territorio è stato disposto ed attuato un parziale finanziamento di opere di spianamento.

Riguardo, infine alla istanza di pubblicazione delle delibere CIPE relative alla assunzione di impegni per agevolare le iniziative in questione, si fa presente che tale pubblicazione è assicurata dal disposto dell'articolo 1, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, il quale prevede che ogni direttiva o deliberazione, sia del CIPE sia del CIPI, venga resa nota a tutti mediante sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana.

*Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno:*  
DI GIESI.

MORINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se si possa ritenere equo e legittimo l'atteggiamento dell'INPS nei confronti del signor Remo Rustichelli, collocato in pensione ai sensi della legge 24 maggio 1970, n. 336, con decorrenza dal 1° ottobre 1978, quale bidello in servizio presso la scuola media statale Alberto Pio di Carpi (Modena).

Non avendo il Rustichelli maturato l'anzianità minima per il diritto a pensione direttamente dal Ministero della pubblica istruzione, per lo stesso si deve procedere da parte dell'INPS alla costituzione della posizione assicurativa. All'uopo infatti

il provveditorato agli studi di Modena in data 14 dicembre 1978 ha trasmesso all'INPS di Modena, reparto contributi, il prescritto modello L. 322.A. A parere dell'interrogante l'applicazione al caso sopra-detto, trattandosi di un dipendente pubblico senza ombra di dubbio, della deliberazione adottata dal consiglio d'amministrazione INPS nella seduta del 1° dicembre 1978 a seguito della sentenza corte di cas-sazione del 21 settembre 1978 n. 424 è senz'altro grossolana ed eccessiva.

(4-06804)

RISPOSTA. — Il consiglio di amministrazione dell'INPS ha deciso, a seguito delle direttive impartite dalla Presidenza del Consiglio, di revocare la propria delib-erazione del 15 dicembre 1978, n. 177. Pertanto al più presto la domanda di pen-sione del signor Remo Rustichelli sarà rie-saminata e definita.

*Il Ministro:* SCOTTI.

ORIONE. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a loro conoscenza il gravissimo sta-to di disagio che si è creato nella stazio-ne turistica di Caldirola (Fabbrica Curone-Alessandria) a seguito della disattivazione degli impianti sciistici decretati dall'uffi-cio della motorizzazione di Torino con il conseguente smantellamento delle sciovie e degli impianti di *skilifts* esistenti ed in servizio da oltre 25 anni, di una larga massa di sportivi.

La impossibilità di usufruire di tali im-pianti stante la ormai iniziata stagione in-vernale, si ripercuote inevitabilmente su tutta l'economia della Val Curone, ed in particolare sui numerosi operatori econo-mici, lavoratori ed abitanti della zona le-gata in modo pressoché esclusivo all'atti-vità invernale.

Grave è anche il disappunto dei nu-merosi sportivi utenti della stazione inver-nale, provenienti dalle vicine province di Milano, Pavia, Genova ed Alessandria.

L'interrogante chiede quali iniziative codesti Ministeri intendano assumere per favorire il pronto ripristino degli impian-ti, la cui installazione è onerosa e non sopportabile in modo esclusivo dai soli operatori locali, considerando anche in al-tre località, queste attrezzature, sono sta-te dichiarate di pubblica utilità e mante-nute con pubblico denaro. (4-06607)

RISPOSTA. — Nella stazione turistica di Caldirola sono stati a suo tempo instal-lati i seguenti impianti a fune: la seggio-via Caldirola-Monte Gropà, e le sciovie Monte Gropà, La Gioia e *Jolly*. La seggio-via è tuttora regolarmente funzionante.

Per quanto riguarda, invece, le sciovie si precisa quanto appresso.

L'ufficio provinciale della motorizzazio-ne civile e dei trasporti in concessione di Torino, cui compete la vigilanza tecnica sull'esercizio degli impianti a fune in ma-teria di sicurezza, in data 14 gennaio 1978 ha revocato il benestare alla prosecuzione dell'esercizio alla sciovia Monte Gropà, poiché l'impianto, costruito da oltre dieci anni, non è stato tecnicamente adeguato, come prescritto dalla vigente normativa di sicurezza. Né a tutt'oggi risulta pervenuta allo stesso ufficio la documentazione com-provante l'avvenuto adeguamento tecnico richiesto.

Analogo provvedimento, per gli stessi motivi, sempre in data 14 gennaio 1978, è stato adottato dall'ufficio provinciale del-la motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Torino nei confronti della sciovia La Gioia.

Recentemente da parte dell'esercente di quest'ultima sciovia è stato presentato alla Regione Piemonte un nuovo progetto che prevede il rifacimento totale dell'im-pianto, ma l'autorizzazione per la ripresa dell'esercizio potrà essere rilasciata solo dopo che sarà stato accertato il regolare funzionamento dell'impianto stesso.

Per la terza sciovia, la *Jolly*, per la quale pure nel gennaio 1978 era stato re-vocato il nulla osta all'esercizio, il suddet-to ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di To-

rino ha rilasciato il benessere alla riapertura al pubblico esercizio in data 17 marzo 1979, dopo aver accertato che l'esercente aveva ottemperato a tutti gli adempimenti prescritti.

È chiaro che, trattandosi di impianti in servizio pubblico, l'Amministrazione è tenuta a vigilare perché venga scrupolosamente osservata la vigente normativa tecnica di sicurezza allo scopo precipuo di prevenire ogni possibile causa di pericolo per le persone trasportate.

Si precisa, infine, che allo stato attuale le leggi regionali in vigore, per quanto riguarda i servizi di trasporto, non consentono interventi finanziari a sostegno dell'onere a carico degli esercenti privati.

*Il Ministro dei trasporti:* PRETI.

PAZZAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che:

1) il comitato provinciale dell'INPS di Nuoro in base alla obiettiva situazione di fatto determinata dalla conformazione orografica della provincia che impedisce il regolare accesso al comune capoluogo data la constatata difficoltà dei collegamenti, specie per gli abitanti della zona di Lanusei (Nuoro), aveva presentato all'apposita commissione consiliare per il piano di decentramento della provincia di Nuoro un adeguato studio per la creazione di sedi periferiche dell'istituto;

2) questo studio di decentramento dei servizi previdenziali, di cui la realizzazione della sede zonale di Lanusei appariva suffragata dalla essenziale ed improcrastinabile esigenza delle popolazioni interessate, ha avuto il parere negativo dalla apposita commissione consiliare per il piano di decentramento della provincia di Nuoro.

Si chiede, quindi, di conoscere quali siano state le motivazioni addotte dalla predetta commissione consiliare e se si ritenga di dover intervenire al fine di ottenere la revisione del parere negativo

espresso che viene a ledere, soprattutto, gli interessi delle popolazioni non agevolando nei contatti con i servizi dell'istituto che, attraverso la capillarità di sedi decentrate, meglio e con maggiore rapidità ed efficienza potrebbe rispondere alle esigenze dei suoi assistiti. (4-06802)

RISPOSTA. — Il consiglio di amministrazione dell'INPS, nella impossibilità di soddisfare integralmente le varie richieste pervenute dai comitati provinciali per l'istituzione di sedi zonali, ha approvato nel dicembre 1977 la deliberazione n. 122, con la quale, da un lato, è stato definito un piano a carattere nazionale per la istituzione a breve e medio termine di quelle sedi zonali la cui realizzazione riveste carattere di maggiore urgenza e, dall'altro, sono stati stabiliti i criteri cui i comitati provinciali dell'istituto debbono attenersi per la formulazione di nuove proposte di decentramento. Non essendo stata prevista in tale piano alcuna sede zonale in provincia di Nuoro, il comitato dell'INPS di quella provincia ha inoltrato agli organi di amministrazione centrali una proposta di decentramento provinciale articolata sulla realizzazione di due sedi zonali, da ubicare a Lanusei ed a Sorgono (Nuoro).

Tale proposta è stata esaminata in data 12 ottobre 1978 dalla competente commissione consiliare che, pur tenendo conto delle difficoltà ed ostacoli cui vanno incontro gli utenti, soprattutto quelli residenti nell'Ogliastra, per accedere ai servizi della sede provinciale, non ha potuto non rilevare che le prospettive di tradurre in termini concreti l'auspicato decentramento della stessa sembrano attualmente remote in relazione soprattutto alla scarsità del carico di lavoro di pertinenza di ciascuna sede. A tale ultimo riguardo, infatti, la commissione ha altresì rilevato che la proposta non è in linea con i criteri stabiliti dalla citata deliberazione n. 122 del 1977 che fissano la dimensione ottimale di una sede zonale in rapporto ai costi con riferimento a carichi di lavoro richiedenti un organico aggirantesi sulle cento unità impiegate. Di conseguenza la commissione ha ritenuto

la proposta in questione non suscettibile di accoglimento. A seguito di ciò il comitato provinciale di Nuoro ha approvato un ordine del giorno in cui, nel ribadire l'esigenza di procedere al decentramento dei servizi nell'ambito provinciale, ha sottolineato, in particolare, l'esigenza di realizzare con priorità la sede zonale di Lanusei.

Tale ordine del giorno è stato esaminato nella riunione del 30 novembre 1978 dalla competente commissione la quale, preso atto che non erano emersi nuovi elementi di valutazione in aggiunta a quelli già esaminati, ha confermato l'orientamento negativo in precedenza espresso.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: SCOTTI.*

ROBERTI, PALOMBY ADRIANA E BONFIGLIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro della sanità.* — Per conoscere se e quali iniziative ritengano opportuno adottare in relazione agli allarmanti casi di malattia riscontrati tra il personale addetto ai terminali-video della sede INPS di Potenza, ai quali si aggiungono i numerosi aborti verificatosi tra il personale femminile, addetto a tali apparecchiature, presso la stessa sede e presso varie sedi dell'INPS.

Gli interroganti, a tale proposito, chiedono che, per escludere nel modo più rigoroso il collegamento di tali eventi morbosi con l'uso degli strumenti elettronici siano urgentemente predisposte accurate indagini dall'istituto di medicina del lavoro e del Ministero della sanità sul grado di pericolosità delle apparecchiature elettroniche in uso presso le sedi INPS, nonché sulla idoneità degli ambienti in cui operano i lavoratori ad esse addetti, affinché sia tutelata la salute dei cittadini lavoratori così come previsto dall'articolo 32 della Costituzione. (4-05978)

RISPOSTA. — Sono pervenute, da parte di alcune sedi provinciali dell'INPS, segnalazioni sulla eventuale nocività che le radiazioni ionizzanti emesse dalle apparecchiature video-terminali potrebbero avere

per la salute degli operatori addetti al loro funzionamento. In particolare, la sede di Potenza ha segnalato tre casi di malattia tumorale, insorti a breve distanza di tempo, fra i propri dipendenti, dei quali uno era stato addetto in precedenza ai terminali-video. Dagli accertamenti immediatamente disposti può essere escluso un nesso di causalità diretto tra patologia denunciata e attività svolta presso i terminali. Comunque, per contribuire alla maggiore tranquillità del personale, l'istituto ha provveduto a invitare gli ispettori regionali e i direttori di sede a rivolgersi all'ENPI ogni qualvolta sorgessero dubbi circa la sicurezza degli impianti citati.

Gli accertamenti disposti dalle singole sedi interessate ed eseguiti dall'ENPI alle apparecchiature in discussione — secondo le modalità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 settembre 1968, n. 1428 e decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1964, n. 185 — hanno consentito di escludere la presenza di rischio da radiazioni ionizzanti per il personale addetto al loro funzionamento. Infatti è risultato dai predetti controlli che i terminali-video in oggetto non emettono radiazioni superiori alle fluttuazioni statiche locali del fondo naturale (cioè dell'ambiente in cui viviamo), comprese fra 0,05 e 0,1 milliroentgen per ora. Inoltre, tutte le apparecchiature in dotazione alle sedi provinciali dell'INPS, come si è appreso controllando la documentazione originale tecnico-scientifica trasmessa dalle ditte fornitrici IBM ed Olivetti, hanno intensità di dose di esposizione uguale o inferiore allo 0,1 milliroentgen per ora e pertanto rientrano nei limiti di tutta sicurezza presi in considerazione dai decreti del Presidente della Repubblica.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: SCOTTI.*

ROBERTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se ritenga opportuno interessare la direzione delle ferrovie dello Stato ed in particolare l'ufficio lavori compartimentali di Milano a procedere con as-

soluzione urgente ai lavori per l'allacciamento idrico al posto di guardia del passaggio a livello chilometro 4+003 della linea Colico-Chiavenna in comune di Geria Lario (Como). Tale allacciamento appare indispensabile per assicurare le più elementari misure igieniche ai ferrovieri in servizio nella suddetta località. (4-07512)

RISPOSTA. — Il posto di guardia al passaggio a livello ubicato al chilometro 4+003 della linea Colico-Chiavenna non è approvvigionato di acqua perché le domande di allacciamento inoltrate al comune di Geria Lario fin dall'ottobre 1976 e poi anche al consorzio di bonifica delta dell'Adda del Pian di Spagna, dopo che i tentativi delle ferrovie di estrarre acqua dal sottosuolo erano andati a vuoto, non hanno mai avuta risposta nonostante i successivi ripetuti solleciti.

Si assicura comunque che le ferrovie insisteranno per ottenere dal suddetto consorzio l'allacciamento richiesto.

*Il Ministro:* PRETI.

ROSSINO E SPATARO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere — premesso che:

1) risale a 20 anni fa la progettazione di una infrastruttura portuale di Pozzallo (Ragusa);

2) negli anni 1964-1965 ebbe inizio la costruzione di un pontile lungo 900 metri;

3) nel luglio 1968 la Cassa per il mezzogiorno approvò i lavori di costruzione di un primo tratto della diga foranea;

4) l'indagine a suo tempo disposta dalla Cassa per il mezzogiorno sulla fattibilità delle infrastrutture ha dato esito positivo;

5) il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno nella seduta del 28 febbraio 1976 alla Camera dei deputati rilevò non esistere difficoltà alcuna alla realizzazione dell'opera suddetta;

6) la realizzazione di tale opera può contribuire in modo determinante alla riduzione dei costi di trasporto della produzione ortofrutticola in serra della provincia di Ragusa sul grande mercato nazionale e al collegamento dell'apparato industriale ibleo con i paesi emergenti del bacino del Mediterraneo;

7) è stata elevata protesta per la mancata risposta a precedente interrogazione sulla medesima questione — il giudizio del ministro sui tempi necessari alla realizzazione dell'opera suddetta. (4-07634)

RISPOSTA. — La infrastruttura portuale a Pozzallo è inclusa tra le opere da realizzare nell'ambito del progetto speciale n. 2 « Infrastrutture per lo sviluppo della Sicilia sud-orientale ».

La Cassa per il mezzogiorno, per meglio individuare gli interventi da effettuare, ha finanziato e portato a termine una indagine a mare di fattibilità tecnica ed uno studio di fattibilità economica anche al fine di utilizzare il pontile esistente.

Tenuto conto dei risultati dei due studi, l'opera in questione risulta inserita nel programma annuale 1979 della Cassa, approvato dal ministro per gli interventi straordinari in data 26 aprile 1979, ed è da ritenere che i relativi lavori possano essere appaltati entro il 1979 in modo da rendere funzionale il pontile entro tre anni.

*Il Ministro:* DI GIESI.

SCALIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) quali remore si frappongono al completamento dei lavori di costruzione della linea ferroviaria Catania-Gela (Caltanissetta), nel tratto Caltagirone (Catania)-Gela. Risulta all'interrogante — sulla base di notizie di stampa riportate da *La Sicilia* di Catania —, che l'intera rete dei binari è stata da molto tempo messa in opera e che le spese di supporto tecnico (scambi, stazioni, linee telefoniche, eccetera) sono state interamente realizzate: ri-

marrebbero da completare soltanto alcune opere di secondaria importanza;

2) pertanto, entro quale data sia stata prevista l'entrata in esercizio della strada ferrata e, in ogni caso, quali provvedimenti si intendano adottare per il sollecito completamento della ferrovia o comunque per la sua entrata in attività.

(4-06200)

**RISPOSTA.** — I lavori di costruzione della nuova linea Caltagirone-Gela, della estesa di 45 chilometri, affidati al Ministero dei lavori pubblici - direzione generale del coordinamento territoriale e delle nuove costruzioni ferroviarie, non sono stati ancora ultimati.

Gli interventi per il completamento e la sistemazione definitiva delle opere civili di infrastruttura e della sovrastruttura costituiti dal binario e dai dispositivi d'armamento nelle stazioni sono tuttora in corso e saranno ultimati entro la prima metà del mese di luglio 1979.

Per tale data, infatti, saranno portate a termine le opere di consolidamento che si sono rese necessarie per il viadotto compreso fra le progressive 11+797 e 11+917, e potrà aver luogo la consegna della nuova linea all'azienda delle ferrovie dello Stato.

L'Amministrazione dei lavori pubblici e quella dei trasporti presteranno la massima reciproca collaborazione iniziando quanto prima le operazioni connesse alla consegna dei nuovi impianti alle ferrovie dello Stato, in modo che l'attivazione all'esercizio ferroviario della linea stessa possa aver luogo, ove nulla osti, per il 24 luglio 1979.

*Il Ministro: PRETI.*

**SERVADEI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del commercio estero.* — Per conoscere le reali ragioni che hanno indotto il personale dell'Istituto per il commercio con l'estero (ICE) ad organizzare una recente manifestazione di protesta presso la sede del Mincomes.

L'episodio, per i modi in cui si è svolto, sembra espressione d'uno stato di profondo disagio del personale dell'ICE il quale lamenta che, dietro l'etichetta di una sedicente ristrutturazione dell'Istituto, si tenderebbe in realtà a soddisfare determinati appetiti della burocrazia ministeriale, a tutto danno della capacità d'azione dell'ICE nel campo della politica promozionale delle esportazioni.

L'interrogante non comprende come da parte del Ministero si sia potuto consentire un deterioramento così grave dei rapporti Mincomes-ICE, deterioramento che giunge in un momento in cui la nostra esportazione ha invece bisogno di poter contare su strutture pubbliche non allarmate né disorganizzate.

Poiché altri fatti si sono verificati in questi giorni dell'Amministrazione del commercio con l'estero (come l'improvvisa sostituzione del capo di gabinetto, il trasferimento di un direttore generale, il progettato invio all'estero di un altro direttore generale, ecc.) l'interrogante chiede che il Governo faccia conoscere al più presto cosa c'è in realtà dietro gli episodi denunciati.

(4-03484)

**RISPOSTA.** — Nel corso di un colloquio che i rappresentanti sindacali dell'ICE ebbero nella sede di questo Ministero con funzionari all'uopo incaricati, si constatò che la manifestazione era scaturita da informazioni del tutto infondate sulla base delle quali i sindacati dell'ICE avevano ritenuto che stesse per essere emanato un decreto presidenziale di riforma dell'Istituto.

In effetti, il giorno in cui si svolse la manifestazione in questione, lo schema di massima del decreto era ancora all'esame dei ministri concertanti e prima di essere trasmesso al Consiglio dei ministri tale schema necessitava del parere del Consiglio di Stato. Come avevo già detto ai rappresentanti sindacali, mi riservavo comunque di sentirli, come poi è stato fatto in un gruppo di lavoro che ha ragguanto

un primo soddisfacente accordo su tutti i punti della riforma.

Per quanto riguarda gli spostamenti del personale del Ministero, cui l'interrogante accenna all'ultimo paragrafo dell'interrogazione in oggetto, si è trattato del normale avvicendamento fra personale all'interno e all'estero, sulla base del principio della rotazione richiesto insistentemente anche dai rappresentanti sindacali.

*Il Ministro: OSSOLA.*

STEGAGNINI E TRABUCCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che il triennio di durata del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato è scaduto il 31 dicembre 1978 e che le elezioni dei rappresentanti del personale del consiglio di amministrazione stesso nel passato sono sempre state indette entro il mese di settembre degli anni di scadenza:

1) quale motivo abbia consigliato di lasciar trascorrere lo scorso settembre 1978 senza impartire le disposizioni ministeriali attinenti dette elezioni;

2) se corrisponda a verità la diffusa opinione che tale mancata convocazione sia dovuta alle pressioni esercitate dalla triplice CGIL-CISL-UIL, contraria alle elezioni per timore di avversi risultati.

(4-06096)

RISPOSTA. — Il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, nel quadro della riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato andrà ad assumere una nuova struttura. Saranno ad esso attribuiti più ampi poteri e la sua composizione verrà correlativamente adeguata.

Per evitare di dover procedere, in base alle norme attuali, alla rinnovazione di un organo destinato e decadere entro breve tempo, in dipendenza dell'attuazione della sopracitata nuova struttura che dovrà assumere, non si era ravvisata l'opportunità di indire le elezioni dei rappresentanti del personale nel consiglio di ammi-

nistrazione stesso, il cui mandato veniva a scadere il 31 dicembre 1978.

Un disegno di legge inteso a prorogare tale mandato era stato presentato al Parlamento fino dal 15 gennaio 1979, ma non si è riusciti ad ottenerne l'approvazione prima dello scioglimento delle Camere.

*Il Ministro: PRETI.*

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quando sarà definita la pratica di pensione di vecchiaia, posizione n. 402149, del signor Francesco Mollica nato il 5 gennaio 1916 e residente in Calle Mercedes 4335 - Villa Balestra - Repubblica Argentina.

L'interrogante fa presente che, a seguito di comunicazione della sede di Messina datata 2 settembre 1977, in cui si richiedeva il versamento di contributi per la prosecuzione volontaria allo scopo di maturare dal 1° agosto 1977 i requisiti amministrativi relativi alla prestazione richiesta, l'interessato provvide immediatamente.

(4-06574)

RISPOSTA. — A favore del signor Mollica è stato disposto il pagamento della somma di lire 1.921.885 con mandato del 19 febbraio 1979. Tale importo afferisce alle rate di pensione maturate dal 1° giugno 1977 al 31 dicembre 1978. Con il primo quadrimestre 1979 la pensione sarà posta in regolare pagamento in Argentina.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: SCOTTI.*

VALENSISE E TRIPODI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se esistano prospettive a breve termine per l'allacciamento della città di Rosarno (Reggio Calabria) all'acquedotto consortile in costruzione sulla dorsale appenninica: tanto si chiede in considerazione del fatto che l'acquedotto che serviva Rosarno (acquedotto di Prateria), distrutto dall'alluvione del 1951, non è mai stato rimesso in funzione



e l'insufficiente approvvigionamento idrico di Rosarno e di San Ferdinando è affidato ad alcuni pozzi ed al vecchio acquedotto Sant'Antonio. (4-06980)

RISPOSTA. — In armonia con le previsioni del piano regolatore generale acquedotti (PRGA), la Cassa per il mezzogiorno ha affrontato la soluzione del problema dell'approvvigionamento idrico del comune di Rosarno, finanziando le opere in derivazione dall'acquedotto dell'Alaco. Detta derivazione, infatti, è prevista dal progetto n. 4797, i cui lavori sono stati avviati, ma attualmente sospesi per fatto e colpa dell'impresa appaltatrice, nei confronti della quale è in corso l'espletamento della procedura di rescissione del contratto di appalto. La Cassa pone ogni cura per assicurare in tempi brevi il riappalto dei lavori ad altra impresa. Nelle more della costruzione dell'invaso dell'Alaco, che potrà assicurare al comune di Rosarno una portata complessiva di litri al secondo 47, la stessa derivazione, una volta ultimata, potrà erogare, con la captazione della sorgente Anguilla, la portata di litri al secondo 18. Per lo stesso comune è anche in corso di costruzione un serbatoio sovrappeso di mille metri cubi.

*Il Ministro:* DI GIESI.

VALENSISE, FRANCHI E BOLLATI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che nelle scorse settimane sarebbe stata diramata ad alcune aziende a partecipazione statale e privata la disposizione di non conteggiare nella busta paga di gennaio la rivalutazione degli scatti di anzianità conseguiti ai punti di contingenza applicati nel 1978.

(4-06988)

RISPOSTA. — Consta a questo Ministero che, effettivamente, da parte di talune private associazioni industriali di categoria, sia stata impartita alle aziende aderenti la disposizione di non effettuare immediatamente i ricalcoli contrattualmente pre-

visti per gli scatti di anzianità e relativi ai punti di contingenza maturati e pagati nell'anno 1978. Ciò in applicazione, secondo tali associazioni, del disposto del primo comma dell'articolo 2 della legge 31 marzo 1977, n. 91 che fa espresso divieto di effettuare per l'indennità di contingenza ricalcoli previsti in tempi differiti. Sulla questione era già intervenuto il Ministero il quale, ritenendo la norma di controversa e difficile interpretazione, si era fatto promotore di un apposito disegno di legge di interpretazione autentica di tale disposizione, per il quale è ancora in corso l'iter legislativo.

Tale disegno di legge, pur costituendo interpretazione autentica, con applicazione *ex tunc*, della legge n. 91, si sovrappone ad una prassi applicativa che, in particolare per il settore industriale, le parti stipulanti i contratti di lavoro e gli accordi interconfederali richiamati dalla stessa legge hanno consensualmente dato della disposizione predetta.

*Il Ministro:* SCOTTI.

VALENSISE E TRIPODI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se intenda promuovere con ogni urgenza idonei provvedimenti che consentano il distacco dei dipendenti dell'azienda delle ferrovie dello Stato componenti dei consigli circoscrizionali nelle località dei consigli di appartenenza o in località vicine, in armonia a quanto disposto da altre amministrazioni: ciò per porre fine all'attuale situazione di grave disagio per detti dipendenti che per partecipare alle riunioni ed espletare il mandato ricevuto devono ottenere permessi, sottoponendosi spesso a lunghi viaggi con fatiche per gli interessati e danno evidente per il servizio. (4-07221)

RISPOSTA. — In favore dei dipendenti dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato eletti alle cariche di consigliere comunale o provinciale, autorizzati, ai sensi dell'articolo 2 della legge 12 dicembre 1966, n. 1078, ad assentarsi dal servizio per il tempo necessario all'espletamento

del mandato, viene già applicato l'istituto del trasferimento temporaneo.

Tale concessione è stata adottata anche allo scopo di evitare che le assenze degli interessati raggiungessero durata rilevante, a causa soprattutto del tempo occorrente per gli spostamenti tra la sede di lavoro e quella di elezione per assolvere all'incarico pubblico.

Non è stato invece possibile usare analogo trattamento nei confronti dei dipendenti eletti consiglieri circoscrizionali, considerato il loro rilevante numero e le esigenze dell'azienda ferroviaria di garantire il buon andamento del servizio.

*Il Ministro: PRETI.*

ZANONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso che l'intesa dei sindacati autonomi è obiettivamente una delle organizzazioni maggiormente rappresentative degli interessi dei lavoratori del pubblico impiego, raggiungendo in alcuni settori anche il 40 per cento di adesioni — i motivi che abbiano indotto il Governo a non convocare tale intesa in occasione delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro del pubblico impiego. (4-06422)

RISPOSTA. — Risulta a questo Ministero che l'intesa dei sindacati autonomi è stata regolarmente invitata a partecipare alle trattative svoltesi presso il Ministero del tesoro per il rinnovo dei contratti di lavoro del pubblico impiego.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: SCOTTI.*

ZARRO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere —

premessi che sin dall'inizio dell'anno 1977 venne istituita, con sede in Roma, la MAVAL Sud società per azioni e della Metallurgica Val di Ledro società per azioni;

considerato che alla società innanzi citata il comune di Benevento cedette un lotto di terreno di proprietà comunale ricadente nell'ambito dell'agglomerato industriale di Ponte Valentino a prezzo simbolico per favorirne l'insediamento;

rilevato che da impegni assunti, tra i rappresentanti della società ed il consorzio ASI della provincia di Benevento, i lavori di costruzione dovevano iniziare entro la primavera 1978;

tenuto conto che a seguito di richiesta formale del consorzio ASI il presidente dell'INSUD, con nota del 29 luglio 1978, comunicava che era sopravvenuta una situazione di tensione finanziaria a carico del socio tecnico che avrebbe potuto anche determinare altre scelte, ma che comunque l'INSUD si considerava impegnata a realizzare il programmato opificio;

considerato, da notizie riportate nel mese di luglio 1978 da un quotidiano di Napoli, pagina di Benevento, che l'INSUD aveva assicurato ad autorevoli parlamentari locali l'avvio dello stabilimento della MAVAL Sud entro l'autunno 1978;

considerato, altresì, che sono decorsi dalla costituzione della società quasi due anni, e non tutti necessariamente, e che le esigenze di sviluppo delle zone interne ed i suoi bisogni economici e sociali non possono sopportare tanta lentezza e tante lungaggini;

avuto anche il dubbio, inoltre, circa l'esistenza di tendenze interne all'INSUD che punterebbero a dirottare detto insediamento in altra zona dell'Italia meridionale —:

a) se l'INSUD società per azioni intenda concretamente tener fede alla realizzazione del programmato stabilimento industriale;

b) se, in caso affermativo, l'insediamento rimanga ubicato nell'agglomerato industriale Ponte Valentino di Benevento;

c) chi sia il nuovo *partner* tecnico e se la produzione già prevista del citato stabilimento resti confermata.

(4-06338)

RISPOSTA. — L'asserito impegno della INSUD ad avviare i lavori di realizzazione dello stabilimento della MAVAL entro l'autunno del 1978, non poteva essere assunto dalla Finanziaria che, per le caratteristiche della sua formula di intervento, può operare, nel settore manifatturiero, solo in associazione con *partners* esterni, senza il cui apporto tecnico e gestionale, oltre che finanziario, non è possibile l'avvio di nuove iniziative.

Ciò premesso, si fa presente che la INSUD dal momento in cui si sono manifestate difficoltà finanziarie a carico del

socio tecnico, non ha mancato di esercitare ogni possibile sforzo diretto sia ad associare alla combinazione ulteriore apporti imprenditoriali per agevolare l'avvio della iniziativa in programma, sia ad individuare alternative — anche in altri settori produttivi — convenientemente localizzabili nell'agglomerato industriale di Ponte Valentino in Benevento. Al momento attuale, non è stato purtroppo acquisito alcun risultato certo, anche se sono emersi elementi che potrebbero fare sperare in una favorevole soluzione del problema.

*Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: DI GESÌ.*