

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 19 ottobre 1973)

INDICE

ABENANTE, PAPA, FERMARIELLO: Per conoscere i motivi che ritardano l'insediamento del nuovo consiglio di amministrazione della cassa soccorso dell'ATAN di Napoli (1057) (risp. PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	Pag. 982	FERMARIELLO: Per la tutela dei diritti contrattuali dei dipendenti del « Lloyd Adriatico » di Napoli (2061) (risp. BERTOLDI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>)	Pag. 987
CANETTI: Sul programma della società SEAVA di istituire un volo giornaliero Albenga-Roma con scalo all'aeroporto dell'Urbe e sulle intenzioni del Governo di alienare tale aeroporto (896) (risp. PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	982	MANCINI: Per l'emanazione di precise disposizioni in merito al trasporto di merci su strada in considerazione delle conseguenze derivanti agli autotrasportatori in conto terzi costretti a trasportare merce in sovraccarico (1759) (risp. PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	987
Danni derivanti agli autotrasportatori della provincia di Imperia dalla decisione delle autorità francesi di aumentare la portata dei loro autotreni (1617) (risp. PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	983	MARTINO: Perchè siano valutate le ripercussioni sociali ed economiche che il trasferimento in altra sede della compagnia addestramento reclute di stanza a Ceva arreccherebbe alla popolazione (2231) (risp. TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	988
CIPELLINI: Per la soluzione della vertenza dei lavoratori della società Michelin (1841) (risp. BERTOLDI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>)	984	PASTORINO: Per la modifica delle disposizioni contenute nella circolare allegata al decreto ministeriale del 28 luglio 1973 che impongono un versamento infruttifero del 25 per cento ai sottoscrittori di quote di fondi comuni di investimento (2349) (risp. MATTEOTTI, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>)	989
ENDRICH: Perchè siano adottate misure che consentano un sollecito svolgimento delle pratiche di pensione dei dipendenti statali (1920) (risp. RUFFINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	984	PELLEGRINO: Provvedimenti da adottare a favore degli autotrasportatori siciliani che lavorano per conto di terzi (1444) (risp. PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	989
Sullo stato di abbandono delle cose che, nell'Isola di Caprera, ricordano la figura di Garibaldi (2063) (risp. MALFATTI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>)	985	PINNA: Disagi derivanti alla popolazione di Oristano dalla soppressione del posto telefonico pubblico (1801) (risp. TOGNI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	990
Disagi dei viaggiatori in sosta presso l'aeroporto di Cagliari per assoluta mancanza di sedie o divani (2137) (risp. PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	986	SEGNANA, CAROLLO: Per l'abolizione del diritto sull'esportazione dei prodotti ortofrutticoli attualmente percepito dall'Istituto nazionale per il commercio con l'estero (1306) (risp. MATTEOTTI, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>)	991
Per la riliquidazione della pensione dell'ex insegnante Maria Domenica Pisano, collocata a riposo nel luglio 1960 (2154) (risp. MALFATTI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>)	986		

ABENANTE, PAPA, FERMARIELLO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi dell'inspiegabile ritardo che ha impedito l'insediamento del nuovo consiglio di amministrazione della cassa soccorso dell'ATAN di Napoli, dopo che da tempo è stata eletta la rappresentanza del personale e designata da mesi quella aziendale.

In particolare, gli interroganti sottolineano la necessità di procedere alla normalizzazione del consiglio di amministrazione della cassa soccorso per ovviare alle disfunzioni dell'indispensabile servizio che, allo stato, ha enormi carenze, come la mancata erogazione dei medicinali e, cosa ancor più grave, la stipula di una polizza di assicurazione malattia con un ente privato, nonostante che norme di legge e sentenze abbiano sancito la non trasferibilità dei compiti della cassa soccorso.

Gli interroganti, pertanto, sottolineano la necessità di porre subito fine alla gestione commissariale, di restituire ai legittimi proprietari la gestione della cassa soccorso e di annullare l'illegittima polizza.

(4 - 1057)

RISPOSTA. — La Commissione amministratrice della Cassa soccorso per il personale dipendente dell'Azienda tranviaria ed automobilistica di Napoli (ATAN), scaduta dall'incarico fin dal mese di novembre del 1969, aveva stipulato, durante il proprio mandato, una polizza di assicurazione malattia in base alla quale la prescritta assistenza ai lavoratori sarebbe avvenuta tramite un altro Ente mutualistico.

Onde ovviare a detta grave irregolarità, che in pratica aveva esautorato la Cassa soccorso dell'ATAN dai compiti d'istituto, si è ritenuto opportuno di soprassedere temporaneamente all'insediamento della nuova Commissione amministratrice e di nominare in sua vece un Commissario straordinario con il compito specifico di esperire tempestivamente ogni opportuna azione intesa a ripristinare al più presto la legittima attività dell'ente.

Detto funzionario, che ha assunto la carica conferitagli il 5 maggio 1972, sta provvedendo ad appianare questioni di primaria importanza per assicurare, conformemente alle norme vigenti in materia, la prescritta assistenza ai lavoratori da parte dei sanitari, l'acquisto dei medicinali e l'utilizzazione degli ambulatori.

In particolare il Commissario ha provveduto ad esperire azione giudiziaria intesa ad ottenere il riconoscimento della nullità della polizza di assicurazione malattia che, come sopra detto, a suo tempo fu stipulata dalla cessata Commissione amministratrice.

Il relativo procedimento è tuttora pendente dinanzi al tribunale civile di Napoli.

In armonia con le finalità da raggiungere ed in adesione alle aspirazioni dei lavoratori ad un ritorno alla normale gestione dell'Ente con la loro legittima partecipazione, l'amministrazione straordinaria, previa intesa con il Ministero del lavoro, non sarà mantenuta in carica oltre il tempo indispensabile al Commissario per assicurare l'assolvimento dei compiti sopra specificati.

*Il Ministro dei trasporti
e dell'aviazione civile*

PRETI

4 ottobre 1973

CANETTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, mentre la società SEAVA che gestisce l'aeroporto civile di Villanova d'Albenga (Savona), ha in programma l'istituzione di un volo diretto giornaliero Albenga-Roma, con scalo all'aeroporto dell'Urbe di Roma, viene presentato al Senato della Repubblica un disegno di legge, a firma dei ministri Malagodi, Taviani, Valsecchi e Tanassi (numero 148), che aliena numerosi beni militari dello Stato, tra i quali proprio l'aeroporto dell'Urbe.

Pare all'interrogante che tra le due iniziative esista una stridente contraddizione che sarebbe necessario ed urgente eliminare, in modo da permettere lo scalo dell'Urbe al volo Albenga-Roma, ovvero in modo da scegliere un altro aeroporto per il terminal della linea suddetta.

(4 - 0896)

RISPOSTA. — L'aeroporto dell'Urbe di Roma, così come anche altri aeroporti nazionali di minore importanza, risulta effettivamente compreso fra quelli da alienare che sono elencati nel disegno di legge n. 148, presentato al Senato della Repubblica il 6 luglio 1972 dal Ministro del tesoro, di concerto con quelli per la difesa, per le finanze e per il bilancio ed avente per oggetto la dismissione di alcuni immobili militari.

Allo stato attuale si sta esaminando la possibilità, d'intesa con gli altri Ministeri interessati, di preservare dall'alienazione il citato aeroporto, sia perchè vi ha sede l'Aero Club di Roma, che è il più importante d'Italia e la cui attività didattica appare insostituibile, sia perchè viene utilizzato per il turismo nazionale ed internazionale (media di alcune centinaia di atterraggi e decolli al giorno) e maggiormente potrà esserlo in avvenire con l'avvento degli aerei a decollo corto (STOL).

Si fa comunque presente che la società SEAVA non ha inoltrato alcuna domanda per la concessione del servizio aereo diretto Albenga-Roma Urbe. D'altra parte detta società svolge unicamente compiti di gestione aeroportuale e non di navigazione aerea.

*Il Ministro dei trasporti
e dell'aviazione civile*

PRETI

4 ottobre 1973

CANETTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza della difficile situazione nella quale sono venuti a trovarsi gli autotrasportatori della provincia di Imperia addetti al trasporto internazionale, da quando — il 1° gennaio 1973 — le autorità francesi, in base ad accordi MEC, hanno concesso ai loro autotrasportatori un aumento di portata sino al limite massimo di 38 tonnellate, portata che è stata immediatamente trascritta sui libretti di circolazione (carta grigia).

Da parte delle autorità italiane non è stata presa analoga decisione: ne consegue che le ditte italiane stanno gradualmente, ma costantemente, perdendo il traffico internazio-

nale acquisito in anni di lavoro e di sacrifici. Infatti, gli autotreni italiani (motrice 2 assi, rimorchio 3 assi) hanno portata lorda di quintali 320 e netta di quintali 205; quelli francesi uguali, hanno portata lorda di quintali 380 e netta di quintali 265: a parità di mezzo la differenza è notevole e gli operatori commerciali si stanno orientando sui mezzi che consentono di trasportare 250/260 quintali e non, evidentemente, su quelli da 200 quintali.

L'interrogante, pertanto, considerando:

che gli autotrasportatori imperiesi in tale situazione sono oltre 250 come numero di imprese ed oltre 1.000 come addetti;

che si tratta di un lavoro che porta un notevole incremento economico in una provincia per tanti versi depressa;

che la categoria ha proclamato lo stato d'agitazione e che si appresta ad una grossa manifestazione stradale sull'« Aurelia », tra Imperia ed il confine francese,

chiede se il Ministro non intende intervenire per risolvere in modo equo il problema.

(4-1617)

RISPOSTA. — Sono ben note a questo Ministero le istanze delle categorie autotrasportatrici italiane che da vari anni chiedono un adeguamento della nostra legislazione relativa ai limiti di peso degli autoveicoli industriali a quella esistente in altri Paesi.

Tali istanze sono state ritenute fondate e meritevoli di un attento esame che conducesse ad una soluzione legislativa del problema. In effetti, a tal fine, nelle due precedenti legislature sono stati presentati in Parlamento appositi disegni di legge.

Peraltro, nel frattempo, tra i nove paesi aderenti alla Comunità economica europea, si è delineato il concretarsi di una iniziativa per l'armonizzazione sul piano europeo delle diverse norme attualmente esistenti nei singoli Stati.

La questione sarà quindi risolta in sede comunitaria, ove si spera di poter pervenire al più presto ad un'intesa definitiva che vada incontro alle esigenze di tutti i Paesi membri della CEE.

Per quanto concerne in particolare la diversa capacità di carico degli autotreni italiani rispetto a quelli francesi, per i quali è stato elevato a 38 tonnellate il limite del peso massimo autorizzato in Francia, si osserva che tale aumento non è da porsi in relazione con accordi MEC perchè, sebbene sia stato attuato il 1° gennaio 1973, è stato tuttavia deciso con provvedimento che risale al febbraio 1969.

Comunque, si ritiene che la disposizione suddetta non abbia comportato un'accresciuta capacità concorrenziale a danno dei nostri trasportatori; anzi, deve essere rilevato che tale provvedimento ha favorito anche le imprese italiane, alle quali è ora consentito di poter fare circolare in territorio francese autotreni aventi un peso complessivo fino a 38 tonnellate, contrariamente a ciò che avviene per gli autoarticolati francesi, i quali nel circolare in Italia debbono necessariamente osservare un limite di peso inferiore.

*Il Ministro dei trasporti
e dell'aviazione civile*

PRETI

15 ottobre 1973

CIPELLINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritiene di intervenire nei confronti della società « Michelin », al fine di convincere la azienda a trattare con i lavoratori in lotta da ormai sette mesi.

Alle richieste dei lavoratori, che riguardano problemi fondamentali per la condizione operaia, dalla tutela della salute alla garanzia dell'occupazione, dall'intensificazione dei ritmi alla ristrutturazione, insieme con la perequazione dei salari fra gli stabilimenti di Cuneo, Torino ed Alessandria, l'azienda ha sinora risposto con la più assoluta intransigenza, rifiutando ogni trattativa e respingendo gli autorevoli inviti pervenuti dalla Regione, dalle Amministrazioni provinciali e comunale di Cuneo e dal vescovo della città.

(4 - 1841)

RISPOSTA. — Si informa la signoria vostra onorevole che la vertenza insorta a suo tempo tra la Michelin e le proprie maestranze si è conclusa — dopo lunghe trattative ed incontri tra le parti interessate svolti anche con il diretto intervento dello scrivente — con un accordo stipulato il 27 settembre 1973 presso l'Ufficio regionale del lavoro di Torino, accordo che offre ai dipendenti piene garanzie sui livelli di occupazione dell'azienda ed attribuisce ad essi miglioramenti di carattere economico e normativo.

La situazione presso gli stabilimenti della Michelin si è normalizzata.

*Il Ministro del lavoro
e della previdenza sociale*

BERTOLDI

6 ottobre 1973

ENDRICH. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

1) se consti loro che, nonostante il disposto dell'articolo 15 del decreto presidenziale 28 dicembre 1972, n. 1081, recante norme sulla liquidazione e riliquidazione dei trattamenti ordinari di quiescenza, il lavoro di riliquidazione delle pensioni a favore dei dipendenti statali che hanno cessato dal servizio procede molto a rilento;

2) quali misure intendano adottare affinché il lavoro predetto si svolga con la necessaria celerità.

(4 - 1920)

RISPOSTA. — Si risponde per incarico dell'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri ed anche per conto dell'onorevole ministro del bilancio e della programmazione economica.

A norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 1081 del 28 dicembre 1970, compete alle Amministrazioni centrali provvedere alla riliquidazione delle pensioni a favore del personale da esse rispettivamente amministrato, con l'emissione di singoli provvedimenti formali che, seguendo la stessa procedura delle liquidazioni ordinarie, sono

19 OTTOBRE 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 40

sottoposti al duplice controllo della Ragione-
ria centrale e della Corte dei conti.

Dai dati in possesso di questo Ministero ri-
sulta che il ritardo lamentato ha riguardato
soltanto poche Amministrazioni le quali, per
la loro vastità e, quindi, per il gran numero
di pratiche da riesaminare, hanno dapprima
dovuto risolvere grossi problemi di carattere
organizzativo e di potenziamento dei servizi.

Superata tale fase, il lavoro viene ora ese-
guito con speditezza, tanto che è da presume-
re che entro breve tempo sarà possibile defi-
nire anche i pochi casi rimasti da esaminare.

Per quanto in particolare si riferisce alla
competenza di questo Ministero, si comuni-
ca che alle dipendenti Direzioni provinciali
del tesoro sono pervenuti, da parte di tut-
te le Amministrazioni, e pressochè contempo-
raneamente, circa 518.000 ruoli di variazione
di spesa ai quali non era in alcun modo pos-
sibile dar corso con lo stesso ritmo dell'ar-
rivo.

Ciò ha creato non indifferenti difficoltà al-
le Direzioni dei grandi centri che hanno un
maggior carico di partite di pensione e di al-
tri compiti di istituto.

Per fronteggiare la situazione questa Am-
ministrazione, oltre ai tradizionali sistemi
contabili, ha posto in atto una procedura
straordinaria che attraverso l'elaborazione
elettronica dei dati ha consentito in notevole
parte di determinare rapidamente le nuove
rate mensili e, quindi, gli importi delle diffe-
renze arretrate da corrispondere ai singoli
pensionati.

Comunque, per una più precisa informa-
zione, si riassume qui di seguito la situazio-
ne delle partite di pensione presso tutte le
Direzioni provinciali del tesoro al 31 luglio
1973:

ruoli di variazione pervenuti
dalle Amministrazioni cen-
trali N. 459.409

progetti teorici pervenuti dal-
le Amministrazioni centrali
per l'emissione dei decreti
direttoriali di riliquidazio-
ne delle pensioni di river-
sibilità da parte delle Di-
rezioni provinciali del te-
soro » 56.074

partite riliquidabili d'ufficio
ai sensi dell'articolo 10 del
Decreto del Presidente del-
la Repubblica 1081/1970 . . . » 2.248

Totale N. 517.731

ruoli di variazione e decreti
direttoriali applicati ma-
nualmente dalle Direzioni
provinciali del tesoro . . . N. 305.488

ruoli di variazione e decreti
direttoriali applicati con
procedura automatica dai
Centri meccanografici . . . » 143.957

partite riliquidate d'ufficio ai
sensi dell'articolo 10 del
Decreto del Presidente del-
la Repubblica 1081/1970 . . . » 2.248

decreti direttoriali in corso di
istruttoria od inviati agli
organi di riscontro . . . » 23.191

Totale N. 474.884

giacenza ruoli di variazione e
decreti direttoriali. N. 42.847

*Il Sottosegretario di Stato
per il tesoro*
RUFFINI

27 settembre 1973

ENDRICH. — *Al Presidente del Consiglio
dei ministri ed ai Ministri dell'interno e del-
la difesa.* — Per sapere se sia loro noto lo
stato di grave trascuratezza in cui sono la-
sciate le cose e le opere che nell'isola di Ca-
prera ricordano l'eroica figura di Giuseppe
Garibaldi e quali provvedimenti saranno
adottati per ovviare a tale deplorabile si-
tuazione.

(4 - 2063)

RISPOSTA. — Si risponde su delega della
Presidenza del Consiglio dei ministri.

Si fa presente che il programma di restau-
ro del compendio garibaldino di Caprera, fi-
nanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno, già
nello scorso mese di dicembre era in corso

19 OTTOBRE 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 40

di realizzazione secondo il progetto a suo tempo approvato.

Il suddetto progetto non può tuttavia essere ancora compiutamente realizzato poichè si è tuttora in attesa della definizione degli aspetti giuridici relativi allo spostamento di alcune tombe dei familiari collocate accanto a quella dell'Eroe, molti anni, o addirittura molti decenni, dopo la sua morte.

Inoltre i lavori di sistemazione delle stanze e la sistemazione dei cimeli originali (perfettamente restaurati e attualmente conservati presso la soprintendenza di Sassari) non possono procedere poichè questo Ministero, consegnatario del compendio, non ha ottenuto ancora il possesso di alcuni locali detenuti da privati, locali che sono indispensabili per la definitiva sistemazione del museo.

Al riguardo va precisato che si è in attesa di conoscere dall'Avvocatura generale dello Stato l'attuale stato del giudizio pendente innanzi al Consiglio di Stato per la consegna dei locali predetti.

Alla stessa Avvocatura, da parte della amministrazione finanziaria è stato inoltre chiesto di voler far conoscere se, in attesa della decisione sulla vertenza in corso, sia possibile procedere allo sfratto amministrativo, oppure quale procedura possa essere diversamente intrapresa per riottenere, in breve, la libera disponibilità del compendio garibaldino, per la definitiva esecuzione delle restanti opere.

Va infine precisato che il complesso è regolarmente affidato a due custodi di ruolo di questo Ministero che provvedono alla sorveglianza ed alla pulizia, nonchè all'apertura al pubblico delle parti che è possibile visitare. Inoltre esiste una guardia d'onore permanente comandata dalla Marina, la quale vigila sulla tomba dell'Eroe.

Il Ministro della pubblica istruzione
MALFATTI

8 ottobre 1973

ENDRICH. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se e quando si provvederà a dare la possibilità di se-

dersi ai viaggiatori che devono sostare (talvolta per ore ed ore), in attesa della partenza, nell'aeroporto civile di Cagliari, dove attualmente non esistono sedie o divani.

L'aeroporto civile di Cagliari è tra i primi d'Italia per quanto concerne il numero dei passeggeri in arrivo ed in partenza ed il traffico è in continuo aumento, anche per effetto dell'incremento del turismo.

(4 - 2137)

RISPOSTA. — Questo Ministero ha già disposto l'approvvigionamento di un lotto di 60 poltroncine per il rinnovo e l'adeguamento dei posti a sedere nell'aerostazione dell'aeroporto di Cagliari Elmas.

Pertanto, essendo stata prevista l'anticipata esecuzione dell'ordinativo, già emesso, tale arredo potrà essere installato nell'aerostazione entro la fine del corrente mese di ottobre.

*Il Ministro dei trasporti
e dell'aviazione civile*
PRETI

15 ottobre 1973

ENDRICH. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quando si provvederà alla riliquidazione della pensione a favore della signora Maria Domenica Pisano, vedova Azzolina, già insegnante nelle scuole medie, collocata a riposo il 24 luglio 1960.

Da circa un anno l'interrogante tenta, invano, mediante richieste scritte ed orali, rivolte agli uffici competenti, di avere notizie della pratica.

(4 - 2154)

RISPOSTA. — Si fa presente che per la riliquidazione della pensione della professoressa Azzolina Maria Domenica vedova del professor Azzolina Liborio, in data 3 maggio 1973, con elenco n. 223, è stato inviato alla Ragioneria centrale il decreto di perequazione diretta in favore della interessata. In data 28 giugno 1973, con protocollo n. 6314/C, è stato inviato alla Direzione provinciale del tesoro di Cagliari il prospetto teorico per la

19 OTTOBRE 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 40

riliquidazione della pensione di reversibilità della professoressa predetta.

Il Ministro della pubblica istruzione
MALFATTI

18 ottobre 1973

FERMARIELLO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non sia il caso di invitare l'Ispettorato del lavoro competente a verificare se il rapporto di lavoro dei dipendenti del « Lloyd Adriatico » di Napoli sia fondato sul rispetto — da parte dell'azienda — delle norme contrattuali e delle leggi previdenziali e sociali, e, in caso contrario, quali misure si intendano adottare per impedire pratiche antisindacali o eventuali altri abusi.

(4 - 2061)

RISPOSTA. — Dalle indagini esperite dall'Ispettorato del lavoro di Napoli, è emerso che la società per azioni Lloyd Adriatico di assicurazioni e riassicurazioni, con sede centrale in Trieste, esercita direttamente l'attività in campo assicurativo, per quanto riguarda i sinistri, attraverso l'Ispettorato sinistri di Napoli, il cui personale dipendente fruisce del trattamento economico e normativo previsto dal contratto aziendale stipulato il 1° gennaio 1972 e con scadenza al 31 marzo 1975.

Dall'interrogatorio dei lavoratori e dal successivo controllo della documentazione di lavoro esibita nel corso dell'ispezione effettuata, è risultato che per detto personale vengono pagati i dovuti contributi agli istituti assicuratori previdenziali ed assistenziali.

Parallelamente all'attività di accertamenti tecnici dei danni derivanti da sinistri opera l'agenzia di assicurazione la quale agisce per conto della società per azioni Lloyd Adriatico per quanto riguarda la produzione di affari di assicurazione, la conservazione, lo sviluppo e l'amministrazione del portafoglio, la istruttoria e la liquidazione dei danni, nonché l'organizzazione produttiva del territorio assegnato all'agenzia. Detta attività di appalto viene esercitata da un agente nominato direttamente dalla società in argomento.

Il personale dell'agenzia viene invece assunto direttamente dall'agente e la sua posizione giuridica ed economica è disciplinata da un contratto di categoria stipulato tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e quelle delle agenzie di assicurazione in gestione libera.

Per quanto riguarda il caso specifico di Napoli, l'agenzia della società per azioni Lloyd Adriatico era gestita dal signor Milazzo Enzo, fino alla data del 5 maggio 1973, data del suo decesso. Alla morte dell'agente, i lavoratori dipendenti dallo stesso sono entrati in agitazione ed hanno scioperato nei giorni 2 e 3 luglio ultimo scorso per rivendicare la continuazione del rapporto di lavoro col nuovo agente ed il riconoscimento dell'anzianità di servizio.

A seguito di trattative condotte dalla CGIL-FIDA, la vertenza in argomento è stata composta e tutti i dipendenti, in numero di 25, dell'agenzia del Lloyd Adriatico di Napoli, in data 6 luglio 1973, dopo essere stati liquidati sulle spettanze maturate, sono stati riassunti dal nuovo agente con il riconoscimento di una anzianità convenzionale ai soli fini retributivi.

Dall'interrogatorio degli interessati è risultato che il nuovo agente osserva il contratto collettivo di lavoro per il personale di assicurazione in gestione libera vigente per Napoli, Caserta e Salerno e relative provincie ed ha avviato le pratiche presso gli Istituti assicuratori per l'inquadramento dell'attuale gestione.

*Il Ministro del lavoro
e della previdenza sociale*
BERTOLDI

6 ottobre 1973

MANCINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che il problema dell'osservanza del carico fiscale fissato per il trasporto merci su strada continua a generare dissensi, polemiche e situazioni insostenibili per l'autotrasporto in conto terzi, soggetto a pesantissime taglie tariffarie da parte di imprese committenti ed a

19 OTTOBRE 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 40

continue contestazioni da parte della polizia stradale;

considerato che migliaia di automezzi pesanti viaggiano con sovraccarichi esorbitanti i livelli dei carichi assiali stabiliti dalle norme vigenti;

tenuto conto che tale situazione (oltre a determinare una sleale deformazione della concorrenza ed a sottoporre l'automezzo ad un processo accelerato di deterioramento, con grave danno economico per i rispettivi titolari) costituisce un costante pericolo per la sicurezza del traffico e per l'incolumità fisica degli utenti della strada,

l'interrogante chiede di conoscere se si ritiene opportuno emanare precise disposizioni atte a:

1) compiere, senza limitarsi solo all'offensiva, peraltro inefficace, delle contravvenzioni, un'azione preventiva e dissuasiva presso le imprese committenti, le quali, tramite l'adozione di tariffe non remunerative per il lavoro e per i costi sopportati dall'autotrasportatore, stimolano, ed in molti casi impongono, il sovraccarico della merce trasportata;

2) applicare il disposto dell'articolo 121 del codice della strada, il quale prevede non solo penalità pecuniarie, ma anche il fermo dell'automezzo ed il ridimensionamento del carico, nei limiti previsti dalle norme regolamentari, prima di consentire al veicolo la prosecuzione del viaggio.

(4 - 1759)

RISPOSTA. — Con disegno di legge in corso di esame da parte della Camera dei deputati, questo Ministero ha predisposto una apposita normativa per l'introduzione di un sistema di tariffe obbligatorie per il trasporto di merci in conto terzi. Con ciò si intende ovviare agli inconvenienti, finora registrati, di trasporti a tariffe non remunerative con conseguenti sovraccarichi sugli autoveicoli industriali.

In merito alla repressione degli attuali abusi, si fa presente che questo Dicastero non solo ha invitato gli organi addetti alla vigilanza ad adoperarsi affinché vengano co-

stantemente applicate le sanzioni pecuniarie previste dal codice della strada, ma ha altresì richiamato l'attenzione dei dipendenti Uffici a valutare se, nei casi riscontrati, ricorrono gli estremi per la revoca dell'autorizzazione al trasporto professionale in seguito al venir meno del requisito di idoneità morale richiesto dalle vigenti disposizioni.

*Il Ministro dei trasporti
e dell'aviazione civile*

PRETI

15 ottobre 1973

MARTINO. — *Al Ministro della difesa.* — Nonostante le assicurazioni date dal suo Ministero in proposito, risulta che sarebbe previsto il trasferimento in altra sede della Compagnia addestramento reclute di stanza a Ceva.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere i motivi che hanno indotto a modificare le decisioni precedenti, augurandosi che siano attentamente valutate le ripercussioni sociali ed economiche che tale provvedimento arrecherebbe alla popolazione.

(4 - 2231)

RISPOSTA. — Da tempo va attuandosi un generale ridimensionamento della organizzazione addestrativa dell'Esercito, imposto dalle insufficienti disponibilità di personale e di bilancio.

Detto ridimensionamento interessa gran parte degli enti addestrativi dislocati nelle varie regioni e tende particolarmente a ridurre i costi di esercizio mediante, fra l'altro, la soppressione dei reparti con modesta unità di forze ubicate in sedi con infrastrutture carenti.

In tale quadro si rende ora necessario, come già attuato nei confronti di altre consimili unità, anche lo scioglimento della compagnia addestramento reclute alpine di stanza a Ceva.

Il Ministro della difesa
TANASSI

15 ottobre 1973

PASTORINO. — *Ai Ministri del commercio con l'estero e del tesoro.* — Per conoscere se non ritengano opportuno modificare urgentemente le disposizioni contenute nella circolare allegata al decreto ministeriale emanato il 28 luglio 1973, che impone un versamento infruttifero del 25 per cento ai sottoscrittori di quote di fondi comuni di investimento.

L'interrogante ritiene, infatti, tale disposizione del tutto negativa, mentre i fini che il decreto ministeriale si prefiggeva potrebbero essere ottenuti con una norma sostitutiva che obblighi i fondi comuni ad investire i proventi di nuove sottoscrizioni per il 60 per cento in titoli azionari italiani e per il 15 per cento in obbligazioni italiane.

(4 - 2349)

RISPOSTA. — Al riguardo si comunica che la norma sostitutiva — auspicata dalla signoria vostra onorevole, al fine di obbligare i fondi comuni ad investire in Italia proventi di nuove sottoscrizioni — è stata realizzata, come si evince dall'allegata circolare dell'Ufficio italiano dei cambi in data 3 agosto 1973.

Con tale disposizione infatti vengono esonerati dall'obbligo del deposito infruttifero i fondi comuni di investimento, autorizzati ad operare in Italia, i quali si impegnino esplicitamente a rispettare la condizione che l'incremento degli investimenti in Italia, a decorrere dal 30 luglio 1973, risulti sempre non inferiore al totale della nuova raccolta netta di risparmio effettuata in Italia dai fondi medesimi.

Il Ministro del commercio con l'estero

MATTEOTTI

29 settembre 1973

PELLEGRINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza della grave agitazione degli autotrasportatori siciliani che lavorano per conto di terzi e che ormai sono impossibilitati ad operare nell'ambito della normativa esistente, per cui si impongono urgenti misure

per rendere possibile il loro lavoro, riaprendo, intanto, i termini, in Sicilia, per la concessione di nuovi permessi per conto di terzi, rivedendo, poi, le tariffe praticate nel settore e, ancora, aumentando la portata e perequandola a quella praticata nei Paesi del MEC.

Si chiede, infine, di sapere se il Ministro non ritiene di dover disporre l'applicazione della circolare del 7 giugno 1971.

(4 - 1444)

RISPOSTA. — Gli autotrasportatori siciliani cui l'interrogante si riferisce risultano in atto titolari di licenze per trasporto di cose in conto proprio, mentre esercitano abusivamente l'autotrasporto in conto terzi.

La normativa attualmente in vigore non consente di rilasciare a chiunque le chiedi autorizzazioni per autotrasporti merci in conto terzi in quanto le richieste devono essere inquadrare nelle esigenze globali di tutto il territorio nazionale.

Questa Amministrazione, pur non ritenendo di confermare, per la conversione di licenze in conto proprio in autorizzazioni in conto terzi, le disposizioni eccezionali di cui al decreto del 7 giugno 1971, ha tuttavia emanato il 23 giugno 1973 un decreto per il rilascio eccezionale di autorizzazioni anche in favore di quegli autotrasportatori che, alla data del 31 dicembre 1972, risultavano titolari di licenze in conto proprio per autoveicoli sia ribaltabili sia cassonati, purchè questi ultimi suscettibili tecnicamente di aumento di portata sino a 70 q.li. Dette autorizzazioni sono però valide solo nell'ambito di ciascuna regione.

Per quanto concerne l'aumento dei « pesi e delle dimensioni » degli autoveicoli, si comunica che il relativo provvedimento potrà essere adottato allorchè il Consiglio dei ministri delle Comunità europee avrà preso in materia decisioni generali ed unitarie che sintetizzeranno gli studi in atto presso i nove Stati aderenti alla CEE.

Infine, in merito alla questione della obbligatorietà delle tariffe previste nel listino prezzi per i trasporti, si fa presente che è stato all'uopo predisposto un apposito dise-

19 OTTOBRE 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 40

gno di legge tuttora all'esame della Camera dei deputati.

*Il Ministro dei trasporti
e dell'aviazione civile*
PRETI

15 ottobre 1973

PINNA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza del grave malumore esistente presso la cittadina di Oristano per la soppressione, senza preavviso alle autorità comunali ed in modo del tutto unilaterale, del posto telefonico pubblico sito nella Piazza Eleonora, palazzo SIP, da parte della Società italiana per l'esercizio telefonico;

2) se sia a conoscenza, altresì, del fatto che gli addetti al servizio telefonico pubblico, dal 5 marzo 1973, non prestano più servizio e che, conseguentemente, la popolazione oristanese si trova in una condizione di particolare disagio;

3) se gli risulti, infine, che tale astensione dal lavoro, dovuta anche a ragioni di carattere assicurativo per palesi insolvenze da parte della SIP, rilevate dall'Ispettorato provinciale del lavoro, accentua ulteriormente il disagio della popolazione, la quale deve necessariamente servirsi di altri punti telefonici dislocati in locali per nulla idonei al disimpegno del delicato servizio.

In caso affermativo, si chiede quali provvedimenti il Ministro intenda assumere per il ripristino del servizio, in una sala confortevole e comunque consona al decoro della città di Oristano.

(4 - 1801)

RISPOSTA. — Al riguardo si comunica anzitutto che il posto telefonico pubblico sito in Piazza Eleonora, palazzo SIP, della cittadina di Oristano non è stato soppresso, bensì trasferito in Via Cagliari, nei locali di un pubblico esercizio (bar), come è stato del resto fatto presente alle competenti autorità comunali.

Ciò premesso, è d'uopo sottolineare che detto trasferimento si è reso necessario per consentire alla SIP stessa di disporre subito, per urgenti lavori di ampliamento, del locale della citata sede sociale.

Va, peraltro, precisato che il servizio telefonico pubblico è assicurato attualmente ad Oristano, oltre che dal ripetuto posto di Via Cagliari, da due altri posti telefonici sussidiari e da n. 36 telefoni a disposizione del pubblico, di cui n. 2 in cabine telefoniche stradali, dislocati in vari punti della città.

Ciò posto, non sembra che dal provvedimento adottato siano derivati disagi per la popolazione locale.

Ed invero, secondo i più moderni indirizzi in materia telefonica, le esigenze dell'utenza sono meglio soddisfatte attraverso la diffusione capillare del servizio realizzata mediante l'installazione di numerosi telefoni a prepagamento, dai quali è possibile svolgere conversazioni urbane ed in teleselezione.

Tuttavia la concessionaria SIP si è dichiarata disponibile per la ricerca di altra soluzione che possa essere ritenuta anche dall'Amministrazione comunale più rispondente al disimpegno del servizio telefonico pubblico ad Oristano, ove questo Comune, in accoglimento delle proposte di legge all'esame della Camera dei deputati, dovesse venire elevato a capoluogo di provincia.

Per quanto, infine, si riferisce alle insolvenze di carattere assicurativo in cui sarebbe incorsa la SIP, la questione è connessa con la soluzione del problema relativo alla natura giuridica del rapporto di lavoro intercorrente tra la Società concessionaria ed i titolari dei posti telefonici pubblici e, cioè, se si tratta di rapporto di lavoro autonomo oppure di lavoro subordinato. Si soggiunge che, allo scopo di pervenire ad una sua sollecita definizione, la SIP ha assunto l'iniziativa di investire della questione la magistratura ordinaria.

*Il Ministro delle poste
e delle telecomunicazioni*
TOGNI

13 ottobre 1973

SEGNANA, CAROLLO. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere:

se riconosce che il diritto sull'esportazione dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari, istituito con regio decreto-legge 20 dicembre 1937, n. 2213, ed attualmente percepito a favore dell'Istituto nazionale per il commercio con l'estero nella misura prevista dalla legge 9 novembre 1950, costituisce una tassa di effetto equivalente ai dazi doganali in quanto, colpendo specificamente i prodotti esportati, ne altera il costo e produce, quindi, nella libera circolazione delle merci, lo stesso effetto restrittivo di un dazio doganale: in tal senso, infatti, si è già pronunciata la Corte di giustizia della CEE con riferimento ad un caso strettamente affine riguardante il diritto per il controllo sanitario sui bovini vivi e sulle carni bovine percepito al momento del loro passaggio alla frontiera;

se non ritiene che tale diritto sia incompatibile con i disposti degli articoli 9 e 30 del Trattato di Roma, che vietano la riscossione di qualsiasi dazio doganale o tassa di effetto equivalente negli scambi intracomunitari;

se non ritiene, conseguentemente, che si debba procedere alla soppressione di tale diritto, il cui onere non può, in alcun modo, gravare sul prodotto esportato;

se non ritiene, infine, che tale abolizione risulti particolarmente urgente, in considerazione delle attuali difficoltà competitive dell'esportazione ortofrutticola ed agrumaria italiana.

(4 - 1306)

RISPOSTA. — Al riguardo, si fa presente quanto segue:

1) la legge istitutiva del marchio nazionale all'esportazione dei prodotti ortofrutticoli (legge 23 giugno 1927 n. 1272), del riso (regio decreto legge 8 gennaio 1928) e del vino (regio decreto legge 26 ottobre 1933 n. 144) attribuiva agli esportatori la facoltà di qualificare i prodotti attraverso l'apposizione di un contrassegno a garanzia dei requisiti di qualità, selezione, conservazione e condizionamento dei prodotti stessi.

L'uso del marchio da parte degli esportatori, a ciò specificatamente autorizzati, comportava, da un lato, l'assoggettamento della merce, destinata ai mercati esteri di sbocco, ad un controllo per l'accertamento dei requisiti stabiliti dalle disposizioni di legge, dall'altro l'ottenimento di una certificazione dell'organismo controllore, attestante la conformità della merce ai suddetti requisiti.

La stessa legge istitutiva stabiliva che le spese derivanti dalla gestione del servizio di controllo fossero a carico dell'esportatore ed imponeva, a tal uopo, la riscossione di un diritto specifico di controllo variamente commisurato a seconda della natura delle merci esportate.

Nella prima fase di applicazione della legge in esame non può negarsi che il marchio nazionale costituiva uno strumento per la tutela di un interesse commerciale dell'esportatore autorizzato ad utilizzarlo. Infatti, attraverso il controllo qualitativo della merce conseguente all'uso del marchio, l'operatore traeva un duplice beneficio e cioè:

a) la certezza che la merce inviata ai mercati esteri rispondeva ai requisiti di qualità richiesti dai mercati stessi e l'eliminazione del rischio della contestazione;

b) la qualificazione qualitativa dei prodotti sottoposti al controllo che attribuiva agli stessi un pregio commerciale ed una valorizzazione economica da cui gli esportatori medesimi ricevevano un evidente e concreto vantaggio.

In questa prima fase, dunque, non v'era alcun dubbio che il diritto corrisposto dagli operatori all'atto dell'esportazione della merce rappresentava una vera e propria controprestazione di un servizio reso agli esportatori nel loro interesse privato e particolare.

Il carattere di obbligatorietà assunto dal marchio nazionale e quindi dei controlli con esso connessi (legge 20 dicembre 1937 numero 2213) non ha modificato nè lo scopo nè la funzione del citato marchio, il quale è rimasto, in via principale, uno strumento posto a tutela degli interessi commerciali degli operatori.

Attraverso l'uso di detto strumento gli esportatori continuano, infatti, a trarre dei

vantaggi di ordine commerciale rappresentati dalla certezza di gradimento della merce e dalla valorizzazione di quest'ultima in rapporto alla sua rispondenza a determinati *standards* qualitativi.

2) I motivi sopra esposti inducono a ritenere che i diritti in parola restino fuori dalla nozione di tasse di effetto equivalente ad un dazio doganale, (articoli 9, 12, 13 e 16 del trattato di Roma) in ragione della funzione loro assegnata di tutela degli interessi degli esportatori; ciò che evidentemente esclude ogni carattere di misura di politica commerciale inteso a scoraggiare o, comunque, ad ostacolare le esportazioni dei prodotti assoggettati al pagamento dei citati diritti.

3) Tale tesi è stata sostenuta, a suo tempo, dal Governo italiano in risposta alle osservazioni formulate, nel 1970, dalla Commissione della CEE, in ordine alla presunta incompatibilità dei diritti in questione con le norme del trattato di Roma.

La mancanza di reazione al riguardo fa ritenere che la stessa Commissione della CEE considera i citati diritti fuori dal campo d'azione degli articoli 9, 12, 13 e 16 del trattato di Roma.

Il Ministro del commercio con l'estero
MATTEOTTI

2 ottobre 1973
