SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

n. 22

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 16 marzo 1969)

INDICE

BERGAMASCO, VERONESI, FINIZZI: Perchè le notifiche di atti giudiziari di carattere penale siano effettute in forma riservata (1023) (risp. GAVA, *Ministro di grazia e giustizia*) . . . . . *Pag.* 658

CAROLI: Raccomandazioni e Risoluzioni relative « alla politica generale del Consiglio d'Europa » e « all'Europa e il mondo » (1069) (risp. ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 658

CODIGNOLA: Incriminazione per diserzione, dopo 23 anni, dell'operaio Luigi Alfieri (1297) (risp. GUI, *Ministro della difesa*) . . 659

COMPAGNONI: Sostituzione del diretto numero 170, Cassino-Roma, con altro treno accelerato (1253) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . 659

CORRIAS Efisio: In merito alla costruzione del nuovo ospedale di Cagliari (1234) (risp. RIPAMONTI, *Ministro della sanità*) 660

DE MARZI: Decisioni prese in difformità con il pensiero del Comitato regionale veneto e con le previsioni programmatiche (1017) (risp. PRETI, *Ministro del bilancio e della programmazione economica*) 661

FILETTI: Sulla gravissima crisi agrumaria siciliana (1239) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . 662

FINIZZI, ARENA, PALUMBO, VERONESI: Sulla raccomandazione relativa ai diritti dell'uomo (948) (risp. ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 663

INDELLI: In merito all'aumento delle tariffe ferroviarie per il trasporto di merci e di derrate (1138) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . 664

MANNIRONI: Per sapere a quale punto si trovi la pratica di pensione relativa ad Argiolas Ivo (1225) (risp. GUI, *Ministro della difesa*) . . . . . *Pag.* 665

MINNOCCI: Ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Napoli via Cassino (1250) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) 666

MURMURA: Istituzione degli enti ospedalieri in provincia di Catanzaro (559) (risp. RIPAMONTI, *Ministro della sanità*) 666

Mancata corresponsione, agli aventi diritto calabresi, dell'assegno vitalizio previsto dalla legge n. 263 del 1968 (1025) (risp. GUI, *Ministro della difesa*) 666

PELLICANO': Ripristino del servizio incremento turistico presso l'Ufficio telegrafico di Bagnara Calabra (1224) (risp. FERRARI-AGGRADI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 667

PIRASTU: Realizzazione del piano regolatore del porto di Cagliari (1150) (risp. MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici*) 667

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, ANDERLINI, GATTO Simone, PARRI: Intervento del Governo a favore dei detenuti politici esponenti dell'antifascismo greco (1075) (risp. ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 671

SANTERO: Provvedimenti da adottare per la soppressione dei passaggi a livello (1001) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) 672

SMURRA: Valutazione dei periodi di reggenza resi dai concorrenti nei concorsi per titoli per direttore di ufficio locale PT

(1151) (risp. FERRARI-AGGRADI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) . . . *Pag.* 672

TANUCCI NANNINI: Promozione dei tenenti colonnelli dell'Esercito del « ruolo speciale unico » (1158) (risp. GUI, *Ministro della difesa*) 673

TEDESCO Giglia, DEL PACE: Voto espresso dal Consiglio comunale di Arezzo in merito alla valutazione delle aree da parte degli Uffici tecnici erariali (1136) (risp. REALE, *Ministro delle finanze*) 674

TERRACINI: In merito all'annunciata assunzione da parte dell'Alitalia di 150 *hostesses* straniere (935) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) 674

VERONESI: Attività di disturbo svolta a Bologna da organizzazioni studentesche in occasione del Convegno di medicina del lavoro e del Convegno « Nuovi prodotti e nuovi mercati » (751) (risp. RESTIVO, *Ministro dell'interno*) 675

VERONESI, MASSOBRIO: Perchè la RAI-TV organizzi dibattiti fra il Ministro degli affari esteri e i membri della delegazione italiana in occasione di ogni sessione del Consiglio d'Europa (907); Per la celebrazione, da parte della RAI-TV, del XX anniversario del Consiglio d'Europa (908) (risp. FERRARI-AGGRADI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 676

Consistenza del parco natanti attrezzati per la navigazione interna alla fine del 1968 (1222) (risp. MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) 677

BERGAMASCO, VERONESI, FINIZZI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se, in osservanza ai princìpi costituzionali e al principio fondamentale che l'imputato, anche se condannato, rimane tale solo a seguito di sentenza definitiva, non ritiene di dover prendere opportuni provvedimenti affinchè le notifiche degli atti giudiziari di carattere penale vengano effettuate in modi che terzi estranei non possano venirne a conoscenza. (int. scr. - 1023)

RISPOSTA. — Il problema sollevato nella interrogazione si pone, in special modo, per i mandati di comparizione, la cui notifica nelle mani del portiere o di chi ne fa le veci mette un estraneo a conoscenza dell'esistenza del procedimento penale.

La soluzione di tale problema non appare per altro facile, giacchè la persona che riceve la notifica dovrebbe, in generale, avere la facoltà di constatare la corrispondenza della copia dell'atto consegnatole all'originale che deve sottoscrivere; il che non sarebbe possibile se la copia venisse consegnata in busta chiusa.

La questione comunque verrà tenuta presente nell'elaborazione del testo del codice di procedura penale, che avrà inizio non appena sarà stata approvata dal Parlamento la legge di delega, attualmente in discussione in seno alla Camera dei deputati.

Il Ministro di grazia e giustizia
GAVA

11 marzo 1969

CAROLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere la sua opinione sulla Raccomandazione n. 530 e sulla Risoluzione n. 375, relative « alla politica generale del Consiglio d'Europa » e all'« Europa e il mondo », approvate dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa nella sessione di settembre 1968 — su proposta della Commissione politica (*Doc.* 2440) — ed in particolare per sapere se intenda dare istruzioni perchè il Ministro degli affari esteri assuma, in seno al Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa, un atteggiamento conforme alle richieste formulate dall'Assemblea e impartisca istruzioni in tal senso al rappresentante permanente in detto Comitato. (int. scr. - 1069)

RISPOSTA. — La Raccomandazione 530 è stata esaminata dal Comitato dei delegati dei Ministri del Consiglio d'Europa, il quale, nel corso della sua 175ª riunione, nello scorso novembre, ha approvato all'unanimità il testo della risposta all'Assemblea incaricando inoltre il Segretario generale di comunicarlo immediatamente al Presidente dell'Assemblea stessa.

In tale risposta, mentre si ribadiva l'indignazione di tutti i Paesi membri del Consiglio d'Europa per gli eventi di Cecoslovac-

chia, si precisava che l'esame dei rapporti con i Paesi dell'Est sarebbe proseguito nel corso della 43ª sessione del Comitato dei ministri e nel corso del colloquio annuale tra i rappresentanti dell'Assemblea ed il detto Comitato dei Ministri svoltosi nello scorso dicembre.

L'azione che il Governo italiano ha continuato a svolgere, in ogni sede internazionale idonea, ha mirato a trovare un punto di equilibrio tra due opposte esigenze: da un lato, quella di far sentire all'URSS il peso delle conseguenze negative della sua azione e di evitare che essa potesse commettere errori di calcolo; dall'altro, quella di non giungere a spezzare i fili del dialogo così faticosamente avviato e di non bloccare le possibilità di procedere verso un più sicuro e stabile assetto delle relazioni internazionali.

Nel corso del sopra citato colloquio annuale tra il Comitato dei ministri ed i rappresentanti dell'Assemblea è, d'altra parte, chiaramente emersa la comune opinione che l'Europa occidentale deve adoperarsi attivamente per una ripresa del dialogo con l'Est, senza però rinunziare alla condanna di metodi e dottrine che sono in contrasto con alcuni princìpi fondamentali, che sono quelli sanciti dalla Carta delle Nazioni Unite e in particolare quelli dell'indipendenza degli Stati, del non intervento, del non uso della forza e della minaccia di esso nei rapporti internazionali.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
ZAGARI

10 marzo 1969

CODIGNOLA. — *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se sia confermata la notizia che l'operaio Luigi Alfieri, di 46 anni, padre di quattro figli, è stato incriminato dopo 23 anni per diserzione perchè, essendo rientrato in Sicilia in seguito a regolare permesso per una grave malattia della figlia primogenita, non fece ritorno poi al suo reparto al Nord ritenendo, in buona fede, che, essendo cessate nel frattempo le ostilità, poteva ritenersi congedato; e quale sia il loro pensiero su simili atteggiamenti persecutori dell'autorità militare, chiaramente contrastanti col comune buon senso. (*Già int. or.* - 34). (int. scr. - 1297)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro di grazia e giustizia.

Nel giugno 1968, in sede di normale revisione degli atti personali dei militari in congedo, il Distretto di Caltanissetta rilevò che il signor Luigi Alfieri era incorso nel 1945 in un reato di diserzione per non essere rientrato al reparto di appartenenza allo scadere di una licenza e trasmise rapporto giudiziario alla Procura militare di Palermo.

Quest'ultima procedette quindi agli accertamenti di competenza e all'interrogatorio dell'interessato.

Il procedimento si è concluso con sentenza di proscioglimento in data 18 ottobre 1968 del giudice istruttore di quel Tribunale.

Nessun intento persecutorio può ravvisarsi in un procedimento scaturito dallo stretto rispetto di norme penali inderogabili.

Il Ministro della difesa
GUI

10 marzo 1969

COMPAGNONI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se risponda a verità la notizia relativa ad una prossima sostituzione del treno diretto n. 170, che parte da Cassino alle ore 6,31 e arriva alla stazione di Roma-Termini alle ore 8,45, con altro treno accelerato che impiegherebbe per lo stesso percorso oltre tre ore e giungerebbe a Roma alle ore 9, mentre un altro treno diretto a Campobasso, in partenza da Roma alle ore 13,15, che verrebbe istituito dal prossimo 1° giugno, addirittura non effettuerebbe la fermata a Frosinone.

Per sapere, inoltre, se sia informato delle apprensioni e delle vivissime proteste che tale notizia ha già suscitato fra i viaggia-

tori interessati e soprattuto fra i cittadini del capoluogo ciociaro, e se, pertanto, non ritenga necessario ed urgente intervenire, anche al fine di tranquillizzare i viaggiatori interessati, affinchè sia mantenuto l'orario di partenza e di arrivo del predetto treno n. 170 e sia prevista la fermata a Frosinone del treno che eventualmente dovesse essere istituito per Campobasso, in partenza da Roma alle ore 13,15. (int. scr. - 1253)

RISPOSTA. — L'aumentato numero di treni viaggiatori, a lungo ed a medio percorso, che faranno capo a Roma Termini a decorrere dall'orario 1° giugno 1969 ha reso necessario il decentramento di alcuni treni locali, anche della linea di Cassino, in altre stazioni della capitale, in quanto quella di Termini, specie nelle ore di maggiore addensamento dei convogli, non sarebbe in grado di far fronte a tutti i nuovi impegni.

Si è rilevata quindi la necessità di attribuire all'attuale treno diretto 170, Cassino-Roma Termini, alcuni servizi locali di linea, per cui il treno stesso partirà in anticipo da Cassino e giungerà a Termini alle ore 9,00. Al riguardo si è tenuto anche conto che già oggi tale treno, arrivando a Roma Termini alle 8,45, non è in genere utilizzato da operai, studenti ed impiegati i quali, per i propri orari di lavoro, si servono di treni precedenti.

Circa la nuova comunicazione per Campobasso, prevista dal 1° giugno 1969 in partenza da Roma intorno alle 13,15, si tratta di una relazione celere appositamente istituita per consentire il rientro nel capoluogo molisano, ed in altri importanti centri della regione, agli utenti che, a quell'ora, non possono fruire di altri collegamenti in partenza dalla Capitale.

Per Frosinone, invece, già esiste apposito treno direttissimo alle ore 12,58, con percorrenza particolarmente celere e senza fermate intermedie, effettuato con moderne automotrici in arrivo in quel capoluogo alle 14,10 e, pertanto, non sembra necessario prevedere, ad intervallo di appena 15 minuti, l'istituzione di altra comunicazione. Oltretutto possono essere utilizzati allo scopo anche un locale alle ore 13,25 ed un diretto alle 14,11.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

CORRIAS Efisio. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se risponde al vero che il Consiglio superiore di sanità abbia respinto definitivamente il progetto per la costruzione del nuovo Ospedale di Cagliari che si trascina da molti anni in un inspiegabile alternarsi di esami e pareri da parte di organi tecnici e burocratici.

In particolare — data l'urgenza di risolvere il problema per il quale anche l'Amministrazione regionale ha provveduto a degli stanziamenti — si desidera conoscere quale azione il Ministro intenda svolgere per accelerarne la soluzione, rimuovendo i numerosi ostacoli che hanno per tanto tempo insabbiato l'iniziativa. (int. scr. - 1234)

RISPOSTA. — Il progetto generale per la costruzione dell'ospedale civile di Cagliari venne per la prima volta regolarmente approvato con decreto interministeriale numero 400.6/20179 del 20 ottobre 1962.

A quell'epoca, tuttavia, non si potè dar corso all'esecuzione dell'opera in quanto il finanziamento concesso all'amministrazione ospedaliera, nella misura di lire 100.000.000 su un importo complessivo di 3 miliardi, non consentiva di estrarre dal progetto generale un lotto esecutivo soddisfacente i requisiti di una autonoma funzionalità.

Successivamente la summenzionata amministrazione ospedaliera riceveva una promessa di contributo per l'importo di lire 1 miliardo e 550 milioni per la realizzazione del primo lotto e, poichè era beneficiaria di due precedenti finanziamenti rispettivamente di 100 e 152 milioni, chiedeva al Ministero dei lavori pubblici che i tre finanziamenti venissero conglobati in un unico finanziamento dell'importo totale di lire 1 miliardo 802 milioni.

Col passare del tempo, si rendeva, però, necessario apportare modifiche all'origina-

rio progetto, in conseguenza dell'avvenuto incremento dei costi.

Veniva approvato, in tal modo, nel marzo del 1966, un progetto di variante che, dopo l'esame del CTA del Provveditorato alle opere pubbliche per la Sardegna, veniva sottoposto all'esame del Consiglio superiore di sanità.

Detto consesso, nella seduta del 29 novembre 1968, ha espresso parere sfavorevole all'approvazione del progetto in questione per una serie di motivi di carattere tecnico-funzionale e sanitario ampiamente illustrati nel voto dello stesso Consiglio.

Con nota del 9 dicembre scorso, questa Amministrazione ha trasmesso, per i provvedimenti di competenza, gli atti relativi al citato progetto al Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro della sanità
RIPAMONTI

7 marzo 1969

DE MARZI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere i motivi tecnici, economici e sociali per i quali, proprio in difformità con il pensiero del Comitato regionale veneto e di tutti gli studi, riunioni ed impegni presi, è avvenuto quanto segue:

1) l'inclusione, tra i comuni depressi, anche di quelli di Vittorio Veneto e di San Donà, con un decreto successivo, togliendo tutto l'equilibrio tecnico prestabilito e danneggiando ancora maggiormente le altre zone escluse, come per esempio l'alto padovano, che avrebbe gli stessi diritti di inclusione dei citati comuni;

2) la distribuzione dei fondi straordinari per le aree depresse avvenuta in difformità alle previsioni programmatiche ed addirittura per opere neppure previste nel piano, tanto da suscitare un ordine del giorno di protesta dell'Amministrazione provinciale di Padova, votato all'unanimità;

3) l'incertezza che si lascia aumentare in una zona particolarmente delicata come quella di Monselice-Este dove, dopo aver deciso, con molta precisione, a seguito di studi tecnici e valutazioni economico-sociali, la zona del polo di sviluppo industriale, sembra ora che tutto ritorni in discussione per pressioni che sono fuori della programmazione, causando un vero dispregio da parte del mondo della produzione e del lavoro sulla serietà della programmazione in Italia. (int. scr. - 1017)

RISPOSTA. — La proposta di inclusione, nelle zone depresse del Centro-Nord, dei comuni di Vittorio Veneto e San Donà di Piave, formulata dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e successivamente ratificata dal CIPE, è discesa dalla constatazione della particolare configurazione territoriale dei cennati comuni che si incuneano profondamente all'interno di ambiti comprensoriali già riconosciuti depressi. Inoltre, per quanto concerne Vittorio Veneto, si è trattato, in sostanza, di un riconoscimento parziale, in quanto detto comune risulta già classificato montano per oltre il 50 per cento della sua superficie, ai sensi della legge 25 luglio 1952, n. 991.

Per quanto riguarda le assegnazioni di fondi alle diverse provincie del Veneto, si precisa che tale determinazione è avvenuta di concerto con le Amministrazioni statali interessate sulla base delle priorità a suo tempo segnalate dal locale Comitato regionale per la programmazione economica. A queste indicazioni si sono successivamente aggiunte quelle provenienti dai diversi enti locali interessati alla programmazione degli interventi (provincie e comuni).

In ogni caso, tutte le istanze di finanziamento sono state esaminate tenendo conto dell'importanza delle diverse esigenze prospettate.

Si fa, infine, presente che gli interventi della legge 22 luglio 1966, n. 614, a favore del comune di Monselice ammontano a complessivi 550 milioni di lire, di cui 250 milioni hanno interessato il completamento dell'acquedotto consortile dell'Adige, e 300 milioni

il finanziamento del primo lotto di lavori della strada Monselice-Romea.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica
PRETI

8 marzo 1969

FILETTI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che la produzione complessiva annua di agrumi, in Sicilia, può ritenersi ascendere a circa 150.000 vagoni ferroviari da 100 quintali ciascuno;

ritenuto che tale notevole produzione comporta, in ciascun anno, l'occupazione di lavoro per circa 500.000 famiglie siciliane, l'impiego di oltre 37 milioni di giornate lavorative ed una entrata complessiva di circa 150 miliardi di lire;

ritenuto che, in conseguenza, i problemi dell'agrumicoltura in Sicilia hanno particolare rilevanza sociale e richiedono una politica economica permanente di difesa e di promozione;

ritenuto che, al fine di eliminare l'attuale gravissima crisi agrumaria siciliana, si appalesa urgente ed improrogabile l'adozione di opportuni provvedimenti, sia all'interno che in sede comunitaria;

ritenuto che la crisi predetta è in buona parte addebitabile a carenza di idonei mezzi di trasporto e, particolarmente, al rilevante tempo (7-8 giorni) che i carri ferroviari, in difformità alla normale tabella di marcia, solitamente impiegano per trasferire gli agrumi dalla Sicilia alle città del Nord-Italia ed alla frontiera;

ritenuto che la lenta marcia di trasferimento dei vagori ferroviari contenenti agrumi, a prescindere da tutt'altre cause, è nella quasi generalità dei casi imputabile alle lunghe soste che, per manovre selettive spesso avvengono nelle stazioni di Villa San Giovanni e di Villa Literno, alla carenza di un idoneo scorrimento veloce disimpegnato, alla necessità di riordinare ed aggiornare il grafico generale di trazione della rete ferroviaria italiana ed alla mancanza dell'impianto di un parco ferroviario in Sicilia destinato al trasporto degli agrumi;

ritenuto che, ai fini di rendere più celeri i trasporti degli agrumi, appare, tra l'altro, opportuno dirottare i treni-derrate provenienti dalla Sicilia sulla linea Reggio Calabria-Metaponto-Foggia-Bologna,

l'interrogante desidera conoscere se, allo scopo di porre rimedio ai gravi problemi d'ordine economico e sociale conseguenti alla notevole crisi dell'agrumicoltura in Sicilia, non ritengano di adottare sollecitamente — in aggiunta a tutt'altri interventi — i seguenti provvedimenti:

a) idonee prescrizioni per sveltire le operazioni di selezione dei carri ferroviari nelle stazioni di Villa San Giovanni e di Villa Literno;

b) istituzione di una « Freccia del Sud-agrumi » e di un « Treno del Sole-agrumi »;

c) dirottamento di treni-derrate trasportanti agrumi sulla linea Reggio Calabria-Metaponto-Foggia-Bologna;

d) riordinamento ed aggiornamento del grafico generale di trazione della rete ferroviaria italiana, al fine di assicurare lo scorrimento veloce disimpegnato dei carri-derrate;

e) impianto di un parco ferroviario, per la Sicilia agrumaria, nella stazione di Acireale, che attualmente per la spedizione di carri-derrate è la più importante del Centro-Sud. (int. scr. - 1239)

RISPOSTA. — 1) Il tempo di norma impiegato dai trasporti ferroviari di agrumi dalle zone di produzione della Sicilia orientale ai principali mercati interni oscilla fra 48 e 72 ore, valori cioè nettamente inferiori ai 7-8 giorni indicati dalla signoria vostra onorevole.

Soltanto in determinati brevi periodi ed in presenza di circostanze particolari (intenso traffico viaggiatori e merci per le feste di Natale e Capodanno, avverse condizioni atmosferiche sullo stretto di Messina, eccetera) qualche trasporto impiega eccezionalmente tempi superiori per giungere a destinazione.

2) Per inoltro dei carri destinati all'estero, il cui carico avviene prevalentemente nelle stazioni di Catania ed Acireale, sono stati programmati, fin dalla scorsa campagna agrumaria 1967-68, appositi treni con orari studiati al fine di assicurare ridotti tempi d'inoltro e favorevoli coincidenze a Bologna con i treni internazionali della rete TEEM (treni espressi europei merci).

Per raggiungere i transiti di confine di Chiasso e del Brennero i trasporti provenienti da Catania impiegano rispettivamente 48 e 55 ore, e quelli in partenza da Acireale 45 e 52 ore.

3) Le operazioni di manovra dei carri di agrumi a Villa San Giovanni sono limitate a quelle tecnicamente indispensabili per la formazione dei treni derrate, sicchè le soste in tale stazione sono dovute essenzialmente alla necessità di distanziare i numerosi treni derrate (sino a 24 treni al giorno) imposta dalla circolazione su di una linea ancora in parte a semplice binario ed impegnata da un notevole traffico viaggiatori.

Di norma, i trasporti in questione non subiscono ulteriori manovre a Villa Literno ad eccezione di quelli destinati a località della linea tirrenica settentrionale, ai mercati italiani nord-occidentali ed ai transiti italo-francesi di Ventimiglia e Modane.

Il completamento dei lavori in corso e programmati per l'integrale raddoppio della Battaglia-Villa S. Giovanni e per l'ulteriore potenziamento di quest'ultima stazione consentiranno a breve termine di accelerare maggiormente l'inoltro delle derrate.

4) Poichè i numerosi treni derrate formati a Villa S. Giovanni hanno tutti carattere di treni rapidi, senza fermate nelle stazioni intermedie, che non siano quelle imposte da inevitabili esigenze di esercizio, e a mezzo dei quali si inoltrano merci di importanza equivalente agli effetti della trattazione economica sui mercati, non sembra opportuno distinguere alcuni di essi con denominazioni particolari sul genere di quelle proposte dalla signoria vostra onorevole.

5) Il dirottamento, via Metaponto-Bari-Ancona, dei treni derrate viene già in atto effettuato nei periodi in cui il traffico sull'instradamento normale raggiunge punte eccezionali. Tale deviazione non comporta per altro acceleramenti nell'inoltro, stante la maggiore lunghezza e le caratteristiche di esercizio di tale itinerario, sicchè sembra opportuno continuare nel criterio sin qui seguito di ricorrervi soltanto in caso di necessità.

6) In sostanza, i programmi d'inoltro dei trasporti derrate siciliani, una volta traghettati in continente, prevedono semplici manovre a Villa S. Giovanni per la formazione dei treni su Bologna, ove viene effettuato il selezionamento dei carri secondo le varie destinazioni, nonchè vengono formati i treni specializzati della rete TEEM per l'inoltro diretto ai mercati internazionali, treni che, per la loro elevata impostazione d'orario, le ridotte soste ai transiti di confine, e l'eliminazione di manovre nelle stazioni intermedie, garantiscono uno « scorrimento veloce » dei trasporti in questione.

7) Per quanto concerne lo scalo di Acireale che, nella scorsa campagna agrumaria, è stato comunque preceduto, come quantitativo di carri spediti, da quelli di Lentini e Catania, si informa che di recente è stato adeguatamente potenziato ed ulteriori lavori di ampliamento sono già programmati per il prossimo futuro.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

FINIZZI, ARENA, PALUMBO, VERONESI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere le ragioni per cui il Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa non ha ritenuto di dar corso alla Raccomandazione n. 513 — approvata dall'Assemblea consultiva di detta organizzazione il 31 gennaio 1968, su proposta della sua Commissione giuridica — nella quale si chiede a detto Comitato di prendere le disposizioni necessarie alla conclusione di un Protocollo aggiuntivo alla Convenzione europea dei diritti dell'uomo con il quale venga conferito alla Assemblea il diritto di investire la Commissione europea dei diritti dell'uomo, prevista

in detta Convenzione, di ogni infrazione alle norme della Convenzione stessa che l'Assemblea ritenga imputabili a una delle altre parti contraenti.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere quale è stato l'atteggiamento italiano in materia, in seno al Comitato dei ministri, e, in particolare, se il Ministro non sia favorevole a questa Raccomandazione e non intenda chiedere al Ministero degli affari esteri di dare istruzioni al proprio rappresentante in seno al Comitato dei ministri nel senso di riproporre quanto prima allo esame di questo le proposte dell'Assemblea. (int. scr. - 948)

RISPOSTA. — Con la Raccomandazione 513, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa il 31 gennaio 1968, si chiedeva al Comitato dei ministri di modificare la procedura di ricorso alla Commissione europea dei diritti dell'uomo; in particolare, di prendere le misure necessarie per concludere un protocollo che aggiungesse alla Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, un articolo conferente all'Assemblea consultiva il diritto di adire la suddetta Commissione, in tutti i casi in cui l'Assemblea ritenesse di rilevare, da parte di una parte contraente, le violazioni degli impegni derivanti dalla Convenzione stessa.

Il Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa, nel constatare il carattere consultivo dell'Assemblea di detta organizzazione e nel rilevare il suo ruolo risultante dallo Statuto, si chiese se la proposta contenuta nella Raccomandazione 513 fosse conforme alle disposizioni statutarie e convenne, nel corso della sua 170ª riunione, di indirizzare una risposta negativa all'Assemblea.

Nella risposta si diceva, tra l'altro, che la proposta contenuta nella Raccomandazione 513 avrebbe potuto nuocere all'equilibrio che è necessario mantenere tra i diversi organi previsti dalla Convenzione, che sembrava d'altronde improbabile che i Governi che non avevano ancora riconosciuto il diritto di ricorso individuale fossero pronti a ratificare il nuovo Protocollo suggerito.

Per quanto riguarda l'atteggiamento italiano in materia, si precisa che il rappresentante permanente presso il Consiglio d'Europa, per i motivi sopra esposti, e conformemente a quanto già rilevato dai parlamentari italiani sia in seno alla Commissione giuridica dell'Assemblea consultiva e sia in seno all'Assemblea plenaria, si è espresso in senso contrario alla Raccomandazione di cui si tratta.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
ZAGARI

10 marzo 1969

INDELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se non ritengano opportuno soprassedere al preannunziato aumento delle tariffe ferroviarie per il trasporto di merci e di derrate.

A parere dell'interrogante l'aumento programmato colpirebbe soprattutto i piccoli operatori agricoli, ortofrutticoli e caseari, che già sono esposti ai pericoli di una crisi economica, determinata da fattori di varia natura.

Nell'eventuale impossibilità di procrastinare l'adozione delle nuove tariffe, l'interrogante gradirebbe conoscere se non si intenda concedere facilitazioni agli operatori agricoli per evitare l'accentuarsi della crisi, che sarebbe avvertita prevalentemente nelle regioni meridionali costrette a servirsi dei mezzi ferroviari per le grandi distanze, sia per le esportazioni all'estero, sia per il collocamento dei prodotti sui maggiori mercati nazionali. (int. scr. - 1138)

RISPOSTA. — Con decreto interministeriale 9 settembre 1968, n. 10787 è stato approvato un provvedimento di riforma del settore delle spedizioni in piccole partite ed a bagaglio che contempla una nuova ristrutturazione tariffaria con aumento del livello medio del prezzo di trasporto.

Tale aumento si è reso necessario al fine di ridurre il fortissimo squilibrio esistente nel settore delle spedizioni in piccole partite, fra costi ed introiti, il cui rapporto ne-

gli ultimi anni si è aggirato intorno al valore 3.

E, nell'ambito dei servizi in piccole partite, caratteristiche di particolare onerosità presenta proprio l'inoltro « a collo celere », nei bagagliai dei treni viaggiatori, delle spedizioni di prodotti agricoli, ortofrutticoli e caseari, cui accenna l'onorevole interrogante.

Anche dopo la riforma anzidetta, il livello delle tariffe continua, comunque, ad essere notevolmente al di sotto dei relativi costi d'esercizio.

Poichè il provvedimento, già entrato in vigore a decorrere dal 1° febbraio 1969, riguarda esclusivamente le spedizioni in piccole partite ed a bagaglio, esso non comporterà assolutamente ripercussioni negative sull'esportazione delle merci in genere e delle derrate in particolare, atteso che il traffico destinato all'estero è essenzialmente un traffico a carro completo non interessato alla riforma.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

MANNIRONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere a quale punto si trovi attualmente una pratica di pensione privilegiata a favore di Argiolas Ivo, figlio naturale riconosciuto del carabiniere Argiolas Salvatore, deceduto per malattia contratta in servizio.

Detta pratica è in corso da una diecina di anni e ancora non si è riusciti a definirla per la ostinata resistenza della Corte dei conti che, interpretando l'articolo 12 della legge 15 febbraio 1958, n. 346, in modo diverso da quello del Ministero della difesa, nega il diritto a pensione ai figli naturali riconosciuti, ammettendolo solo per i figli legittimi e legittimati.

Il direttore generale del servizio, volendo superare il contrasto con la Corte dei conti e tra diverse decisioni di questa ultima in sede giurisdizionale, fin dal 3 gennaio 1966 aveva proposto al Ministro di rimettere la questione al Presidente della Corte dei conti per demandarla all'esame delle Sezioni unite.

Da allora di detta pratica nulla più si è saputo, onde l'interrogante non può non esprimere il suo disappunto per la lentezza con cui viene portata avanti la pratica di un minore cui il servizio competente riconosce il diritto alla pensione. (int. scr. - 1225)

RISPOSTA. — La domanda di pensione privilegiata ordinaria presentata nel 1958 dal signor Ivo Argiolas, orfano naturale del carabiniere Salvatore Argiolas, venne respinta con decreto del 1959 in conformità al punto di vista dell'ufficio di controllo della Corte dei conti che non riteneva che gli orfani naturali potessero essere compresi tra i soggetti del diritto a pensione privilegiata ordinaria indiretta o di riversibilità, secondo il disposto dell'articolo 12 della legge 15 febbraio 1958, n. 46.

Detto decreto fu impugnato dall'interessato mediante ricorso alla Corte dei conti, che però venne respinto per intempestività (decisione n. 19066 del 19 ottobre 1964).

Nel 1965, il signor Argiolas presentò nuova domanda di pensione, la quale venne dalla Difesa accolta, in relazione all'orientamento nel frattempo affermatosi in sede giurisdizionale (seconda e terza sezione della Corte dei conti), circa l'applicabilità della menzionata norma al campo delle pensioni privilegiate ordinarie. Il relativo provvedimento non venne ammesso a registrazione dall'ufficio controllo della Corte dei conti, che si richiamò all'avviso della competente sezione di controllo, nonchè all'orientamento della IV sezione giurisdizionale, diverso da quello della seconda e terza sezione.

In relazione a ciò, venne interessata la Procura generale della Corte dei conti per far dirimere dalle sezioni riunite il punto di contrasto esistente presso le tre sezioni giurisdizionali.

In seguito alla decisione favorevole, il decreto concessivo della pensione al signor Argiolas venne nuovamente sottoposto alla registrazione della Corte dei conti, che però ha eccepito la decadenza del termine previsto dall'articolo 8 del regio decreto 28 giugno 1933, n. 703, per la modifica o la revisione del provvedimento di pensione.

La Difesa ha ancora una volta replicato ed è in attesa delle determinazioni dell'organo di controllo.

Il Ministro della difesa
GUI

10 marzo 1969

MINNOCCI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è nei programmi immediati del suo Ministero il radicale ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Napoli, via Cassino, del quale si sente da gran tempo la necessità, sia per favorire il confortante sviluppo economico in atto nella provincia di Frosinone, sia in relazione alle difficoltà di smaltimento del traffico sulla linea ferroviaria Roma-Napoli, via Formia. (int. scr. - 1250)

RISPOSTA. — Sulla Roma-Napoli, via Cassino, è già stata disposta in opportuni tratti la centralizzazione delle stazioni e l'installazione del segnalamento completo di protezione e partenza, provvedimenti questi che, unitamente all'impianto del blocco elettrico manuale, consentiranno di elevare sensibilmente il livello di efficienza della linea.

D'altra parte, tenuta presente la prevista necessità di utilizzare la linea in questione anche a sussidio della direttissima Roma-Formia-Napoli, in relazione alla progressiva intensificazione dei servizi viaggiatori su quest'ultima, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha programmato di far luogo, appena possibile, al completamento del doppio binario sulla linea Roma-Cassino-Napoli.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

MURMURA. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere i motivi per i quali nella provincia di Catanzaro non viene data esecuzione alla circolare n. 123 del 31 maggio 1968, con cui si stabiliscono procedure accelerate onde pervenire alla istituzione degli enti ospedalieri, scorporandoli dagli organismi attualmente esistenti. (int. scr. - 559)

RISPOSTA. — La Commissione prevista dall'articolo 5, secondo comma, della legge 12 febbraio 1968, n. 132, per la provincia di Catanzaro, è stata regolarmente costituita ed ha già iniziato i lavori di sua competenza.

Detta Commissione, comunque, ha dovuto subire un periodo di inattività forzata, nello scorso anno, per assenza del rappresentante del Consorzio provinciale antitubercolare, che veniva sostituito con atto deliberativo del 24 settembre 1968.

L'Amministrazione centrale segue, comunque, con la massima attenzione, in questo come in altri casi, l'azione svolta dagli organi periferici al fine dell'esatto adempimento di quanto prescritto dalla circolare n. 123 del 31 maggio 1968 di questo Ministero.

Il Ministro della sanità
RIPAMONTI

7 marzo 1969

MURMURA. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere le ragioni della non eseguita corresponsione, agli aventi diritto calabresi, dell'assegno vitalizio previsto dalla legge 18 marzo 1968, n. 263.

Tale beneficio, pur nella sua modestia, si sarebbe dovuto concretamente erogare entro il 1968, anno nel quale si è celebrato il 50° anniversario della vittoria. (int. scr. - 1025)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro del tesoro.

Le pratiche relative alla concessione agli ex combattenti dell'assegno vitalizio e degli altri riconoscimenti previsti dalla legge 18 marzo 1968, n. 263, vengono svolte con ogni possibile sollecitudine, compatibilmente alla difficoltà che il lavoro presenta nei casi in cui le domande degli interessati sono incomplete di documentazione.

Quanto agli ex combattenti calabresi, finora l'Ordine di Vittorio Veneto ha definito favorevolmente circa 1.400 pratiche, che sono state trasmesse alle competenti Direzio-

ni provinciali del Tesoro per gli ulteriori adempimenti relativi al pagamento dell'assegno vitalizio.

Il Ministro della difesa
GUI

4 marzo 1969

PELLICANO'. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se intenda ripristinare il servizio incremento turistico, ingiustamente declassato dal consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, presso l'ufficio telegrafico di Bagnara Calabra (Reggio Calabria).

Si fa presente che la suddetta cittadina è una stazione balneare duramente provata dall'alluvione del dicembre 1968 e che il ripristino del servizio è indispensabile per lo incremento turistico e per la ripresa economico-sociale. (int. scr. - 1224)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che è in corso di trattazione presso questo Ministero una pratica concernente la riunione dei servizi postali e telegrafici di Bagnara Calabra nell'ambito dell'ufficio locale.

In proposito si ritiene di dover precisare che nessun interesse dell'utenza verrebbe leso, in caso di attuazione del provvedimento suddetto, in quanto gli uffici locali, mentre possono assicurare alla stessa stregua degli uffici principali il buon andamento di tutti i servizi di istituto, osservando, ove occorra, gli stessi orari al pubblico, compresi quelli festivi, vantano sugli uffici principali medesimi una maggiore economicità di gestione.

Ciò premesso, si fa presente che l'ufficio telegrafico principale di Bagnara Calabra separato da quello postale trovava in passato la sua giustificazione in quanto detta località era centro di raccolta di tutte le linee telegrafiche e telefoniche esistenti fra gli uffici estremi della provincia ed il capoluogo (Reggio Calabria).

Recentemente, per ragioni tecniche, alcune comunicazioni che poggiavano su Bagnara sono state istradate su Palmi.

Con l'attivazione poi del cavo coassiale e dopo la disattivazione degli amplificatori interessanti i sistemi telefonici su linee aeree, sono venuti meno i motivi che giustificavano la gestione separata del servizio telegrafico.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
FERRARI-AGGRADI

12 marzo 1969

PIRASTU. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per conoscere se ed in quale misura rispondano a verità le notizie di stampa — confermate anche da una riunione di carattere ufficiale svoltasi a Cagliari l'11 settembre 1968 — secondo le quali il Governo intenderebbe rinviare a tempo indeterminato la realizzazione del piano regolatore del porto di Cagliari, opponendosi, in modo particolare, alla sistemazione del porto-canale, cui sono strettamente collegati i due progetti del bacino di carenaggio e del centro di smistamento per *containers;* iniziative, queste, da tempo avanzate e promesse da esponenti dei Governi nazionale e regionale.

Per conoscere, pertanto, se il Governo non intenda riesaminare il problema e disporre, con la massima sollecitudine, la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore del porto di Cagliari, considerando che detto scalo marittimo ha una funzione fondamentale, dal punto di vista economico e commerciale, per il progresso e la rinascita della Sardegna.

In particolare, per conoscere se i competenti Ministeri non intendano riproporre al CIPE il progetto del bacino di carenaggio per sollecitare la revisione del precedente parere negativo, in considerazione anche della mutata e migliorata situazione della cantieristica nazionale; e se il Governo non intenda riesaminare il progetto per la realizzazione nel porto di Cagliari del centro di smistamento per il traffico atlantico dei *containers* al fine di giungere ad una soluzione positiva, sollecitando per le due iniziative l'intervento delle Partecipazioni statali, la cui presenza in Sardegna non è soltanto inadeguata e insufficiente nei confronti delle ne-

cessità dell'Isola, ma non risponde neppure alle norme della legge sul piano di rinascita. (*Già int. or.* - 166) (int. scr. - 1150)

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro della marina mercantile.

Nei limiti imposti dalle risorse disponibili, nessuno sforzo è tralasciato per porre lo scalo marittimo di Cagliari in condizioni di far fronte alle nuove esigenze di traffico.

Un progetto di ampliamento e variante al piano regolatore del porto commerciale, che tiene conto anche delle esigenze connesse con lo sviluppo nella zona di importanti iniziative industriali, è stato approvato con decreto ministeriale 24 luglio 1968. Sono previsti: il prolungamento del costruendo molo della Rinascita da 300 a 460 metri, e il suo allargamento fino a metri 140; e, quindi, con uno sviluppo lineare di banchina di metri 1.060, in fondali di circa metri 14 da un lato e metri 12 dall'altro; il completamento della calata di ponente per una larghezza di circa metri 200 in fondali di circa metri 11; la costruzione nel bacino interno di S. Paolo di due nuovi moli, di metri 300 per 120 ciascuno, e delle relative banchine di riva, per uno sviluppo complessivo di accosti, in alti fondali, di circa metri 2.000; la realizzazione di nuovi accosti per navi traghetto; il completamento delle opere foranee, eccetera. Secondo i progettisti, con l'attuazione integrale di tutte le opere e attrezzature previste, il porto di Cagliari sarebbe in grado di smaltire un traffico di circa 10 milioni di tonnellate di merci; mentre, con la realizzazione del molo della Rinascita, opportunamente arredato, potrebbe far fronte ad un traffico di 4-5 milioni di tonnellate.

Alcune questioni minori (quali: sistemazione degli scarichi a mare dello stagno; collegamento della Sulcitana con le zone ad est del canale industriale; sistemazione della viabilità di accesso e di svincolo del porto), richiedenti una intesa fra le amministrazioni e gli enti interessati, non sono state ancora definite.

Dopo che tale ulteriore fase si sarà conclusa con la soluzione dei problemi sospesi, questo Ministero procederà alla progettazione esecutiva delle opere e, in relazione ai finanziamenti che saranno disposti, alla graduale attuazione delle medesime, per le quali occorrerà, in via presuntiva, una spesa totale aggirantesi dai 20 ai 30 miliardi (la cifra esatta per ora è di 29 miliardi).

Il piano regolatore per la costruzione di un porto industriale entro lo Stagno di Cagliari-Santa Gilla, elaborato dal Consorzio per l'area di sviluppo industriale (ASI) di Cagliari, e approvato con decreto del Presidente del Consiglio il 10 novembre 1967, prevede essenzialmente la realizzazione di un canale navigabile largo metri 90, in fondali di metri 14, che, partendo dalla radice del molo sottoflutto del porto commerciale, si addentra per circa 10 chilometri entro lo Stagno, in direzione di ponente. Nella zona posta a sud-ovest della imboccatura del canale è prevista la creazione del centro di riparazioni navali e di carenaggio. Nella seconda metà di detto canale e lungo il suo corso sono, inoltre, previsti due darsene e quattro canali di derivazione, ciascuno della lunghezza di circa 500 metri, che penetrano nelle aree destinate agli insediamenti industriali, per il rifornimento diretto di questi ultimi via mare e per l'asportazione dei loro prodotti derivati. La spesa per la realizzazione di dette opere è stata calcolata in lire 25 miliardi circa.

A norma dell'articolo 31, terzo comma, della legge 26 giugno 1965, n. 717 — disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno — tutte le opere relative al porto industriale rientrano nella competenza del cennato Consorzio. Per consentire l'avvio di detti lavori, la Cassa per il Mezzogiorno ha già stanziato la somma di lire 3.500 milioni. Con tale somma si provvederà alla escavazione del canale di accesso al detto porto ed al suo banchinamento ed alla eventuale escavazione della zona antistante i previsti bacini di carenaggio.

Per quanto riguarda il *terminal-containers* risulta che nell'aprile scorso è stata costituita a Cagliari la Società « PTM - Porto Terminal Mediterraneo », che ha per scopo lo studio della possibilità di realizzazione di un *terminal containers* mediterraneo nel predetto porto canale industriale. Secondo gli intendimenti dei promotori, a tale *terminal*

dovrebbero far capo le navi porta contenitori oceaniche di grande tonnellaggio e nello stesso dovrebbe effettuarsi lo smaltimento dei contenitori destinati ai porti mediterranei e la raccolta di quelli provenienti dagli stessi porti con destinazione oltre oceano. Risulta, altresì, che alla prima riunione del Consiglio di amministazione di detta società, tenutasi nel maggio scorso per aumentare il capitale sociale, hanno preso parte i rappresentanti della promotrice SFIRS (Società finanziaria industriale rinascita sarda), dell'IRI e della Società bonifica di Roma.

A prescindere da detta iniziativa, si fa presente che attualmente il porto di Cagliari è interessato da un modesto traffico di contenitori e, precisamente, di contenitori su semiarticolati in arrivo da Genova con le motonavi-traghetto « Espresso Liguria » ed « Espresso Sardegna », della società Traghetti del Mediterraneo, e di contenitori su mezzi gommati in arrivo, sempre da Genova, con la motonave-traghetto « Vento di Levante », della società Tarros. I contenitori sbarcati da dette navi sono inoltrati immediatamente fuori l'ambito portuale. Non si è manifestata finora la necessità di un vero e proprio *terminal* per lo sbarco e la movimentazione dei contenitori. Le predette « navi-containers » hanno praticamente le stesse esigenze di attracco delle navi-traghetto tipo « Canguro », in quanto le operazioni di imbarco e sbarco avvengono esclusivamente attraverso il portellone di poppa e si ormeggiano alla calata di via Roma e al molo Sabaudo interno.

In previsione dell'entrata in servizio, sempre sulla linea Genova-Cagliari, della motonave porta-containers « Vento di Tramontana », capace di trasportare 160 contenitori — settimanalmente circa 600 — la predetta società Tarros ha presentato domanda per ottenere in concessione l'area di metri quadrati 4.000 attualmente disponibile nella zona retrostante la radice di ponente del molo Rinascita, per il deposito e la movimentazione dei contenitori, da imbarcare e sbarcare sulla predetta nave, che potrebbe attraccare sul tratto banchinato del detto molo, finora realizzato per metri 88, in fondali di metri 11. Tenuto conto dell'importanza che l'iniziativa riveste per i traffici e la economia della Sardegna, è stata autorizzata la Capitaneria di porto di Cagliari ad esperire l'istruttoria di rito per l'assentimento della richiesta concessione; la procedura è tuttora in corso. Anche la locale Camera di commercio ha presentato una domanda, attualmente all'esame della Capitaneria, intesa ad ottenere in concessione un punto terminale per *containers* nella zona. In relazione a quanto sopra, si fa presente che è in fase di realizzazione nella zona di levante del porto, denominata « Su Siccu », un pennello di attracco per navi-traghetto della lunghezza di circa metri 100 con fondali di circa metri 7. Detto attracco, inizialmente predisposto per una sola nave-traghetto, dovrà in seguito essere ampliato fino a poter ospitare tre navi-traghetto. Si prevede che la costruzione del primo attracco sarà ultimata entro l'estate del 1969. Per quanto tale nuova opera sia destinata prevalentemente all'attracco di navi-traghetto di tipo convenzionale, sarà possibile, all'occorrenza, farvi attraccare anche navi che trasportano contenitori su semiarticolati.

Maggiore importanta potrà rivestire, ai fini del traffico containerizzato la completa realizzazione, nella zona a ponente del porto, del molo Rinascita e della Calata di ponente. Allorchè dette opere saranno ultimate, esse potranno servire egregiamente una cospicua corrente di traffico containerizzato, in quanto renderanno possibile la disponibilità di circa 50.000 metri quadrati di piazzali nelle zone immediatamente retrostanti le costruende banchine.

Per quanto riguarda il Centro di riparazioni navali e di carenaggio previsto dal piano regolatore per il porto industriale, si fa presente che, dagli accertamenti svolti nel dicembre scorso dal « Comitato tecnico per i bacini di carenaggio », costituito presso il Ministero della marina mercantile per lo studio del problema del potenziamento dei bacini di carenaggio nazionali, è emerso che, per l'attuazione di tale « centro », era sorta a Cagliari una società per azioni denominata « Bacini Cagliari s.p.a. ». Il progetto di detto « centro » si articolava in tre fasi: nella prima era prevista la realizzazione di due

bacini di carenaggio (uno in muratura e uno galleggiante), corredati delle attrezzature e dei servizi necessari ad assicurare tutte le operazioni di manutenzione e di riparazione che potevano essere richieste da navi fino a 200.000 tonnellate di portata; la seconda fase prevedeva la costruzione di un terzo bacino in muratura per navi fino a 100.000 tonnellate di portata; nella terza fase era prevista la costruzione di un quarto bacino, sempre in muratura, capace di ricevere navi fino a 60.000 tonnellate di portata.

Secondo quanto fatto presente dai promotori, premessa indispensabile per l'attuazione di detto programma era la realizzazione da parte degli enti pubblici competenti delle seguenti opere di infrastruttura:

a) costruzione del canale di accesso al bacino di evoluzione del « centro », della larghezza di metri 90;

b) collegamento stradale di « Sa Scafa » con sottopassaggio in doppio tunnel da praticare sotto il canale di accesso di cui al precedente punto *a*);

c) escavazione del canale di accesso a « Sa Illetta »;

d) escavazione da « Sa Illetta » alla darsena industriale.

Circa il finanziamento del complesso in parola, la Regione sarda fece conoscere, con lettera del 2 dicembre 1967, che la Giunta regionale aveva già deliberato di ammettere l'iniziativa al cumulo dei contributi regionali e Cassa per il Mezzogiorno, in modo che il contributo globale fosse sull'ordine del 32 per cento circa dell'investimento, previsto in lire 15.605.000.000. Per la copertura del rimanente 68 per cento, i promotori avevano presentato domanda al Credito industriale sardo per ottenere il finanziamento a tasso agevolato.

Per la realizzazione delle predette opere di infrastruttura, la stessa Regione assicurò che la Giunta regionale aveva previsto l'assunzione degli oneri relativi — secondo le previsioni del piano regolatore dell'area industriale di Cagliari — comprensivi sia di quelli a carico della Cassa per il Mezzogiorno, sia di quelli non finanziabili dalla Cassa, ma ammissibili a contributo in base alla legge regionale 7 maggio 1952, n. 22.

In sede di esame del piano regolatore territoriale dell'area di sviluppo industriale di Cagliari, comprensivo del porto-canale industriale, benchè il Consorzio per l'area di sviluppo industriale competente, avesse fatto presente che la creazione del Centro di riparazioni navali sarebbe stata ampiamente giustificata sotto il profilo economico e dello sviluppo industriale dell'area, la Commissione dei piani regolatori territoriali ebbe ad osservare, col voto n. 48 in data 23 gennaio 1967, che tali chiarimenti non consentivano di ritenere superato, in quella sede, il problema della compatibilità o meno dell'installazione dei predetti impianti nel quadro della situazione generale del settore cantieristico e degli impegni comunitari, in quanto tale problema esulava dalla sua specifica competenza, implicando valutazioni di politica governativa, riservata al CIPE.

Premesso ciò, il « Comitato tecnico per i bacini di carenaggio », nella sua relazione 26 dicembre 1967 sugli orientamenti da seguire per il potenziamento dei bacini di carenaggio nazionali, espresse per l'iniziativa di Cagliari il parere che la creazione di un centro di riparazioni navali nel porto di Cagliari-Santa Gilla, in base alle previsioni del traffico a breve ed anche a medio termine, non presenta i caratteri dell'urgenza rilevata per gli altri porti considerati (Palermo, Genova e Napoli), poichè nella specie si tratta della completa creazione *ex novo* di ogni impianto con onere notevole per l'Amministrazione pubblica. Fra l'altro fu osservato che, mentre gli interventi proposti per gli altri porti mirano ad evitare la dispersione di una manodopera altamente qualificata e specializzata, la cui formazione è lunga e difficile, nella zona di Cagliari occorrerà provvedere anche all'avvio di ciascuna delle molteplici competenze che la riparazione navale esige, perchè un nuovo centro possa avviarsi a sistemazione duratura. Conseguentemente, e tenuto anche conto che le attività di nuova formazione sono escluse dalle provvidenze di sostegno del settore, il « Comitato tecnico per i bacini di carenaggio » espresse conclusivamente

l'avviso che la creazione del « centro » di Cagliari fosse oggetto di un esame differito anche per poter valutare l'andamento e le caratteristiche del traffico e del transito nel Mediterraneo quando, cessata la crisi del Medio Oriente, si potranno avere, con la ripresa dell'attività, più concreti elementi di giudizio ai fini di previsioni più aderenti alla realtà.

Successivamente al parere del detto Comitato, il CIPE approvò in linea di massima, nella seduta dell'8 febbraio 1968, l'iniziativa di Cagliari con l'intesa, però, che la stessa « dovrà essere soggetta ad un riscontro della sussistenza dei necessari presupposti di economicità generale da verificare di intesa con la Regione Sarda ». È evidente che la subordinazione dell'iniziativa al riscontro dei necessari presupposti di economicità generale è da porre in relazione soprattutto alla situazione creatasi con la chiusura del canale di Suez in conseguenza della quale i maggiori centri nazionali di riparazioni navali hanno registrato una flessione nel volume dei lavori.

Pertanto si conclude osservando che sembra informata ad uno stato d'animo allarmistico l'esposizione resa dal senatore interrogante che il Governo intenda rinviare a tempo indeterminato il piano regolatore del porto di Cagliari e i problemi ad esso connessi ed inerenti.

Trattasi invero di un grosso problema, sotto tutti i riflessi politico-economico-sociali, a cui sono legate giuste aspettative isolane, sul quale, quindi, il Governo non è e non rimane inerte, avendo già promosso tutti quegli accertamenti e quegli studi preliminari atti a porre nella giusta luce le esigenze dello scalo di Cagliari.

Il Ministro dei lavori pubblici
MANCINI

5 marzo 1969

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, ANDERLINI, GATTO Simone, PARRI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se non creda opportuno mettere in atto qualche passo a favore dei detenuti politici greci Grigoris Pharakos, Georgios Moraitis e Nikos Politis, esponenti dell'antifascismo greco arrestati con altri patrioti nel novembre 1968.

Notizie fondate giungono intorno alle torture cui nel commissariato di polizia di Atene (Via Bouboulinas) sono stati sottoposti i prigionieri, mentre il Governo di Atene ha rifiutato fin qui di dare qualsiasi comunicazione sullo stato di salute dei detenuti, anche ad un preciso sollecito del delegato dell'Associazione internazionale dei giuristi democratici di Bruxelles. (int. scr. - 1075)

RISPOSTA. — Il Governo italiano, fedele alla sua linea più volte fatta presente anche in Parlamento di richiamare in ogni occasione l'opportunità di attenersi alle norme seguite dai Paesi legati alla tradizione democratica del mondo occidentale, ha svolto il suo vivo interessamento, nelle forme ritenute più opportune e producenti, anche a favore dei detenuti politici Pharakos, Moraitis e Politis.

È nostro intendimento, come è stato comunicato in occasione di analoghe richieste, di non tralasciare nulla di intentato per far avvertire ai governanti greci le istanze della nostra coscienza democratica e l'aspettativa non solo della nostra ma altresì dell'opinione pubblica internazionale.

A parte l'azione che singoli Governi abbiano svolto o si propongano di svolgere, la Croce rossa internazionale, rispondendo alla sua vocazione istituzionale e interpretando i sentimenti dei Paesi che vi sono rappresentati, si è occupata attivamente del trattamento dei detenuti politici inviando più volte i propri rappresentanti nei luoghi in cui essi si trovano.

La predetta organizzazione, della cui volenterosa collaborazione ci siamo avvalsi in più occasioni, continua a seguire la sorte dei detenuti greci, insistendo, spesso con successo, presso le autorità elleniche, perchè siano apportati dei miglioramenti alle loro condizioni di vita ed il loro trattamento sia ispirato ad una sempre maggiore umanità.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
ZAGARI

10 marzo 1969

SANTERO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti siano in corso di attuazione e allo studio per la massima soppressione dei passaggi a livello e per evitare che errori delle apparecchiature automatiche e deficienze del personale di custodia permettano il verificarsi di tragici incidenti come quello avvenuto il 3 gennaio 1969 nei pressi di Busto Arsizio, che è costato la perdita della vita a quattro persone e della salute ad altre dieci persone, delle quali alcune versano ancora in gravi condizioni. (int. scr. - 1001)

RISPOSTA. — Per quanto riguarda la rete delle ferrovie dello Stato, l'Azienda delle ferrovie dello Stato sta procedendo alla graduale soppressione dei passaggi a livello e all'ammodernamento, migliorando quindi le condizioni di sicurezza e di protezione di quelli da mantenere in esercizio.

In tale quadro, negli ultimi anni si è provveduto alla chiusura di oltre 2.000 attraversamenti a raso. Ciò nonostante il problema conserva dimensioni notevolissime e la soppressione totale dei 14.000 passaggi a livello si presenta, sul piano pratico, impossibile sia per difficoltà d'ordine tecnico, sia per la spesa, dell'ordine di varie centinaia di miliardi di lire.

Pertanto, nel mentre prosegue l'opera diretta alla eliminazione degli attraversamenti a più intenso movimento di traffico, offrendo a tale scopo compartecipazione tecnica e finanziaria alle relative iniziative degli enti proprietari delle strade, l'Azienda delle ferrovie dello Stato sta altresì intensificando la introduzione nei passaggi a livello di automatismi atti a ridurre la sfera di intervento umano ed i possibili errori ad esso connessi.

Per quanto riguarda in particolare la rete ferroviaria Nord-Milano, dove è avvenuto l'incidente ricordato dall'onorevole interrogante, si fa presente che la società concessionaria ha preparato un progetto di ammodernamento della rete stessa.

Tale progetto, la cui attuazione importerà una spesa di 35 miliardi, prevede, tra l'altro, il blocco automatico, per garantire la sicurezza della circolazione dei treni, vincolando con questo la manovra dei passaggi a livello in modo da ridurre al massimo la possibilità di incidenti sugli stessi.

Per il finanziamento della relativa spesa è stato predisposto un disegno di legge già inviato ai Ministeri finanziari per il benestare.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

SMURRA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non intenda intervenire presso la dipendente direzione centrale ULA per far sì che nei concorsi per titoli a posti di direttore di Ufficio locale PT di gruppo « E » vengano particolarmente valutati tutti i periodi di reggenza resi dai concorrenti.

Tanto si chiede perchè in atto la valutazione particolare viene limitata ai periodi di reggenza espletata nel sessennio in corso e non anche ai periodi precedenti il sessennio stesso; valutazione, l'attuale, che diventa discriminatoria ed ingiusta, specie per i concorrenti anziani che, in periodi lontani e più difficili, hanno svolto con diligenza le mansioni di reggente ULA e fra i quali vivo è il malcontento. (int. scr. - 1151)

RISPOSTA. — Si premette che la determinazione dei criteri per la valutazione dei titoli nei concorsi a posti di direttore di ufficio locale poste e telecomunicazioni di gruppo « E » è demandata al Ministro che provvede al riguardo sentita la Commissione centrale per gli uffici locali, di cui fanno parte anche i rappresentanti del personale.

In sede di detta determinazione rientra anche nel potere discrezionale dell'Amministrazione stabilire i periodi di tempo entro i quali talune categorie di titoli possono considerarsi valutabili ai fini del concorso in parola.

Ed in concreto, per il caso di specie, mentre per le mansioni di reggente e di titolare di agenzia ha limitato il periodo di valutazione all'ultimo sessennio (purchè le mansioni stesse siano state esercitate per almeno un

anno complessivo e per periodi continuativi non inferiori a sei mesi), per altre categorie di titoli ha ritenuto di circoscrivere a tre anni detto periodo.

Quest'ultima limitazione concerne gli elogi, i giudizi annuali e le pubblicazioni.

Inoltre per l'incarico di reggenza sono stati fissati dei coefficienti unitari con l'attribuzione di punteggi più elevati alle reggenze che importano una maggiore responsabilità od un aggravio di lavoro, in conformità del parere espresso dalla predetta Commissione.

Si reputa opportuno far presente che, nei concorsi per titoli, norma costante da osservare nella predeterminazione dei criteri — come più volte ribadito dalla giurisprudenza del Consiglio di Stato — è quella di evitare che un titolo in possesso di alcuni gruppi di concorrenti possa essere decisivo nella definizione del concorso.

Tutto ciò premesso, e considerato che i suddetti criteri adottati per la valutazione nei concorsi delle mansioni di reggente sono da ritenersi razionali, non si reputa opportuno disporre alcuna modifica.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
FERRARI-AGGRADI

12 marzo 1969

TANUCCI NANNINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritenga opportuno — in relazione alla legge 16 novembre 1962, n. 1622 — adottare i necessari provvedimenti per eliminare la grave sperequazione di cui sono oggetto, con conseguente comprensibile disagio morale ed economico, alcuni tenenti colonnelli dell'Esercito del « ruolo speciale unico » i quali da anni aspettano la modesta promozione al grado di colonnello. È peraltro noto che la sperequazione lamentata è oggetto di numerosi ricorsi, istanze e petizioni invocanti un giusto provvedimento legislativo riparatore.

Si tratta di un limitato numero di ufficiali in possesso di validissimi, ed in alcuni casi eccezionali, precedenti di servizio acquisiti in pace ed in guerra e di notevole anzianità di servizio (oltre 30 anni). Essi, pur essendo pervenuti al grado di tenente colonnello prima della entrata in vigore della predetta legge e pur avendo superato con successo i corsi valutativi ed effettuato i prescriti periodi di comando di reparto (anche se attualmente non più richiesti), ogni anno vengono sistematicamente ed ingiustamente esclusi dall'avanzamento e persino dalla promozione « a disposizione » per effetto di una opinabile interpretazione di un articolo della legge in questione, non conosciuta dagli interessati al momento della loro immissione nel predetto ruolo e non evidenziata a tempo debito dai competenti organi dell'Esercito, come sarebbe stato corretto e doveroso.

Per contro, nel ruolo normale degli ufficiali dell'Esercito, e relativi servizi, ed anche nei ruoli delle altre Forze armate, della Guardia di finanza e della Pubblica sicurezza, l'avanzamento al grado di colonnello è in pratica assicurato indistintamente a tutti i tenenti colonnelli, anche a coloro con modesti precedenti di servizio e con nessun precedente di guerra. (int. scr. - 1158)

RISPOSTA. — Il ruolo speciale unico delle Armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, come chiaramente risulta dalla legge istitutiva 16 novembre 1962, n. 1622, è strutturato in modo che l'avanzamento si effettui ad anzianità fino al grado di tenente colonnello, nell'intento di assicurare il raggiungimento di tale grado alla quasi totalità dei suoi appartenenti e soltanto ai migliori quello massimo di colonnello, nel numero di promozioni annuali a scelta di 13 unità su un organico di 870 tenenti colonnelli.

In una siffatta configurazione organica è normale che tenenti colonnelli del ruolo speciale, più volte valutati e giudicati idonei, vengano raggiunti dal limite di età nel grado rivestito.

Nei loro riguardi non può d'altra parte trovare applicazione il meccanismo del soprannumero e del successivo collocamento a disposizione, in quanto, nel vigente sistema di avanzamento normalizzato, il suddetto meccanismo opera soltanto se, nei gradi in cui si avanza a scelta in numero fisso annuale,

occorra formare di autorità al 31 dicembre di ogni anno le vacanze ancora necessarie per completare il numero previsto di promozioni.

Il Ministro della difesa
GUI

10 marzo 1969

TEDESCO Giglia, DEL PACE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per chiedere se non ritenga opportuno, accogliendo il voto espresso dal Consiglio comunale di Arezzo in data 30 dicembre 1968, provvedere al riesame delle disposizioni impartite agli Uffici tecnici erariali onde svincolare, con l'introduzione di opportuni valori mediati per comparti o gruppo di comparti, il valore delle aree dalle previsioni del piano.

Tale necessità appare determinata dalla constatazione che il criterio (di cui alla circolare del suo Ministero 1/7875 del 10 ottobre 1966) di riferire la valutazione alle suscettività edificatorie previste dal piano, determina ingiuste sperequazioni tra proprietari di aree contigue e, vanificando il principio dell'indifferenza dei proprietari alla destinazione delle aree, rischia di reintrodurre un elemento di distorsione del piano.

Poichè ai fini del conseguimento degli scopi di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, assumono particolare importanza i criteri assunti dagli Uffici tecnici erariali per la valutazione delle aree incluse nel piano, si auspica che tale voto, di generale interesse, venga accolto, onde non dar più luogo ad accertamenti diversi per le aree destinate alle costruzioni e le aree destinate a strade, piazze e verde. (int. scr. - 1136)

RISPOSTA. — La richiesta formulata dalla signoria vostra onorevole con la interrogazione cui si risponde, se può ritenersi meritevole di considerazione per i princìpi di giustizia perequativa ai quali mostra di ispirarsi, non può, per altro, trovare soluzione idonea in via amministrativa, attraverso, cioè, il semplice riesame delle istruzioni ministeriali diramate con la circolare n. 87 del 10 ottobre 1966.

Tali istruzioni si limitano infatti ad illustrare agli Uffici tecnici erariali il testo della legge 21 luglio 1965, n. 904, secondo il quale l'indennità di espropriazione è determinata nei modi previsti dall'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, vale a dire in base alla media tra il valore venale degli immobili al momento dei singoli espropri ed il coacervo dei fitti dell'ultimo decennio, salvo il ricorso, in difetto dei fitti accertati, all'imponibile catastale.

In definitiva, secondo una corretta interpretazione della legge, confermata dal parere espresso dall'Avvocatura generale dello Stato, l'anzidetto criterio di valutazione comporta che si proceda alla stima del valore venale per ogni singolo bene soggetto alla espropriazione, facendo riferimento alla situazione del bene stesso al momento dello esproprio e tenendo conto delle destinazioni e dei vincoli imposti dal piano.

Il Ministro delle finanze
REALE

7 marzo 1969

TERRACINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per avere precise informazioni circa l'annunciata assunzione da parte dell'Alitalia di 150 « hostess » straniere e per sapere se non ritenga che con tale iniziativa, che si vorrebbe giustificare con fantasiosi vantaggi di attrazione ai voli della società nazionale di viaggiatori stranieri, si sia gravemente e deplorevolmente danneggiato il mercato della occupazione italiana già in crisi per motivi di ordine generale. (int. scr. - 935)

RISPOSTA. — La compagnia aerea Alitalia, a seguito della semplificazione dei servizi di bordo sulla sua rete interna, ha fatto presente di avere aumentato l'impiego di equipaggi femminili, ritenuti più adatti ad assolvere i nuovi compiti legati alle innovazioni apportate.

Si è determinato, in conseguenza, un aumento del fabbisogno di *hostesses*, a soddisfare il quale il mercato del lavoro italiano

si rivela insufficiente, in considerazione soprattutto dei requisiti richiesti, con particolare riguardo alla conoscenza di più lingue straniere, a tale tipo di personale.

La compagnia Alitalia, pertanto, ha allargato le fonti di reclutamento delle proprie assistenti di volo a tutta l'area del MEC, nel quadro dei trattati internazionali che prevedono la libera circolazione della manodopera nell'ambito dei Paesi aderenti, e con il criterio fondamentale di considerare l'assunzione di *hostesses* straniere come complementare all'assunzione di assistenti di volo italiane.

In ogni caso, la compagnia ha assicurato che il rapporto di lavoro instaurato avrà carattere esclusivamente temporaneo.

Comunque la questione relativa all'assunzione, da parte della società Alitalia di *hostesses* straniere, è attentamente seguita da questa Amministrazione.

Attualmente, allo scopo di risolvere la delicata vertenza, sono in corso trattative dirette tra la predetta società e le organizzazioni sindacali rappresentanti la categoria del personale addetto ai servizi complementari di bordo.

È auspicabile che tali trattative si concludano con un accordo informato ad obbiettivi criteri di equità. Nel caso di esito negativo lo lo scrivente non mancherà di porre in essere ogni possibile iniziativa per la ricerca di una soddisfacente intesa tra le parti interessate.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

VERONESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per conoscere se siano a conoscenza dei fatti e delle circostanze per cui, in breve spazio di tempo, in Bologna, a seguito di attività di disturbo, cosiddette di contestazione, svolte da elementi appartenenti al movimento studentesco, i partecipanti al Convegno di medicina del lavoro sono stati costretti ad abbandonare non solo l'Università di Bologna, ma la città stessa e a continuare i lavori in Brisighella di Ravenna, nel mentre i partecipanti al Convegno « Nuovi prodotti e nuovi mercati », dopo avere iniziato la loro attività nella mattinata di giovedì 24 ottobre 1968 nella facoltà di economia e commercio di Bologna, sono stati messi nelle condizioni di dover lasciare l'Aula Magna per trasferirsi in un albergo della città.

In particolare, per conoscere se e come si ritenga di garantire per il futuro il libero esercizio del diritto di riunione come sancito dalla Costituzione e così evitare che sparute minoranze possano impunemente porre in essere le situazioni sopra lamentate di gravissimo danno per Bologna in tutte le sue componenti, da quelle culturali a quelle economiche. (int. scr. - 751)

RISPOSTA. — Nel pomeriggio del 2 ottobre scorso, circa mezz'ora prima dell'inaugurazione nell'aula magna dell'Università di Bologna del 31° Congresso nazionale della Società italiana di medicina del lavoro, circa duecento giovani aderenti al Movimento studentesco e alla Federazione giovanile comunista, lasciavano il vicino collegio Irnerio dove si erano prima riuniti e si portavano dinanzi all'Ateneo.

Il rettore, informato dall'autorità di pubblica sicurezza, dichiarava di non volere opporsi all'ingresso degli studenti e quando questi, entrati in massa nell'edificio, iniziavano una clamorosa manifestazione, invitava i congressisti a trasferirsi nel salone Podestà di palazzo Re Enzo, di proprietà comunale, dove per altro era già previsto che i lavori, dopo la cerimonia inaugurale, sarebbero proseguiti.

Poichè la manifestazione protestataria veniva ripresa dai giovani nell'atrio interno di palazzo Re Enzo, con la devastazione di arredi, si rendeva necessario l'intervento della forza pubblica che procedeva allo scioglimento dei gruppi di dimostranti ed all'arresto di due giovani che venivano poi denunziati per resistenza a pubblico ufficiale.

Nei giorni 24 e 25 ottobre, si è poi svolto, in Bologna, un convegno sul tema « Nuo-

vi mercati e nuovi prodotti », promosso dall'Associazione italiana per gli studi di mercato.

Il giorno precedente all'apertura dei lavori, il rettore dell'Università, che aveva concesso per lo svolgimento dei lavori del convegno l'« Aula grande » della facoltà di economia e commercio, venuto a conoscenza che il Movimento studentesco aveva organizzato una manifestazione di protesta, invitava i congressisti a trasferirsi alle Terme di Brisighella.

I promotori del convegno iniziavano invece i lavori, secondo il programma prestabilito, nell' « Aula grande » della facoltà di economia e commercio; il rettore chiedeva allora ai congressisti di consentire la partecipazione degli universitari al convegno, pena la revoca della concessione.

Alla ripresa pomeridiana dei lavori presenziavano nell'aula circa cento giovani del Movimento studentesco che con interventi vari interferivano ripetutamente nello svolgimento dei lavori.

A causa di tale situazione, circa 170 congressisti preferivano continuare i lavori nel salone dell'albergo Jolly sotto la direzione del vice presidente, mentre altri partecipanti, unitamente al presidente del convegno, rimanevano nell'aula della facoltà universitaria per proseguire il dibattito con i giovani del Movimento.

I lavori del convegno si sono conclusi il giorno successivo, nel salone dell'albergo Jolly.

Dai fatti esposti emerge che nessuna carenza può essere attribuita agli organi di polizia, i quali non hanno mancato di intervenire opportunamente, quando le circostanze lo hanno richiesto.

Il Ministro dell'interno
RESTIVO

8 marzo 1969

VERONESI, MASSOBRIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non intenda fare quanto in suo potere perchè venga data attuazione alla raccomandazione contenuta nel doc. As/Parl (20) 11 della Commissione per i rapporti con i Parlamenti nazionali dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa, in cui, alla pagina 15, con riferimento all'Italia, si chiede, tra l'altro, che la RAI-TV organizzi, in forma permanente, in occasione di ogni sessione o parte di sessione del Consiglio d'Europa, un dibattito radio e teletrasmesso fra il Ministro degli affari esteri, membri della delegazione parlamentare italiana, giornalisti ed altre personalità, sulle attività del Consiglio d'Europa, ed in genere incrementi le trasmissioni relative ai problemi dell'integrazione europea, conformemente a quanto richiesto anche nella raccomandazione n. 319 approvata a suo tempo dalla stessa Assemblea. (int. scr. - 907)

VERONESI, MASSOBRIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non intenda adoperare la propria influenza affinchè la radio e la televisione commemorino adeguatamente il ventesimo anniversario della fondazione del Consiglio d'Europa, che ricorre nel mese di maggio 1969, in particolare:

a) attraverso la diffusione delle dichiarazioni dei capi di Governo, dei ministri e dei parlamentari, che avranno luogo in quell'occasione a Londra ed a Strasburgo;

b) attraverso dibattiti, destinati alla radio ed alla televisione, fra ministri, parlamentari e giornalisti;

c) attraverso l'appropriata diffusione, anche in Italia, di programmi « Eurovisione » destinati a quest'avvenimento.

Ciò in conformità anche di un voto formulato dalla apposita Commissione per le relazioni con i Parlamenti nazionali ed il pubblico dell'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa [doc. As/Parl. (20) 14]. (int. scr. - 908)

RISPOSTA. — Al riguardo si informa che la RAI, sentita in proposito, ha assicurato che il Giornale radio e il Telegiornale si interesseranno in modo adeguato della ricorrenza, seguendo l'avvenimento soprat-

tutto per la parte che riguarda i suoi aspetti connessi con l'attualità.

La predetta concessionaria ha altresì fatto presente che, se le verranno offerti collegamenti eurovisivi concernenti l'avvenimento in questione, che per il loro contenuto possano interessare il pubblico dei telespettatori italiani, non mancherà di studiare la possibilità di aderire a tali eventuali proposte.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
FERRARI-AGGRADI

12 marzo 1969

VERONESI, MASSOBRIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere la consistenza, alla fine del 1968, del parco natanti attrezzati per la navigazione per vie d'acqua interne, con ogni migliore indicazione. (int. scr. - 1222)

RISPOSTA. — Si trascrivono i dati richiesti dalla signoria vostra onorevole.

CONSISTENZA DEL PARCO NATANTI IN ESERCIZIO SULLE VIE D'ACQUA INTERNE
1968 (*)

1) Navigazione autorizzata (affidata alla iniziativa privata pur restando sotto il controllo dello Stato).

Navi in servizio:

motorizzate: 680 per una portata complessiva di tonnellate 67.652;

non motorizzate: 2.217 per una portata complessiva di tonnellate 121.566;

rimorchiatori: 120 per una potenza complessiva di HP 8.150;

merci trasportate (migliaia di tonnellate): 4.388.

2) Motocisterne fluvio-marittime (navi non iscritte nei registri della navigazione interna, ma in quelli delle Capitanerie di porto e che effettuano percorrenze lungo la rete idroviaria):

14 per una portata complessiva di tonnellate 14.464.

3) Navigazione lacuale (in regime di concessione).

Navi in servizio: 79.
Viaggiatori trasportati 4.812.000.
Viaggiatori/km. 52.121.000.
Merci, tonnellate 2.000.
Trasportate tonn./km. 24.000.

4) Navigazione lagunare veneta (in regime di concessione):

Navi e motoscafi 121.
Viaggiatori trasportati 76.869.000.
Viaggiatori/km 279.360.000.
Imbarcazioni/km 2.170.538.000.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile
MARIOTTI

12 marzo 1969

(*) Tutti i dati — pur essendo riferiti all'intero anno 1968 — sono provvisori, essendo ancora in corso le elaborazioni dei dati definitivi del quarto trimestre.