SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

n. 1

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 28 settembre 1979)

INDICE

ANDERLINI: In merito alla grave situazione dei lavoratori estromessi dal luglio 1978 dall'emittente televisiva privata di Ancona « TV Marche » e per conoscere i criteri con cui si intende regolamentare questo settore dell'informazione (8) (risp. COLOMBO, *ministro delle poste e telecomunicazioni*) . . . . . *Pag.* 2

ARGIROFFI, TEDESCO TATÒ Giglia: In merito alla decisione adottata dal consiglio d'istituto della scuola media « Enrico Mattei » di Gela di decretare l'abolizione delle classi miste (129) (risp. VALITUTTI, *ministro della pubblica istruzione*) 3

BARSACCHI: In merito alla necessità di un miglioramento dei collegamenti, specie ferroviari, di Viareggio con i centri del Nord e del Sud (210) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) 3

Sull'inclusione dell'assegno perequativo nel computo della 13ª mensilità (226) (risp. PANDOLFI, *ministro del tesoro*) 5

CALARCO: In merito ai danni derivanti all'economia del Sud, in particolare della provincia di Messina, dalla sospensione dei voli *charters* dall'Inghilterra verso l'Italia (47) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) 6

Per sapere se risponde al vero che il Ministro dei lavori pubblici si sarebbe dichiarato contrario alla realizzazione, in questo momento, del ponte sullo Stretto di Messina (80) (risp. COMPAGNA, *ministro dei lavori pubblici*) 6

In merito al blocco di centinaia di vagoni da e per il Sud, con indicibile danno dell'agricoltura e dell'industria (132) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) 6

CALICE: Sul mancato inizio dei lavori per la costruzione delle opere murarie dell'Officina riparazioni ferroviarie di San Nicola di Melfi (Potenza) (50) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) . . . . . *Pag.* 8

CAZZATO: In merito alle conseguenze della ritardata consegna dei modelli 101 ai pensionati INPS (175) (risp. REVIGLIO, *ministro delle finanze*) 9

COSSUTTA, BELLINZONA, MILANI Armelino: Sulla sostituzione dei treni viaggiatori con autocorriere sulle linee Pavia-Stradella, Voghera-Piacenza e Pavia-Alessandria (48) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) . . 9

DAMAGIO: In merito agli aumenti delle tariffe sui traghetti e sugli aliscafi che collegano la Sicilia alle isole minori (207) (risp. EVANGELISTI, *ministro della marina mercantile*) 10

de' COCCI: Per l'applicazione della legge 30 aprile 1976, n. 374, recante provvidenze a favore dei consorzi e delle società consortili tra piccole e medie imprese (119) (risposta STAMMATI, *ministro del commercio con l'estero*) 11

DE GIUSEPPE: In merito alle notizie apparse sulla « Stampa » del 4 luglio 1979, sull'anticipata conoscenza della traccia dei temi di maturità (72) (risp. VALITUTTI, *ministro della pubblica istruzione*) 13

DELLA BRIOTTA: Per conoscere i motivi che hanno determinato la soppressione di corse di treni sulle linee al servizio della provincia di Sondrio (118) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) 13

In merito alle iniziative da assumere di fronte alle misure protezionistiche adottate dal Governo svizzero nei confronti della produzione ortofrutticola italiana (188) (risposta MARCORA, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 14

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200) — 4

DI MARINO: In merito ai disagi provocati, a pendolari che si recano a Napoli per lavoro, dalla trasformazione in accelerato del treno 2568 che parte alle ore 5,15 da Salerno (74) (risp. PRETI, *ministro dei trasporti*) . . . . . *Pag.* 15

DI NICOLA: Per conoscere quali iniziative intenda adottare il Governo italiano a difesa della produzione vinicola italiana (7) (risp. MARCORA, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 15

FERMARIELLO: In merito alla richiesta dei rappresentanti della DC e del MSI nel Comune di Napoli di accogliere la rivendicazione della rivalutazione dello straordinario avanzata dai sindacati autonomi degli autoferrotramvieri (153) (risp. PANDOLFI, *ministro del tesoro*) 16

PINNA: In merito alla permuta di terreni tra l'EFTAS e le Società bonifiche sarde (17) (risp. MARCORA, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 16

Sull'esigenza di combattere la *limatria dispar*, un pericoloso insetto che danneggia le parti verdi della quercia in Sardegna (19) (risp. MARCORA, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 17

In merito alle gravi manovre speculative che si vanno estendendo in Sardegna per quanto concerne l'acquisto del grano da parte di privati (21) (risp. MARCORA, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) . . . 18

Per conoscere i motivi della mancata risposta in ordine all'esito delle indagini svolte attorno al furto di reperti archeologici al Museo comunale di Oristano (29) (risp. ROGNONI, *ministro dell'interno*) . . . 19

In merito al grave stato di disagio derivante dalla soppressione degli uffici delle imposte e del registro nei comuni di Ghilarza e di Sorgono (40) (risp. MALFATTI, *ministro delle finanze*) 20

In merito al decesso del soldato Soru Igino (141) (risp. RUFFINI, *ministro della difesa*) 20

SEGRETO: Perchè la LANMIC sia diffidata dal diramare informazioni false tendenti a carpire sottoscrizioni illegittime alle categorie associate (10) (risp. ROGNONI, *ministro dell'interno*) 22

ANDERLINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Considerata la grave situazione in cui si trovano i lavoratori estromessi dal luglio 1978 dall'emittente televisiva privata di Ancona « TV Marche »;

tenuto conto che la vertenza intrapresa dai lavoratori di « TV Marche » non ha ancora dato alcun esito a causa del mancato rispetto degli impegni assunti con i lavoratori da parte dei responsabili dell'emittente, che sono anche i responsabili della ditta « Ceramica Adriatica » di Porto Potenza Picena, che ha operato di recente 76 licenziamenti, mentre altri 43 lavoratori della stessa ditta dovranno abbandonare il posto di lavoro entro giugno;

considerato che tale vicenda non può essere ritenuta un caso isolato, ma è rappresentativa della situazione in cui vengono a trovarsi le emittenti private in assenza di una regolamentazione,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se e come intende intervenire nel caso specifico dell'emittente « TV Marche » per tutelare il posto di lavoro dei dipendenti che hanno operato per la crescita e lo sviluppo dell'emittente stessa »;

2) se e come intende, inoltre, garantire una regolamentazione nel settore dell'informazione che a tutt'oggi viene gestita senza il minimo rispetto dei diritti dei lavoratori.

(4 - 00008)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che questo Ministero non può esperire alcuna azione a tutela della occupazione dei dipendenti della emittente « TV Marche », trattandosi di questione che esula dalla propria competenza.

Circa il problema della regolamentazione nel settore dell'informazione, sollevato nell'ultima parte dell'interrogazione, si fa presente che il Governo, nel 1978, presentò in Parlamento, per la disciplina degli impianti radiotelevisivi in ambito locale un disegno di legge (atto Senato n. 1308), decaduto con lo scioglimento delle Camere.

Un'iniziativa in materia sarà prossimamente riproposta dal Governo all'esame del Parlamento.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
COLOMBO

22 settembre 1979

ARGIROFFI, TEDESCO TATÒ Giglia. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della decisione adottata dal consiglio d'istituto della scuola media « Enrico Mattei » di Gela, che ha decretato l'abolizione delle classi miste adducendo a motivo di tale arcaico provvedimento il caso di uno scolaro dodicenne che, imitando uno *sketch* televisivo, ha fatto il gesto di sfilarsi il vestito dinanzi alle compagne.

Gli interroganti ricordano che tale deliberazione è stata adottata da 8 consiglieri, tra i quali la stessa preside, contro 4 pronunciatisi in senso contrario, e, inoltre, in assenza di molti genitori alla riunione.

Tale episodio, che ha provocato sconcerto e turbamento tra familiari ed alunni, va addebitato all'evidente inadeguatezza culturale dell'organismo competente ed all'arcaica ispirazione sessuofobica che ha in esso agito al di fuori di ogni consapevolezza e di ogni moderna responsabilità psico-pedagogica.

Gli interroganti sottolineano ancora che l'inquietante episodio va collocato nel più vasto contesto delle inadempienze da addebitarsi ai Governi fin qui operanti nei confronti del problema di una corretta ed illuminata didattica sessuale, il cui peso formativo assume tanta maggiore importanza quanto più incide nel contesto d'arretratezza economico e sociale di una zona fra le più povere della Sicilia.

L'ottusa riaffermazione della separazione rigida dei ruoli maschili e femminili non può in tal senso che contribuire al prolungamento di superstizioni e lacerazioni che vengono trascinate come vuoto di democrazia e limitazioni di fondamentali libertà in momenti essenziali della strutturazione psicologica ed umana del fanciullo. In tal senso risulta, a parere degli interroganti, scandaloso che nel plesso scolastico più disagiato di Gela non sia stato ancora adeguatamente sollevato il vero problema di civiltà colà esistente delle 14 aule, che dovranno nel prossimo anno scolastico ospitare 36 classi, a disposizione di famiglie, come quella cui appartiene il ragazzo incriminato, le quali abitano nel ghetto di Sant'Ippolito dove le fogne sono a cielo aperto ed i topi infestano le abitazioni.

Gli interroganti chiedono, pertanto, al Ministro quale intervento intenda adottare per sollecitare il consiglio d'istituto della scuola « Enrico Mattei » a revocare l'assurdo provvedimento che suona come nuova penosa testimonianza dell'arretratezza civile cui vaste fasce umane del Sud sono secolarmente condannate.

(4 - 00129)

RISPOSTA. — Il Provveditore agli studi di Caltanissetta ha accertato che la costituzione di prime classi « unisesso », presso la scuola media « E. Mattei » di Gela, era stata deliberata, in un primo tempo, dal competente Consiglio di istituto, non tanto per i motivi cui ha fatto riferimento la signoria vostra onorevole, quanto, invece, per ragioni di organizzazione interna, ed in particolare, per ovviare alle difficoltà, che si sarebbero incontrate nella formazione dell'orario delle lezioni di educazione fisica, tenuto conto che la scuola, per mancanza di locali, funziona a doppio turno.

Successivamente, tuttavia, a causa anche delle perplessità che il provvedimento aveva suscitato negli ambienti scolastici cittadini, lo stesso Consiglio di istituto, nella seduta del 12 luglio scorso, ha ritenuto opportuno annullare la precedente deliberazione e ripristinare presso la scuola in questione il funzionamento di prime classi miste.

Il Ministro della pubblica istruzione
VALITUTTI

24 settembre 1979

BARSACCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che la città di Viareggio costituisce un importante nodo stradale, autostradale e ferroviario (linea di Lucca) per i comprensori versiliese e lucchese;

che è al centro di una zona turistica, la Versilia, di fama internazionale, ed esercita un richiamo di eccezionale efficacia per i turisti italiani e stranieri, anche per le grandi manifestazioni di massa, quali il carnevale,

la stagione lirica pucciniana, congressi eccetera;

che Viareggio è il punto di riferimento di un comprensorio di circa 180.000 abitanti;

ritenuto:

che è necessario ed opportuno, per l'interesse generale, cercare di migliorare il più possibile i collegamenti, specie ferroviari, di Viareggio con i centri del Nord e con quelli del Sud;

che in particolare è possibile, con due brevissime soste, una del treno « 801 Genova-*sprint* » ed una dell'altro, il « 249 », collegare meglio Genova con Viareggio e Viareggio con Roma;

che, a proposito dei predetti due treni, si può notare:

che il treno rapido « 801 Genova-*sprint* » parte da Genova PP. alle 5,55, transita da Massa alle 7,24, da Pisa alle 7,52, arriva a Roma alle 10,58, transita da Viareggio alle 7,34 ed ha 3 minuti di allungamento di percorrenza tra Massa e Viareggio-scalo: per la fermata a Viareggio occorrerebbero 3 minuti, per cui, utilizzando i 3 minuti di allungamento, il treno non subirebbe alcun ritardo;

che la stazione di Viareggio è dotata del « terminale » per le prenotazioni e che attualmente vengono effettuate numerose prenotazioni per il treno « 801 » in partenza da Pisa e sarebbero ancora più numerose se il treno partisse da Viareggio, togliendo il disagio, per i viaggiatori, di recarsi a Pisa o a Massa;

che, ad eccezione di un solo treno della notte (ore 4,13), a Viareggio non si fermano treni che consentano un arrivo a Roma in tempo utile nelle ore antimeridiane e che lo stesso discorso può essere fatto per il corrispondente treno di ritorno « R-800 », in partenza da Roma alle 18,25;

che il treno espresso « 249 », proveniente da Ventimiglia, con vetture da Nizza, transita da Genova PP. alle 0,38, da Santa Margherita Ligure alle 1,13, da Rapallo alle 1,19, da Chiavari alle 1,29, da Levanto alle 1,58, da La Spezia alle 2,22, da Pisa alle 3,19 ed arriva a Roma-Termini alle 7,32;

che a Viareggio, dalle 0,30, ora di fermata del « diretto » Torino-Napoli (2605), fino alle 4,13, ora di fermata del « diretto » Torino-Roma Termini (2617), non ci sono treni per Pisa ed oltre;

che il treno « 249 » transita, invece, da Viareggio alle 2,57 e che una sua fermata, con una perdita di tempo di 3 minuti, potrebbe essere completamente riassorbita dai 6 minuti di allungamento di percorrenza che esistono tra Viareggio e Pisa;

che, come si vede dall'orario, detto treno ferma in tutte le stazioni turistiche, quali Santa Margherita Ligure, Rapallo, Chiavari, Sestri Levante, Levanto, dove il movimento passeggeri è molto scarso, mentre a Viareggio sarebbe senza dubbio più elevato, e che, infine, è da notare che, in favore di tale fermata, che molti anni fa esisteva, vi è una domanda di tutti i ferrovieri della zona,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga opportuno, per le ragioni suesposte, venire incontro alle esigenze di Viareggio e della Versilia, disponendo le seguenti fermate alla stazione di Viareggio:

treno « 801 Genova-*sprint* », rapido Genova-Roma, alle ore 7,34;

treno espresso « 249 », Ventimiglia-Roma, alle ore 2,57.

Le predette fermate potrebbero essere inserite nel nuovo orario che entrerà in vigore con il prossimo 30 settembre 1979.

(4 - 00210)

RISPOSTA. — Il treno espresso 249 disimpegna una celere ed importante comunicazione dalla Francia per Roma ed il suo orario viene concordato in occasione dell'apposita Conferenza oraria europa che si tiene ogni anno, in vista delle modificazioni da apportare, intorno al mese di settembre. La suddetta caratteristica di importante treno internazionale comporta la necessità di limitare al massimo le soste intermedie, per cui non riesce possibile consentire l'assegnazione della fermata a Viareggio al treno in questione, tanto più che esso transita in tale località in ora notturna, inadatta ad un efficiente servizio viaggiatori. Per quanto concerne l'interesse dell'utenza di Viareggio, si fa rilevare che già esiste il treno diretto 2617

che, in partenza da Viareggio alle ore 4,13, consente un arrivo a Roma alle ore 9,00.

Circa i minuti di allungamento, di cui viene fatto particolare cenno, è da precisare che essi vengono fissati — nell'elaborazione dell'orario dei treni — per compensare i perditempi per rallentamenti conseguenti ai lavori programmati su ciascuna linea interessata e, pertanto, non possono essere utilizzati come suggerito per il recupero di soste derivanti dall'assegnazione di nuove fermate.

Per quanto riguarda l'altra proposta avanzata riguardante l'assegnazione della fermata a Viareggio al treno rapido 801 « Genova-Sprint », essa non può essere presa in esame per l'attuazione, come richiesto, dal 30 settembre 1979, perchè a tale data corrisponde unicamente un adeguamento dell'orario ferroviario già predisposto a maggio 1979 nel passaggio dal periodo estivo a quello invernale, adeguamento già stabilito nell'impostazione generale ed unica per l'intero esercizio ferroviario 1979-80.

Pertanto, poichè la concessione della fermata in questione comporterebbe non solo la revisione degli orari del rapido 801, ma anche la modifica degli orari degli altri treni ad esso collegati, la richiesta sarà tenuta in evidenza in sede di esame per l'impostazione del nuovo orario dei treni viaggiatori per l'esercizio 1980-81.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

14 settembre 1979

BARSACCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso:

che il TAR del Lazio, con ordinanza numero 339 del 13 gennaio 1978, ha riconosciuto la computabilità, ai fini della 13ª mensilità, dell'assegno perequativo, sostenendo così l'illegittimità del terzo comma dell'articolo 1 della legge 15 novembre 1973, n. 734;

che a seguito di ciò numerosi pubblici dipendenti hanno rivolto istanza per la riliquidazione della 13ª mensilità percepita nell'ultimo quinquennio,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Governo intende adottare in via amministrativa o, se necessario, in via legislativa, affinchè agli aventi diritto, senza esclusione alcuna, vengano corrisposte le somme spettanti.

(4 - 00226)

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

Deve osservarsi che la Sezione prima del TAR del Lazio, con la citata ordinanza, al fine di potersi fondatamente pronunciare in merito ad un ricorso, ha sollevato questione di legittimità costituzionale — in riferimento agli articoli 3, 36 e 97 della Costituzione — dell'articolo 1, terzo comma, della legge 15 novembre 1973, n. 734, nella parte in cui stabilisce che l'assegno perequativo non è suscettibile di aumenti periodici e non è computabile ai fini della determinazione della tredicesima mensilità e del compenso per lavoro straordinario, a differenza di quanto previsto dall'articolo 49 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, per l'indennità di funzione spettante ai primi dirigenti ed ai dirigenti superiori, la quale è suscettibile di aumenti periodici ed è computabile ai predetti fini.

Pertanto, finchè non intervenga l'eventuale pronuncia di illegittimità costituzionale della citata norma, il Governo non può legittimamente adottare in via amministrativa alcun provvedimento che disponga, in contrasto con la norma stessa, la corresponsione ai dipendenti statali delle somme arretrate derivanti dalla computabilità del suddetto assegno ai fini degli aumenti periodici, della 13ª mensilità e del compenso per il lavoro straordinario. Nè in proposito è allo studio la predisposizione di alcun provvedimento legislativo di iniziativa governativa.

Nel merito della prospettata questione si ritiene che tra l'indennità di funzione e l'assegno perequativo non vi sia analogia, nè identità di scopi tali da giustificare l'assimilazione della disciplina economica dei due citati emolumenti per quanto concerne gli effetti sulla 13ª mensilità, sul compenso per lavoro straordinario e sugli aumenti periodici.

Invero, non può trascurarsi di considerare che gli emolumenti in questione, pur ispi-

randosi entrambi al principio della chiarezza retributiva dei dipendenti statali, sono stati istituiti con scopi differenti ove si consideri che, mentre l'indennità di funzione è precipuamente intesa a remunerare la funzione dirigenziale svolta dai primi dirigenti e dai dirigenti superiori, l'assegno perequativo è stato creato unicamente con lo scopo perequativo di sostituire numerose indennità, compensi, premi, eccetera, non remunerativi di particolari rischi o disagi, posti a carico del bilancio dello Stato o di gestioni fuori bilancio, fatta eccezione per gli emolumenti previsti per la generalità dei dipendenti statali, tassativamente indicati nell'articolo 2 della citata legge n. 734 del 1973.

Il Ministro del tesoro
PANDOLFI

15 settembre 1979

CALARCO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se la Direzione generale dell'aviazione civile, nel prendere l'iniziativa ritorsiva di bloccare i voli *charters* dall'Inghilterra verso l'Italia — a seguito del mancato rifornimento di un aereo italiano all'aeroporto londinese di Gatwick — abbia valutato preventivamente il serio danno che all'economia del Sud, ed in particolar modo della provincia di Messina (Taormina, Isole Eolie, eccetera), verrà dalla sospensione di detti voli.

L'interrogante, nel sollecitare la composizione della « baruffa », per via diplomatica e nello spirito europeo che deve animare i due Paesi, soprattutto dopo le elezioni del 10 giugno, sottopone all'attenzione del Ministro la realtà di una struttura alberghiera stagionale che, basata sul preventivato arrivo di turisti con voli *charters*, è destinata, senza la revoca tempestiva del provvedimento, ad entrare in immediata crisi occupazionale.

(4 - 00047)

RISPOSTA. — È opportuno premettere che all'iniziativa di revocare ai vettori inglesi le autorizzazioni per voli *charters* da e per l'Italia la Direzione generale dell'aviazione civile è stata indotta non soltanto dal blocco di un aeromobile della società Itavia sull'aeroporto londinese di Gatwick, bensì dalla considerazione che tale blocco dimostrava in maniera eclatante la chiusura ad ogni tentativo, posto in essere sin dal 14 maggio scorso, anche mediante i canali diplomatici, per risolvere con equità il problema delle restrizioni attuate in Gran Bretagna al rifornimento di carburante dei voli *charters* dell'Italia.

Peraltro, la mancata composizione della questione insorta in proposito comportava, in via diretta, seri danni attuali e potenziali per la società italiana interessata e, in via indiretta, ripercussioni negative per il nostro Paese sul piano valutario ed occupazionale del settore.

La Direzione generale dell'aviazione civile non ha mancato di valutare preventivamente i riflessi che il provvedimento di revoca avrebbe avuto sul comparto turistico-alberghiero nazionale e, in particolare, su quello meridionale, ma si è vista costretta a ricorrervi come *extrema ratio*, nella giusta considerazione — confermata poi dal seguito dato alla decisione presa — che i vettori inglesi, colpiti in reciprocità dal citato provvedimento, avrebbero tempestivamente indotto le autorità del proprio Paese a risolvere il problema.

Infatti, come è ormai già noto, la ferma azione di questo Ministero, in stretta intesa con quella degli affari esteri e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è riuscita a sbloccare la situazione dell'approvvigionamento di carburante dei voli *charters* dell'Itavia in Gran Bretagna, e ciò anche nell'interesse reciproco dei due Paesi e nello spirito europeistico che li accomuna.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

31 luglio 1979

CALARCO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponda al vero che, nel corso di una conferenza stampa tenuta a Roma (fine giugno 1979), il Ministro si sia dichiarato contrario « alla realizzazione, in questo momento, del ponte sullo Stretto di Messina ».

L'interrogante chiede al Ministro su quali basi e dati egli abbia potuto affermare la fattibilità di tale opera. Infatti, l'interrogante si permette di formulare il dubbio che possa esservi, in Italia ed all'estero, autorità qualsiasi che sia in grado di dare risposte definitive non solo al quesito se il ponte, viario e ferroviario, sia oggi tecnologicamente fattibile, ma anche a quello, non secondario, del costo finanziario del progetto. A tali quesiti, secondo l'interrogante, può dare, nel tempo, risposte concrete solo la società per azioni, a maggioranza IRI, contemplata dalla finora non attuata legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

Ecco perchè l'interrogante chiede al Ministro — apprezzato e noto conoscitore della problematica meridionale — se non ravvisi l'opportunità di presentare al nuovo titolare del suo Dicastero nel Governo di prossima costituzione, insieme con i (da lui) annunciati testi di 6 disegni di legge (molto importanti), anche un decreto, da formularsi insieme con il Ministro dei trasporti, che dia l'avvio alla costituzione della indispensabile società alla quale, per legge, dovranno essere affidati « lo studio, la progettazione e la costruzione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, e di altri servizi pubblici fra la Sicilia e il Continente »; collegamento — si faccia attenzione — che potrebbe non essere più il reclamizzato ponte, ma altro manufatto (per esempio il *tunnel*).

Nelle more, però, degli adempimenti necessari per la costituzione della società IRI e dell'acquisizione dei risultati dello studio e della progettazione, l'interrogante sottopone all'attenzione del Ministro l'urgente necessità dello studio e della progettazione — in raccordo con la Regione siciliana ed il comune di Messina — di un approdo marittimo per autotraghetti — da ubicare a nord o a sud della città peloritana — per sottrarre il centro urbano di Messina all'intollerabile servitù costituita dal passaggio obbligato (e spesso esasperante parcheggio) di milioni (all'anno) di autoveicoli leggeri e pesanti da e per il Continente ed il resto dell'Europa.

Costituzione della società IRI per il cosiddetto ponte sullo Stretto e studio e progettazione dell'approdo marittimo per autotraghetti potrebbero essere recepiti, su istanza del Ministro, nel programma del prossimo Governo, dati i riflessi positivi anche in campo economico indotti dalle due iniziative.

(4 - 00080)

RISPOSTA. — La signoria vostra onorevole fa riferimento alla dichiarazione in merito alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina resa in una recente conferenza stampa.

Al riguardo è opportuno osservare che l'inevitabile semplificazione del resoconto della conferenza ha determinato, con l'omissione delle articolate considerazioni esposte in quella sede, il convincimento del rifiuto pregiudiziale del collegamento tra la Sicilia e il Continente.

Nella conferenza sono state poste in risalto le preoccupazioni per la situazione del territorio, con riferimento particolare ad alcuni gravi fenomeni, quali il dissesto idrogeologico della Calabria e della Basilicata, dell'Appennino Modenese, dell'Oltrepo Pavese, della subsidenza del Ravennate, dell'erosione delle coste, della situazione di generale dissesto che incombe sui bacini fluviali dell'Arno e del Volturno.

Il riferimento preoccupante a questi fenomeni di dissesto idrogeologico ha evidenziato la priorità della difesa del suolo.

In conseguenza della estrema gravità del problema e in relazione all'urgenza di predisporre adeguati provvedimenti qualsiasi altra iniziativa, anche se di rilevante interesse nazionale, non può non tener conto di tale imprescindibile priorità.

D'altronde nella conferenza, in assenza di congrui studi tecnici che potranno essere valutati dalla costituenda società prevista dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, non si è ritenuto di esprimere giudizi definitivi sulla fattibilità dell'opera ma si è inteso, pur nel riconoscimento dell'essenzialità del collegamento, che costituisce purtroppo, per il momento, soltanto un'aspirazione irrinunciabile, stabilire una priorità d'intervento per il problema, ormai indifferibile, della

difesa del suolo per la cui soluzione debbono essere mobilitate urgenti risorse finanziarie.

In tal senso ha operato questo Ministero che ha recentemente predisposto un ulteriore disegno di legge per la difesa del suolo.

In merito poi alle indicazioni tecniche e finanziarie per la realizzazione del collegamento, si concorda con la signoria vostra onorevole sia in merito alla necessità che venga avviata la costituzione della società per azioni di cui alla legge n. 1158 del 1971, sia in ordine a diversa soluzione tecnica (per esempio tunnel) invece del ponte.

Per quanto riguarda, infine, l'auspicato approdo marittimo per autotraghetti nella città di Messina si assicura la signoria vostra onorevole che il problema sarà posto allo studio da parte di questo Ministero previ accordi con gli Enti interessati.

Il Ministro dei lavori pubblici
COMPAGNA

(non datata)

CALARCO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se gli sia noto che sulle linee ferroviarie centro-meridionali, da una settimana circa, sono rimasti bloccati centinaia e centinaia di vagoni da e per il Sud, con indicibile danno dell'agricoltura e dell'industria, e, altresì, quali interventi intenda attuare per far eliminare il grave blocco.

(4 - 00132)

RISPOSTA. — Sin dai primi giorni dello scorso mese di giugno la situazione del traffico merci sulle linee delle Ferrovie dello Stato si è gradualmente deteriorata sia per l'intensificazione dei treni viaggiatori, effettuati in occasione delle votazioni, sia per l'assenza, per almeno 10-12 giorni, dagli impianti dei Compartimenti del Nord Italia, di una forte aliquota di personale delle Ferrovie dello Stato recatosi a votare nei luoghi di residenza anagrafica dell'Italia Centro-Meridionale distanti oltre 400 chilometri dal posto di lavoro.

Trascorso il periodo elettorale, l'incremento della domanda di trasporto merci e l'ulteriore intensificazione dei treni viaggiatori del periodo delle vacanze hanno purtroppo gravemente intralciato il ripristino della fluidità del traffico.

Per ovviare a tale situazione sono stati adottati tutti i possibili accorgimenti, tra cui quello della temporanea soppressione e sostituzione, con autocorse, di treni viaggiatori a scarsa frequentazione, fatta esclusione per quelli a carattere pendolare, allo scopo di rendere disponibile il personale di macchina necessario per la regolare effettuazione di un maggior quantitativo di treni merci.

Mercè tali provvedimenti, la situazione è effettivamente migliorata e, fra l'altro, si è reso possibile assicurare l'inoltro a destino, entro breve tempo, dei trasporti di merci già in corso di viaggio.

Si fa presente peraltro che i trasporti ferroviari di derrate deperibili non hanno risentito alcun ritardo nell'inoltro sia verso l'estero, che verso i mercati interni e che i carri all'uopo occorrenti per il carico sono stati sempre forniti regolarmente.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

14 settembre 1979

CALICE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che dal maggio 1979 è stato aggiudicato l'appalto per la costruzione delle opere murarie dell'Officina riparazioni ferroviarie delle ferrovie dello Stato, ubicata a San Nicola di Melfi (Potenza);

che la stampa ha abbondantemente propagandato l'immediato inizio dei lavori, il loro completamento entro il 1980 e l'entrata in funzione a regime dell'Officina nel 1981, determinando più che legittime aspettative di lavoro dopo anni di attese e di lotte,

l'interrogante chiede di sapere:

se corrisponde al vero che i lavori inizieranno a settembre;

le ragioni di tale incredibile slittamento;

i nomi delle imprese appaltatrici, specie in relazione alle notizie correnti circa l'unicità o la natura consorziale di dette imprese;

le valutazioni del Ministro circa la regolarità dei contrasti insorti fra le imprese, in fase di appalto o successivamente.

(4 - 00050)

RISPOSTA. — L'appalto per la costruzione dei fabbricati civili ed industriali e di alcuni impianti tecnologici dell'Officina Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato di S. Nicola di Melfi è stato aggiudicato, a seguito di gara a licitazione privata espletata il 15 maggio 1979, al Consorzio lavori ferroviari Melfi (CO.L.FE.MEL.) costituito fra le Imprese « Società Impresa di Costruzioni Geom. Campagna Umberto » S.n.c., « Meridionali Costruzioni » S.p.A. (ME.C.) e « Industria Metalmeccanica Prefabbricati ed Acciai » S.p.A. (IMPA), per un importo di lire 10.173.039.000 al netto del ribasso del 25,69 per cento.

I lavori in cantiere avranno effettivamente inizio nel corrente mese di settembre. Non è stato possibile avviarli in epoca anteriore per le esigenze tecniche, tutte successive all'aggiudicazione, connesse alla formulazione, da parte del Consorzio aggiudicatario, del programma operativo, all'elaborazione, da parte del Consorzio stesso, ed approvazione, da parte dell'Azienda, dei calcoli di staticità per il dettaglio delle strutture, alle installazioni delle attrezzature del cantiere e all'approvvigionamento ed al collaudo dei materiali.

Si aggiunge che nessuna notizia è pervenuta all'Azienda delle Ferrovie dello Stato circa gli asseriti contrasti insorti fra le imprese partecipanti all'appalto o fra le imprese costituenti il Consorzio aggiudicatario della gara. Se l'interrogante ha elementi nuovi da fornire, il Ministero è a disposizione.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

14 settembre 1979

CAZZATO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — in conseguenza del provvedimento di proroga per la presentazione della dichiarazione dei redditi 1978 fino al 31 luglio 1979 da parte dei titolari di pensioni, a seguito del ritardato rilascio, da parte dell'INPS, del certificato « 101 » — quali ripercussioni si potranno verificare sui pensionati che, pur non avendo avuto in tempo il « 101 » dall'INPS, hanno allegato al « 740 » del capofamiglia la dichiarazione che l'INPS ha rilasciato a fine anno ai titolari di pensione in sostituzione del « 101 », dal quale risulta quanto l'INPS ha erogato nel 1978 a titolo di pensione.

(4 - 00175)

RISPOSTA. — I pensionati INPS i quali hanno presentato la dichiarazione dei redditi compilata in base all'apposito certificato consegnato dall'Istituto in principio di anno e che successivamente a tale presentazione, ma entro il termine del 31 luglio 1979 — come stabilito dal decreto-legge 27 giugno 1979 n. 243, convertito, con modificazioni, nella legge 20 luglio 1979, n. 298 — hanno ricevuto da parte dell'INPS il normale modello 101, hanno avuto certamente la possibilità di provvedere ad una dichiarazione e ad un eventuale versamento integrativo di imposta, che è da ritenere regolarmente eseguito se effettuato entro la predetta data del 31 luglio 1979.

Si ha pertanto fondato motivo per affermare che fattispecie come quelle segnalate dalla signoria vostra onorevole ben difficilmente dovrebbero essersi verificate.

Eventuali interessati, ad ogni modo, a fronte di recuperi di imposta da parte degli Uffici distrettuali delle imposte dirette per effetto della mancata allegazione del regolare modelli 101, potranno ricorrere contro la iscrizione a ruolo allegando il modello 101 ricevuto dall'INPS.

Il Ministro delle finanze
REVIGLIO

17 settembre 1979

COSSUTTA, BELLINZONA, MILANI Armelino. — *Al Ministro dei trasporti.* — Gli interroganti, appresa dalla stampa locale la notizia relativa alla sostituzione dei treni viaggiatori con autocorriere sulle linee Pavia-Stradella e Voghera-Piacenza, nonchè, a datare dal 1° luglio, sulla linea Pavia-Alessandria, chiedono di conoscere:

1) le ragioni che hanno determinato tale decisione;

2) la prevedibile durata del provvedimento.

Ciò in quanto il già intenso traffico su strada causerà inevitabilmente ritardi rispetto ai tempi di percorrenza ferroviari, con evidenti disagi soprattutto per i lavoratori pendolari (che costituiscono gran parte degli utenti delle corse in oggetto) che rischiano di non poter usufruire delle coincidenze per Milano.

Gli interroganti sono, altresì, vivamente preoccupati che l'attuale decisione preluda alla soppressione — già tentata nel passato — dei tronchi ferroviari interessati, che allo stato attuale costituiscono un vitale collegamento con i capoluoghi della provincia e della regione ed un elemento importante per l'economia di vaste zone.

(4 - 00048)

RISPOSTA. — Da tempo, il costante e notevolissimo aumento del traffico ferroviario a lungo e medio percorso che, specialmente nel periodo estivo, dall'estero proviene in Italia, costringe sempre più l'Azienda delle Ferrovie dello Stato a concentrare ogni riserva possibile per garantire tale traffico e per disimpegnare nel contempo la regolarità degli altri servizi prioritari, tra i quali quello merci che va assumendo sempre più carattere di indispensabilità nella economia italiana.

A ciò si deve aggiungere, quest'anno, il contingente acuirsi della situazione deficitaria dell'organico del personale ferroviario. Pertanto, come negli anni scorsi, ma in maggior misura, per poter avere la necessaria disponibilità di mezzi e soprattutto di personale, sono stati studiati ed attuati, nei singoli Compartimenti della rete ferroviaria, provvedimenti limitativi consistenti in soppressioni temporanee di intere linee, o di treni locali, o di sezioni di treno con percorrenza inferiore a quella dell'intero convoglio, provvedendo nel contempo alla istituzione di autoservizi sostitutivi.

Nelle scelte si è tenuta principalmente presente la particolare scarsità di traffico che, su alcune relazioni, si registra specie nei mesi estivi in conseguenza della chiususa delle scuole, della sospensione periodica dell'attività delle industrie e dei periodi di ferie dei lavoratori.

In questo quadro generale, provvedimenti limitativi sono stati adottati, nell'ambito del Compartimento ferroviario di Milano, sulle linee Milano-Pavia-Voghera-Tortona-Genova, Alessandria-Voghera-Piacenza, Pavia-Stradella, Sondrio-Lecco, Lecco-Bergamo-Brescia, Milano-Carnate-Bergamo.

Premesso che, secondo le previsioni, la maggior parte dei provvedimenti limitativi adottati sulle varie linee della rete delle Ferrovie dello Stato dovrebbe aver termine quanto prima, è comunque da evidenziare che tali provvedimenti non hanno volutamente una data di scadenza strettamente prefissata proprio per dare la possibilità di annullarli in via graduale mano a mano che si verifichi un miglioramento della situazione.

Si assicura, infine, che i provvedimenti in questione, proprio per il carattere contingente, non preludono affatto alla chiusura all'esercizio delle linee o dei tronchi ferroviari interessati.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

4 agosto 1979

DAMAGIO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere con quali criteri sono stati autorizzati i recenti pesanti aumenti delle tariffe sui traghetti e sugli aliscafi che collegano la Sicilia alle isole minori (Lampedusa, Linosa, Pantelleria, Ustica, Egadi ed Eolie).

In particolare, si chiede di conoscere se sono stati preventivamente studiati e valutati i riflessi negativi che tali aumenti avrebbero comportato — e di fatto hanno cominciato a produrre — sul turismo stagionale che costituisce la principale risorsa per le isole minori.

Per sapere, altresì, se, prima di adottare il provvedimento, siano state sentite le autorità competenti della Regione siciliana.

L'interrogante chiede, infine, di sapere se, in considerazione dei gravi ed irreparabili danni che il provvedimento produce, il Ministro non ritenga di revocarlo o, almeno, di sospenderne l'efficacia sino alla fine del periodo estivo, in attesa di una più attenta valutazione delle conseguenze di eventuali ristrutturazioni tariffarie sull'economia delle isole minori.

(4 - 00207)

RISPOSTA. — Come è noto, le tariffe passeggeri, merci ed automezzi praticate dalle società a carattere regionale (Toremar, Caremar e Siremar) sono state aumentate a decorrere dal 1° agosto 1979.

L'aumento delle tariffe stesse si è reso necessario soprattutto per il loro bassissimo livello giacchè esse erano ferme fin dal 1974, mentre, nel frattempo, si è assistito al vertiginoso aumento dei costi di gestione delle società e, quindi, delle sovvenzioni che gravano sull'erario. Tanto ciò è vero che la situazione non ha mancato di allarmare il Ministero del tesoro che, sia l'anno scorso, sia di recente, nell'esprimere il proprio avviso favorevole al potenziamento estivo dei collegamenti relativi alle isole Eolie, Egadi, Pantelleria, Tremiti e Capraia, ha subordinato l'accoglimento delle richieste stesse alla condizione che si pervenisse, nel più breve tempo possibile, ad un adeguato aumento delle tariffe per tutti i settori di traffico delle isole minori del territorio nazionale.

È da tener anche presente che, con l'entrata in linea di ben 13 motonavi e 6 aliscafi, di nuova costruzione, moderni e più veloci, i costi subiranno una ulteriore spinta in alto sicchè l'aumento tariffario tenderà a tamponare il crescente rilevante *deficit* dei bilanci delle predette società, che viene ripianato dallo Stato.

Per quanto attiene alla dinamica e alla misura degli aumenti, tenuto conto che le società che gestivano in precedenza i servizi in questione operavano indipendentemente l'una dall'altra e quindi avevano seguito diverse politiche tariffarie, si è reso necessario elaborare un sistema tariffario uniforme basato su criteri univoci di classificazione e di tariffazione.

In tal modo si è pervenuti ad una tariffa per miglio, rapportata, per i passeggeri comuni (turisti) a quelle delle fasce chilometriche previste dalle Ferrovie dello Stato. Per i residenti ed i lavoratori pendolari è stata prevista, invece, una tariffa agevolata la cui misura è costituita dalle precedenti tariffe aumentate del 20 per cento. È stata così spazzata via la congerie delle diversità tariffarie.

È stato, inoltre, formulato un altro parametro univoco per quanto concerne il trasporto delle auto al seguito e degli automezzi, strutturando le relative tariffe in relazione alla lunghezza, in metri lineari, dei mezzi, anzichè in relazione alla cilindrata; per le merci caricate in stiva si è proceduto alla compilazione di un numero ridotto di voci tariffarie, anche al fine di agevolare il lavoro delle agenzie e delle società interessate. Anche per le automobili, i residenti usufruiscono di una particolare facilitazione consistente nella riduzione del 30 per cento della tariffa normale. Allo stesso modo è sensibilmente sgravata la tariffazione delle merci deperibili dei prodotti delle isole.

Per quanto concerne l'accenno alla opportunità di preventivi contatti con gli organi della Regione siciliana, si comunica che il Ministero ha convocato i rappresentanti delle Regioni interessate (Toscana, Lazio, Campania e Sicilia) per il giorno 12 luglio 1979 per acquisirne il parere ma alla riunione si è presentato solo il rappresentante della Regione Toscana.

Si comunica, infine, che, per corrispondere ad esigenze rappresentate, le variazioni in aumento delle precedenti tariffe passeggeri sono state, ora, ridotte del 50 per cento fino al 30 settembre 1979.

Il Ministro della marina mercantile
EVANGELISTI

22 settembre 1979

---

de' COCCI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere:

quale attività è stata svolta, in particolare attraverso l'apposito comitato, per la applicazione della legge 30 aprile 1976, n. 374, che reca provvidenze a favore dei consorzi e delle società consortili tra piccole e medie imprese;

quali provvedimenti si intendono promuovere per l'ampliamento ed il potenziamento delle provvidenze contenute nella legge stessa.

(4 - 00119)

RISPOSTA. — Al riguardo, per quanto concerne l'applicazione della legge 374, si fa presente che questa Amministrazione è competente soltanto per l'attuazione delle disposizioni del titolo IV della legge suddetta, che si rivolge ai Consorzi che hanno come « scopo sociale esclusivo l'esportazione dei prodotti delle imprese consorziate e l'importazione delle materie prime e dei semilavorati da utilizzarsi da parte delle imprese stesse » e prevede la possibilità della concessione di contributi finanziari annuali, nella percentuale massima del 40 per cento delle spese risultanti dal conto dei profitti e delle perdite dell'anno precedente, per il limite massimo annuale di lire 50 milioni.

La legge prevede che le domande di contribuito finanziario vengano sottoposte all'esame di un apposito Comitato interministeriale la cui nomina è attribuita dalla legge stessa al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Dopo alcune difficoltà intervenute nella fase iniziale di costituzione, tale Comitato è stato costituito in data 11 maggio 1977 ed ha tenuto finora cinque riunioni, il 21 dicembre 1977, il 26 gennaio 1978, il 18 settembre 1978, il 1° dicembre 1978 e, da ultimo, il 14 giugno 1979, nel corso delle quali sono state esaminate le richieste di contributo finanziario inoltrate al Ministero del commercio estero insieme a talune richieste di finanziamento agevolato, inoltrate al Ministero dell'industria, relativamente agli esercizi 1976, 1977 e 1978.

Le domande accolte da questo Ministero relative all'esercizio 1976 sono state 9, per un importo complessivo di lire 261.614.300; per l'esercizio 1977 sono state accolte n. 46 domande, per un importo complessivo di lire 1.081.769.570, mentre, nell'ultima riunione del Comitato del 14 giugno 1979, sono state portate all'esame tutte le richieste di contributo pervenute a tale data (in numero di 54): per esse il Comitato ha espresso parere favorevole all'erogazione del contributo nella misura massima indicata dalla legge.

Sono attualmente in corso di emissione i relativi mandati di pagamento, per un totale di lire 1.450.000.000 circa; verso la fine dell'anno sarà convocata una ulteriore riunione del Comitato per l'esame delle richieste di contributo che potranno pervenire in questi mesi: in caso di parere favorevole non vi sono difficoltà per l'erogazione dei contributi, data l'attuale sufficienza delle disponibilità di bilancio.

Per quanto riguarda i provvedimenti che questo Ministero intende promuovere per l'ampliamento ed il potenziamento delle provvidenze contenute nella legge in questione, è da ricordare che, in data 29 gennaio 1979, venne presentato alla Camera dei deputati, con il n. 2679, dal Ministro dell'industria di concerto con il Ministro del commercio estero e gli altri Ministri interessati, un disegno di legge che prevedeva norme modificative ed integrative della legge 374/76.

Per la verità, al titolo IV della citata legge, che riguarda i Consorzi per il commercio estero, non venivano apportate dal suddetto disegno di legge sostanziali modifiche perchè, in effetti, il meccanismo che prevede la possibilità di erogazione dei contributi sulla base della spesa dei bilanci degli anni precedenti, si è mostrato abbastanza funzionale e le cifre sopra citate delle erogazioni già effettuate lo dimostrano ampiamente.

Le modifiche previste sono, in sintesi, le seguenti: 1) aumento del limite massimo del contributo erogabile da 50 a 100 milioni; 2) possibilità, per i Consorzi costituiti da non più di tre anni, di ottenere contributi nella misura del 60 per cento delle spese risultanti dal conto profitti e perdite dell'anno precedente, fermo restando il limite di 100 milioni sopra accennato.

Tale concessione scaturisce dalla necessità di dare maggiore valore incentivante ai contributi concessi ai Consorzi nella fase iniziale di costituzione, quando gli stessi hanno bisogno di superare le diffidenze iniziali dei piccoli imprenditori, costiture le prime strutture organizzative ed i necessari supporti logistici.

Il disegno di legge in parola è decaduto per la fine anticipata della legislatura ed occorrerà, pertanto, ripresentarlo: cosa questa, che le Amministrazioni interessate si accingono a fare quanto prima.

In occasione della ripresentazione, questo Ministero conta di sollevare il problema del

rifinanziamento della legge 374, per quanto riguarda i contributi ai Consorzi per il commercio estero: infatti, come è noto, la legge prevede a tale scopo lo stanziamento di lire 2 miliardi annui fino al 1980 e pertanto, dopo tale data, viene a cessare la possibilità di erogare i contributi ove la legge non venga opportunamente rifinanziata.

Infatti i favorevoli risultati ottenuti dalla legge stessa, che si propone di incentivare la costituzione dei Consorzi ai fini del potenziamento delle strutture per la commercializzazione all'estero dei prodotti delle piccole aziende, inducono a ritenere opportuno l'instaurazione di un meccanismo automatico di finanziamenti con stanziamenti sull'apposito capitolo del bilancio ministeriale, in base alle esigenze che l'Amministrazione potrebbe indicare annualmente nello stato di previsione della spesa.

Il Ministro del commercio con l'estero
STAMMATI

3 agosto 1979

DE GIUSEPPE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per avere precise informazioni in merito alla documentata notizia apparsa su « La Stampa » del 4 luglio 1979 sull'anticipata conoscenza della traccia dei temi di maturità.

(4 - 00072)

RISPOSTA. — Una prima risposta a taluni servizi giornalistici sulla questione prospettata dalla signoria vostra onorevole è già stata fornita da questo Ministero con due comunicasti stampa, rispettivamente del 4 e 5 luglio 1979.

È stato precisato, infatti, che non appena a conoscenza di quanto, a suo tempo, pubblicato da un quotidiano torinese, in ordine all'espletamento delle prove scritte dei recenti esami di maturità, questo Ministero, nel disporre un'accurata inchiesta in via amministrativa, aveva, anzitutto, invitato il Provveditore agli studi di Torino ad esperire, con la massima urgenza, ogni utile ed opportuno accertamento.

Dalla conseguente, particolareggiata indagine, prontamente effettuata presso tutte le commissioni che hanno operato nella provincia di Torino, si è avuto modo di escludere possibili casi di irregolarità e di accertare, in particolare, che nessuna delle buste contenenti le tracce dei temi era risultata manomessa o aperta in anticipo.

La regolarità delle operazioni prelimitari, prescritte dall'apposita ordinanza ministeriale, è risultata, altresì, anche dai verbali delle competenti commissioni esaminatrici; nè, d'altra parte, al dirigente dell'ufficio scolastico di Torino sono stati segnalati casi di provvedimenti disciplinari a carico di alunni, che potessero confermare, sia pure indirettamente, le notizie riportate dalla stampa.

A non diverse conclusioni hanno portato le indagini, compiute direttamente da due ispettori ministeriali.

Al Ministero, pertanto — anche al fine di evitare ingiustificati allarmismi e preoccupazioni fra le masse studentesche — non rimaneva che prendere atto degli accertamenti eseguiti e confermare, con i succitati comunicati stampa, che lo svolgimento delle prove scritte di maturità, nelle scuole di tutto il territorio nazionale, era da considerarsi pienamente valido e regolare.

Tenuto conto, peraltro, che, a quanto a tutt'oggi risulta, alla questione sta interessandosi la Procura della Repubblica di Torino, il Ministero si riserva di valutare, con ogni attenzione, le risultanze cui perverrà l'autorità giudiziaria e di trarne, se necessario, le dovute conseguenze.

Il Ministro della pubblica istruzione
VALITUTTI

9 agosto 1979

DELLA BRIOTTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per chiedere quali ragioni abbiano determinato la soppressione di corse di treni sulle linee al servizio della provincia di Sondrio proprio nel periodo estivo, quando le esigenze di traffico si accrescono, essendo notoriamente zona turistica, priva, per di più, di collegamenti stradali di agevole percorrenza.

(4 - 00118)

RISPOSTA. — Da tempo, il costante e notevolissimo aumento del traffico ferroviario a lungo e medio percorso che, specialmente nel periodo estivo, dall'estero proviene in Italia, costringe sempre più l'Azienda delle ferrovie dello Stato a concentrare ogni riserva possibile per garantire tale traffico e per disimpegnare nel contempo la regolarità degli altri servizi prioritari, tra i quali quello merci che va assumendo sempre più carattere di indispensabilità nell'economia italiana.

A ciò si deve aggiungere, quest'anno, il contingente acuirsi della situazione deficitaria dell'organico del personale ferroviario. Pertanto, come negli anni scorsi, ma in maggior misura, per poter avere la necessaria disponibilità di mezzi e soprattutto di personale, sono stati studiati ed attuati, nei singoli compartimenti della rete ferrovaria, provvedimenti limitativi consistenti in soppressioni temporanee di intere linee, o di treni locali, o di sezioni di treno con percorrenza inferiore a quella dell'intero convoglio, provvedendo nel contempo alla istituzione di autoservizi sostitutivi.

Nelle scelte si è tenuta principalmente presente la particolare scarsità di traffico che, su alcune relazioni, si registra specie nei mesi estivi in conseguenza della chiusura delle scuole, della sospensione periodica dell'attività delle industrie e dei periodi di ferie dei lavoratori.

In questo quadro generale, provvedimenti limitativi sono stati adottati nell'ambito del compartimento ferroviario di Milano, sulle linee Milano-Pavia-Voghera-Tortona-Genova, Alessandria-Voghera-Piacenza, Pavia-Stradella, Sondrio-Lecco, Lecco-Bergamo-Brescia, Milano-Carnate-Bergamo.

Premesso che, secondo le previsioni, la maggior parte dei provvedimenti limitativi adottati sulle varie linee della rete delle Ferrovie dello Stato dovrebbe aver termine quanto prima, è comunque da evidenziare che tali provvedimenti non hanno volutamente una data di scadenza strettamente prefissata proprio per dare la possibilità di annullarli in via graduale mano a mano che si verifichi un miglioramento della situazione.

Si assicura, infine, che i provvedimenti in questione, proprio per il carattere contingente, non preludono affatto alla chiusura dell'esercizio delle linee o dei tronchi ferroviari interessati.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

11 agosto 1979

DELLA BRIOTTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per chiedere quali iniziative intende assumere di fronte alle ricorrenti misure protezionistiche adottate dal Governo svizzero nei confronti della produzione ortofrutticola italiana e che contrastano con gli impegni internazionali assunti dallo stesso Governo.

(4 - 00188)

RISPOSTA. — Si risponde per competenza.

La signoria vostra onorevole si riferisce evidentemente al provvedimento legislativo, predisposto dalle autorità federali elvetiche, comportante misure restrittive per le importazioni di uva da tavola e pesche italiane, che verrebbero sottoposte a contingentamento tariffario limitato a 8.000 tonnellate per ciascun prodotto, mentre le quote eccedenti sarebbero gravate da un dazio addizionale di 50 franchi svizzeri per quintale lordo.

Al riguardo, si assicura che questo Ministero, non appena ha avuto notizia di tale grave misura, ha immediatamente interessato i Dicasteri degli esteri e del commercio estero, affinchè venissero svolte tutte le possibili azioni presso il Governo elvetico, al fine di scongiurare l'emanazione del citato provvedimento di legge.

A seguito degli interventi effettuati, che sia da parte italiana che comunitaria sono stati indubbiamente tempestivi ed efficaci, il ventilato dispositivo restrittivo per le nostre importazioni è stato, almeno sino ad oggi, congelato e dovrebbe continuare a costituire solo una minaccia, fino a che le quotazioni delle pesche ed uva da tavola italiane si manterranno, franco frontiera svizzera, ad un prezzo non inferiore agli 1,40 franchi per chilogrammo.

In pratica, la misura daziaria predisposta ha lo specifico compito di assicurare lo smaltimento delle scorte di frutta elvetiche, particolarmente delle mele, essendo evidente che, in presenza di pesche a prezzi concorrenziali, i consumatori svizzeri avrebbero indubbiamente preferito la nostra frutta a danno del prodotto locale.

Il Sindacato nazionale esportatori-importatori prodotti ortofrutticoli ed agrumari è stato informato di tale situazione allo scopo di assicurare, da parte dei propri aderenti, l'osservanza del prezzo minimo sopra citato. Infatti, se le quotazioni del prodotto italiano dovessero scendere sotto gli 1,40 franchi, il Governo svizzero darebbe corso al paventato provvedimento.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
MARCORA

26 settembre 1979

DI MARINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se è informato che la trasformazione del treno 2568, che parte alle ore 5,15 da Salerno, proveniente da Brindisi, per Napoli, in accelerato, provoca come conseguenza che l'arrivo a Napoli invece che alle 6,30 è alle 7, con grave disagio per numerosi pendolari che devono recarsi al lavoro a Napoli e che in tal modo arrivano in ritardo nelle aziende;

se non ritiene opportuno modificare tale situazione per venire incontro alle richieste dei lavoratori.

(4 - 00074)

RISPOSTA. — Per garantire il traffico merci, vivamente sollecitato dalle industrie nazionali e dalle reti estere, specialmente durante il periodo estivo, a causa della carenza di personale, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha disposto, nei singoli compartimenti ferroviari, un programma temporaneo di soppressione graduale di alcuni treni viaggiatori, locali o a lungo percorso, che presentavano limitata frequentazione, provvedendo nel contempo alla istituzione di autoservizi sostitutivi.

In particolare, per quanto attiene alla situazione evidenziata nell'interrogazione cui si risponde è da far presente che presso il compartimento di Napoli il giorno 30 giugno 1979 è stato soppresso sulla relazione Nocera Inferiore-Napoli centrale il treno locale 8786 del quale peraltro già non è prevista in orario la circolazione dal 4 al 20 agosto 1979.

Per sopperire al servizio espletato da tale treno, sono state assegnate temporaneamente al treno 2568 le fermate di Santa Maria la Bruna, Torre del Greco, Portici, Napoli San Giovanni-Barra e Napoli Gianturco.

L'effettuazione di tali nuove soste ha comportato ovviamente un ritardato arrivo a Napoli del treno in questione il cui andamento peraltro, proprio per limitare il disagio dell'utenza, è costantemente seguito dagli organi competenti dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Si fa infine presente che la soppressione del treno 8786 è stata revocata in data 20 agosto 1979.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

14 settembre 1979

DI NICOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali iniziative intenda adottare il Governo italiano a difesa della produzione vinicola italiana, ed in particolare di quella dell'Italia meridionale e della Sicilia, a seguito delle notizie secondo le quali, in sede comunitaria, Francia e Germania Occidentale avrebbero sollecitato la legalizzazione dello zuccheraggio con saccarosio anche per i vini da tavola.

Come è noto, la pratica dello zuccheraggio è già stata ammessa per alcuni tipi di vini tedeschi e francesi in zone limitate, per determinati vini a denominazione d'origine e per periodi limitati nel tempo. L'economia siciliana ne ha risentito abbastanza.

Si avverte che, se l'operazione dello zuccheraggio verrà estesa ai vini da tavola, il danno sarà irrimediabile. Nella provincia di Trapani, che detiene il primato della produzione

vitivinicola con circa 6 milioni di ettolitri all'anno, si è diffuso uno stato di vivissima preoccupazione. Produttori ed operatori vinicoli e nell'ambito delle cantine sociali sono in stato di agitazione e protestano contro la iniziativa presa dai *partners* della Comunità.

(4 - 00007)

RISPOSTA. — La delegazione italiana ha già da tempo assunto, a tutti i livelli comunitari, una posizione nettamente contraria in merito sia all'intendimento del Governo francese di legalizzare la pratica dello zuccheraggio con saccarosio, anche per i vini da tavola, sia alla richiesta tedesca avanzata a Bruxelles per ottenere la proroga, ancora per alcuni anni, delle disposizioni comunitarie che consentono ai produttori tedeschi di praticare lo zuccheraggio nella produzione dei loro vini.

Nell'eventualità che, malgrado tutto, la Francia mettesse in attuazione questo suo programma, il nostro Governo è fermamente deciso a ricorrere presso la Corte di giustizia.

Per quanto concerne lo zuccheraggio dei vini tedeschi, la nostra delegazione, anche se a malincuore, ha dovuto dare il suo assenso per un compromesso « a carattere prettamente provvisorio » giustificato da motivi di ordine tecnico-economico, che proroga sino all'ottobre del 1979 le disposizioni comunitarie che permettono lo zuccheraggio dei vini in Germania.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
MARCORA

26 settembre 1979

FERMARIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — In considerazione del fatto:

che i rappresentanti dei gruppi consiliari della DC e del MSI del comune di Napoli chiedono che l'Amministrazione comunale accolga, al di fuori del contratto nazionale, peraltro in corso di rinnovo, la rivendicazione della rivalutazione dello straordinario degli autoferrotranvieri, avanzata dai sindacati autonomi locali;

che tale pretesa appare demagogica ed irresponsabile, perchè contraria al dettato dell'articolo 5-*ter* della legge 8 gennaio 1979, n. 3,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro è d'accordo con l'opinione espressa dai gruppi consiliari della DC e del MSI di Napoli, affinchè, in tal caso, l'Amministrazione comunale napoletana possa regolarsi di conseguenza.

(4 - 00153)

RISPOSTA. — Al riguardo si precisa che il contratto collettivo nazionale del personale autofiloferrotranviario indica espressamente il lavoro straordinario fra le materie destinate alla contrattazione nazionale per cui sembra fuor di dubbio che un eventuale accordo a carattere aziendale sarebbe da ritenere in contrasto con la suindicata norma.

Il Ministro del tesoro
PANDOLFI

30 agosto 1979

PINNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quale fine hanno le Società bonifiche sarde nella permuta dei terreni con l'ETFAS ed a quali scopi vengono destinate le somme incassate dalle vendite dei terreni a fini turistici.

(4 - 00017)

RISPOSTA. — L'ETFAS, a seguito delle operazioni di acquisto (per la successiva assegnazione) dei terreni della società Bonifiche sarde di Arborea, per un totale di circa 9.400 ettari, si è trovato nella necessità di acquisire quelle opere ed impianti di servizio connessi con tutto il complesso terriero, indispensabili per poter espletare l'attività agricola nel comprensorio.

A tal fine l'Ente, invece di procedere, come in passato, ad un'operazione di compravendita con la Società bonifiche sarde, che avrebbe comportato l'esborso di un cospicuo capitale, ha preferito porre in essere una permuta, cedendo in cambio propri terreni per complessivi 1.505 ettari, non suscettibili di trasformazione fondiaria e tanto meno di

assegnazione, perchè costituiti da fasce marine rocciose o sterili, su cui ogni investimento agrario sarebbe stato antieconomico, anche se limitato alla formazione di aziende pastorali.

Inoltre l'EFTAS ha ceduto, con lo stesso atto di permuta, circa 196 ettari di terreni situati nelle diverse borgate realizzate nei comprensori di riforma, al fine di consentire — tramite la Società bonifiche sarde — l'insediamento di attività artigianali o di piccole industrie — ciò in quanto, per le note disposizioni di legge (articoli 2 — ultimo comma — e 5 della legge 12 maggió 1950, n. 230, legge stralcio della riforma fondiaria) lo ETFAS non poteva alienare i propri immobili.

La vendita, da parte della Società bonifiche sarde, dei terreni acquistati con detta permuta è subordinata alle seguenti condizioni:

che i terreni siano sottoposti alla stima della commissione consultiva dell'Ente per la cessione di beni; nonchè a quella dell'Ufficio tecnico erariale;

che le vendite siano assentite ad un prezzo non al di sotto della maggiore tra le due valutazioni;

che i contratti di vendita garantiscano la utilizzazione diretta dei terreni, da parte degli acquirenti, entro un prefisso termine, per gli scopi dichiarati nell'atto di acquisto.

Per quanto concerne, infine, la destinazione delle somme incassate dalla Società bonifiche sarde per la vendita dei terreni (per il momento sono state vendute soltanto limitate superfici), si precisa che le stesse debbono essere destinate soprattutto alla estinzione dei precedenti mutui ipotecari gravanti sui terreni fabbricati.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
MARCORA

18 agosto 1979

PINNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che, negli anni trascorsi, l'interrogante si era fatto premura di denunciare al Ministero l'esigenza di un deciso intervento contro un pericoloso insetto che danneggia le parti verdi della quercia, causando il deterioramento della corteccia, e che, anche quest'anno puntualmente, con i primi caldi, è riapparso nelle campagne sarde;

accertato che si tratta della *limantria dispar*, ovvero di un insetto noto generalmente con il nome di processionaria, il quale attacca e predilige le foglie degli alberi, delle quali si nutre avidamente tanto che al suo passaggio lascia tracce visibili di distruzione « paragonabili a quelle del fuoco ». e che, in conseguenza, le piante restano completamente spogliate della parte aerea e non realizzano un sughero di buona qualità, dal quale specie le popolazioni della Gallura traggono motivo di lavoro e di secolare sostentamento;

rilevato che, nonostante le periodiche, sistematiche segnalazioni da parte dell'interrogante, nulla è intervenuto ancora per un'azione preventiva atta ad evitare l'infestazione del voracissimo insetto, il quale, oltre tutto, scuote ed altera l'equilibrio del bosco, con gravi ripercussioni non solo agricole, ma anche industriali e turistiche ed intuibili ripercussioni sui livelli occupativi,

si chiede di conoscere quale azione urgente il Ministro intenda intraprendere, d'intesa con la Regione sarda ed i comuni interessati, per combattere la ricorrente calamità che, anche quest'anno, rischia di vanificare la produzione del sughero e, con essa, il lavoro per migliaia di famiglie.

(4 - 00019)

RISPOSTA. — La Limantria o Porthetria dispar è un insetto lepidottero di origine mediterranea, che vive normalmente in forma endemica, senza arrecare danni. Ad intervalli distanziati ed irregolari l'insetto assume forma aggregata e si comporta in modi simili a quelli normali delle processionarie. In tali casi i danni possono essere ingenti e ripetersi per qualche anno per poi scomparire, in quanto l'insetto è naturalmente aggredito da numerosi parassiti che ne riducono sensibilmente la popolazione.

Gli interventi dell'uomo per combattere il parassita in modo efficace e, soprattutto, per impedirne la diffusione e favorire lo svilup-

po dei nemici naturali (entomoparassiti), consistono, secondo le più recenti acquisizioni tecniche:

1) nella raccolta e distruzione, a fine inverno, delle ooteche (cioè delle capsule contenenti le uova) che si trovano, a causa della scarsa attitudine al volo delle femmine adulte, nella parte inferiore del tronco;

2) nell'impiego di antiparassitari a base di carbammati e di esteri fosforici, da distribuirsi in epoche in cui non impediscano la sopravvivenza degli entomoparassiti, delle api e degli insetti pronubi, impiegando mezzi che non inquinino l'ambiente e che non turbino l'equilibrio biologico del bosco.

All'estero, per grandi e circoscritte estensioni, viene impiegato il mezzo aereo, sotto il diretto controllo degli organi centrali.

In Italia, gli esteri fosforici e gli altri princìpi attivi, che potrebbero essere efficacemente impiegati nella lotta contro la Limantria, non possono essere usati nè con mezzi aerei, nè nei boschi e nelle foreste. Infatti, in base alle vigenti norme, emanate in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 3 agosto 1968, n. 1255, l'impiego del mezzo aereo è consentito soltanto sui vigneti e sui pioppeti, per la irrorazione di anticrittogramici a base di rame e di alcuni acuprici;

3) l'impiego del Bacillus thuringiensis, metodo, questo, che in Francia è stato introdotto obbligatoriamente. Nel nostro Paese tale prodotto non è in commercio, in quanto non ha ancora ottenuto la registrazione come presidio sanitario, ai sensi del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 1255 del 1968.

Tutto ciò premesso occorre rammentare che le funzioni amministrative in materia di difesa e di lotta fitosanitaria è di competenza delle Regioni, alle quali sono stati pure trasferiti gli osservatori per le malattie delle piante, ivi compreso, per quanto riguarda la Regione Sardegna, l'Osservatorio per le malattie delle piante di Cagliari (decreto del Presidente della Repubblica 22 agosto 1972, n. 669, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 301 del 20 novembre 1972), il quale è bene a conoscenza della biologia dell'insetto e dei metodi idonei per evitare il pullulamento delle forme gregarie.

Al Ministero dell'agricoltura e delle foreste — che non dispone di mezzi finanziari per l'attuazione degli interventi di difesa e di lotta fitosanitaria, essendo stato soppresso il relativo capitolo di bilancio appunto in seguito al citato trasferimento di competenza alle Regioni — competerebbe, a norma dell'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, l'emanazione di un decreto per rendere obbligatoria la lotta contro la Limantria, con l'indicazione degli interventi necessari.

Il Ministero, però, non ritiene di emanare un tale decreto, in quanto, come si ricava dalle cose dette, l'unico metodo attualmente possibile consiste nella raccolta manuale delle ooteche, metodo che, peraltro, comporta un massiccio e tempestivo impiego di manodopera.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
MARCORA

18 agosto 1979

PINNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

se sia a conoscenza delle gravi manovre speculative che si vanno estendendo in Sardegna, con particolare riguardo alle province di Oristano e di Cagliari, per quanto concerne l'acquisto del grano da parte di privati, proprio nel momento in cui vanno in scadenza le cambiali agrarie;

se non ritenga urgente, d'intesa con la Regione sarda, predisporre tutte le misure possibili per evitare la svendita del grano, unica risorsa per migliaia di famiglie contadine;

se non ritenga necessario garantire, mediante l'ammasso volontario, almeno un equo prezzo di 17.000 lire al quintale, anche tramite l'intervento dell'AIMA, a sostegno dei produttori sardi.

(4 - 00021)

RISPOSTA. — L'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA) — che in base alle disposizioni vigenti non può ef-

fettuare l'ammasso volontario — con delibera in data 11 luglio 1979, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 195 del 18 luglio successivo, ha emanato l'atto disciplinare concernente le operazioni esecutive di intervento nel settore dei cereali per la campagna di commercializzazione 1979-1980.

Ai sensi di detto atto disciplinare, che applica le disposizioni comunitarie emanate per regolare il mercato dei cereali nella campagna che ha avuto inizio il 1° luglio 1979 e terminerà il 31 luglio 1980, al produttore sono garantiti i seguenti prezzi base di intervento, che saranno corrisposti, dall'Ente assuntore del servizio, non oltre il quindicesimo giorno successivo alla consegna del prodotto ai magazzini di stoccaggio:

grano tenero panificabile lire 17.626,80 al quintale;

grano duro lire 26.128,70 al quintale.

Detti prezzi, validi per il mese di agosto 1979, subiscono, a decorrere dal 1° settembre e fino al 31 maggio, un incremento mensile di lire 187,74 al quintale per il grano tenero, e di lire 200,32 al quintale per il grano duro.

La vendita del grano tenero panificabile all'intervento può effettuarsi soltanto nei mesi di agosto, settembre ed ottobre 1979, con possibilità però di consegna fino al 30 novembre 1979.

Pertanto, al di là delle iniziative assunte liberamente dalle organizzazioni dei produttori per l'ammasso volontario che sfugge a qualsiasi controllo dell'autorità pubblica, è data la possibilità al produttore, che vi abbia interesse, di vendere il prodotto ad un prezzo base non inferiore ai livelli sopracitati presso i centri di commercializzazione abilitati alle operazioni di intervento, dislocati in notevole numero in ogni parte del territorio nazionale.

Si aggiunge che il Consorzio agrario interprovinciale di Cagliari e Oristano, secondo notizie avute dalla rappresentanza del Governo nella Regione sarda, ha aperto i magazzini per l'ammasso volontario del grano duro il 1° luglio 1979.

Il prezzo base di riferimento è stato stabilito in sede nazionale in lire 24 mila al quintale.

Per il grano danneggiato dall'avverso andamento stagionale (« slavato » e con elevato tenore di « bianconatura »), a partire dal 10 luglio è stato aperto l'ammasso speciale, per prodotto con bianconatura superiore al 50 per cento e fino all'80 per cento tollerabile, con un'anticipazione massima di lire 21.500 al quintale.

La Regione sarda, dal canto suo, ha disposto la proroga al 1979 dei benefici di cui alla legge regionale 4 febbraio 1977, n. 12, consistenti nella concessione, agli enti ammassatari, del concorso nel pagamento degli interessi sui prestiti contratti per poter accordare le anticipazioni ai conferenti e di un contributo di lire 800 al quintale nelle spese di gestione e trasporto.

Alla data del 28 agosto scorso, risultavano conferiti 34.093 quintali di grano normale (con bianconatura fino al 50 per cento) e 47.999 quintali di grano danneggiato (con bianconatura fino all'80 per cento).

La rappresentanza del Governo ha, infine, precisato che, alla predetta data, nei magazzini del Consorzio siti nella Trexenta e nella Marmilla, c'era capienza per l'ulteriore ammasso di 46.000 quintali di prodotto.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
MARCORA

26 settembre 1979

PINNA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere le ragioni che impediscono al suo Ministero di dare risposta in ordine all'esito delle indagini svolte attorno al furto di reperti archeologici al Museo comunale di Oristano, argomento sul quale fu presentata analoga interrogazione, rimasta senza risposta, nella precedente legislatura.

(4 - 00029)

RISPOSTA. — Il furto presso il Museo comunale di Oristano fu perpetrato la notte del 10 settembre 1966.

A seguito delle indagini, avviate tempestivamente, si accertò che il trafugamento dei reperti archeologici fu effettuato senza alcuno scasso delle serrature, delle vetrine e delle bacheche.

Furono asportate tutte le gemme di provenienza punica, romana e paleocristiana e risultarono mancanti l'intera raccolta della

gioielleria punico-romana, due navicelle votive nuragiche ed una preziosa maschera apotropaica etruscheggiante.

La selezione operata nel trafugare le preziose antichità, appartenenti alla collezione Pischedda, e le modalità dell'azione fecero ritenere che il furto fosse stato compiuto da esperti. Gli accertamenti di polizia, infatti, si indirizzarono subito verso gli ambienti dei commercianti d'arte della zona.

Durante le investigazioni fu effettuata anche una perquisizione domiciliare, peraltro, con esito negativo.

Nonostante siano state svolte accurate indagini, non si è ancora giunti all'identificazione degli autori del furto ed al recupero degli oggetti trafugati.

Il Ministro dell'interno
ROGNONI

14 agosto 1979

PINNA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se sia a conoscenza del grave stato di disagio in cui sono venute a trovarsi numerose popolazioni dell'alto ghilarzese e del sarcidano per la soppressione degli Uffici delle imposte e del registro nei comuni di Ghilarza e di Sorgono;

se gli risulti, altresì, che la provincia di Oristano — paradossalmente — viene a trovarsi con un unico ufficio, il che crea notevoli inconvenienti per quelle popolazioni, atteso che la cennata provincia di Oristano risulta l'unica, dopo quella di Asti, che ha un solo Ufficio del registro, talchè si va sempre più estendendo il rifiuto da parte dei notai a recarsi in quella località, vuoi per le grandi distanze, vuoi perchè non vi trovano più convenienza economica.

In tale situazione, e nella considerazione dell'affermarsi del nucleo industriale nella Sardegna centrale, presso Ottana, dove sono localizzate le industrie, si chiede se il Ministro non ritenga opportuno, anche per la richiesta degli atti connessi alle cooperative per l'edilizia abitativa, disporre un sopralluogo per accertare le gravi deficienze lamentate e provvedere per la riapertura dei cennati Uffici del registro.

(4 - 00040)

RISPOSTA. — Si ribadisce quanto si è già avuto modo di riferire alla signoria vostra onorevole nel corso della passata legislatura in occasione della risposta resa ad analoga interrogazione (4 - 02051).

Il Governo, cioè, in sede di verifica del provvedimento relativo alla definizione delle circoscrizioni degli uffici finanziari esaminerà con la migliore attenzione e predisposizione tutti i casi meritevoli di approfondimento, al fine di ricercare soluzioni organiche, obiettive e meglio armonizzate al perseguimento degli obiettivi della riforma fiscale.

Il Ministro delle finanze
MALFATTI

7 luglio 1979

PINNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali accertamenti siano stati disposti in relazione al decesso del soldato Trs. Soru Igino, classe 1958, già in servizio presso il Centro difesa elettronica - 9° Battaglione CTU.ELT. « Rombo » di Anzio, avvenuto in data 5 gennaio 1978 nel policlinico « Umberto I » di Roma, ove era stato trasferito qualche minuto prima dall'ospedale militare « Celio ».

L'interrogante rileva l'estrema singolarità del caso, ove si ricordi che il giovane Soru avvertì i primi sintomi di malattia il 28 dicembre 1977 e fu ricoverato lo stesso giorno, o quello successivo, presso il citato ospedale « Celio ».

Ai familiari, che chiedevano a mezzo telefono notizie, i sanitari escludevano, in un primo tempo, l'avvenuto ricovero, dandone conferma solo il 29, dopo l'intervento dei carabinieri di Carbonia ai quali si erano rivolti gli angosciati genitori del ragazzo. In effetti, a questi ultimi erano state, di fatto, negate informazioni telefoniche sul decorso della malattia sino al giorno 31, data alla quale una suora del reparto dava assicurazioni tranquillizzanti circa il normale decorso della malattia (definita " dolori addominali ") e della relativa terapia.

Nello stesso senso si sarebbe espresso il colonnello medico direttore dell'ospedale con un parente del militare, sconsigliando addirittura la presenza dei congiunti in quan-

to il paziente sarebbe stato dimesso di lì a qualche giorno.

Solo in data 3 gennaio agli sventurati genitori veniva recapitato, da un vigile urbano, un laconico telegramma con il quale li si informava che il « figlio Igino versa in gravi condizioni di vita ». Recatisi immediatamente a Roma, essi ne chiedevano l'urgente ricovero in una clinica specializzata, richiesta che veniva ostinatamente rifiutata sino a qualche minuto prima del decesso. Infatti il trasferimento del morente dal « Celio » al policlinico « Umberto I » veniva effettuato alle ore 22,30 del giorno 5, tormento definitivo, quanto inutile, perchè alle 23 il Soru decedeva, tanto da ingenerare il sospetto che, quanto meno a fini statistici, l'ospedale militare avesse preferito registrare un decesso in meno.

Tenuto conto che del fatto si è ripetutamente interessata la stampa nazionale, e in particolare quella sarda, e che il Ministro è stato vivamente sollecitato dal padre del Soru Igino a promuovere un'inchiesta medico-legale, con esposto pervenuto al Ministro stesso in data 26 gennaio 1978, l'interrogante chiede di conoscere se tali accertamenti siano stati disposti e quali risultati abbiano conseguito.

(4 - 00141)

RISPOSTA. — Il militare Soru Igino venne colpito il 27 dicembre 1977 da lievi disturbi dolorosi all'epigastrio, aggravatisi il 29 successivo, presso il Centro difesa elettronica di Anzio, dal quale fu inviato all'Ospedale militare di Roma. Immediatamente sottoposto agli esami del caso, questi diedero risultati di valori normali, pur in presenza di una sintomatologia addominale dolorifica, eccettuato un accertato difetto di funzionamento epatico.

Subito dopo il ricovero, venne iniziata, nei confronti del Soru, opportuna terapia, generale ed antichoc. Gli esami proseguiti nei giorni sucessivi, evidenziarono un peggiorarsi della situazione, a causa di una compromissione pancreatica, con progressiva, contemporanea anemia e deterioramento delle condizioni generali del paziente.

Il 31 dicembre venne precisata la diagnosi di pancreatite acuta emorragica, per cui vennero instaurate le terapie più opportune. Nei giorni successivi, tuttavia, le condizioni del malato si deteriorarono a tal punto da indurre i sanitari ad esaminare l'opportunità di fare effettuare un intervento chirurgico esplorativo e curativo dell'epigastrio.

A tale scopo si cercò di migliorare le condizioni generali del Soru, ma esse, nonostante l'intensa terapia, precipitarono tanto che il 3 gennaio 1978 si ritenne opportuno avvertire la famiglia del giovane.

Nei giorni successivi il paziente presentò netti segni di compromissione cardiaca, che vennero dapprima superati con adatta terapia. La sera del giorno 5 gennaio, il fenomeno, nonostante la terapia d'urgenza, si ripresentò con tale gravità da indurre le autorità sanitarie militari, anche per aderire alle richieste dei familiari a ordinare il trasferimento del Soru al Policlinico universitario Umberto I di Roma, ove il paziente decedette nella stessa notte.

Il giorno 7 venne effettuata l'autopsia presso il Policlinico stesso a seguito della quale fu accertata, quale causa del decesso, una « necrosi pancreatica ».

Le autorità sanitarie hanno ritenuto che le cure praticate nei confronti del paziente, fin dal primo istante del suo ricovero, siano state adeguate e solerti: il suo caso è stato studiato accuratamente di giorno in giorno, con introduzione delle terapie più aggiornate, come dimostrano i 65 esami effettuati negli otto giorni di degenza e regolarmente riportati nella cartella clinica custodita presso l'Ospedale militare di Roma.

A maggiore garanzia, ho comunque disposto l'esecuzione di una inchiesta formale, per l'acquisizione dettagliata di elementi di valutazione sui fatti e le circostanze, con particolare riguardo ai punti sui quali il padre del militare ha fondato le sue lagnanze nell'esposto citato dall'onorevole interrogante.

La Commissione d'inchiesta ha accertato che, nonostante la necessità di effettuare numerosi ed accurati esami, la diagnosi fu sollecita e la terapia adeguata, non diversamente da quanto avrebbe potuto verificarsi in qualsiasi altro ospedale o clinica civile.

La Commissione d'inchiesta ha quindi ritenuto che vadano respinte le accuse e le critiche mosse all'operato degli organi sanitari militari, nel corso dell'episodio, pur non potendo disconoscere l'esistenza di lievi lacune di ordine formale-organizzativo, che, in ogni caso, non hanno avuto alcun ruolo determinante nell'evolversi della malattia, il cui grave esito non poteva essere in alcun caso modificato.

Soggiungo che l'Amministrazione militare ha da tempo allo studio il riordinamento del servizio sanitario militare al fine di consentirne, in futuro, l'armonico inserimento nel contesto del servizio sanitario nazionale.

Il Ministro della difesa
RUFFINI

11 agosto 1979

SEGRETO. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che, con propria circolare, la sede provinciale di Agrigento della libera Associazione nazionale mutilati e invalidi civili invitava i propri iscritti a regolarizzare il versamento dei contributi associativi, puntualizzando che l'adempimento richiesto era finalizzato ad « evitare di perdere la qualifica di invalido civile »;

considerato che, come è noto, il riconoscimento della qualifica in parola non è in alcun modo subordinato all'adesione a qualsivoglia associazione, bensì demandato alla deliberazione di appositi organismi pubblici;

tenuto conto che siffatte intimidazioni da parte della LANMIC possono trovare nella buona fede e nella disinformazione della categoria una facile esca per perpetrare un inammissibile sopruso,

l'interrogante chiede quali concrete iniziative il Ministro intende prendere per diffidare la LANMIC dal diramare informazioni false, tendenti a carpire illegittimamente sottoscrizioni da parte delle categorie associate, e per evitare, con opportuni mezzi informativi, che taluno possa involontariamente esserne influenzato.

(4 - 00010)

RISPOSTA. — In ordine a quanto segnalato dalla signoria vostra onorevole, si fa presente che la sezione di Agrigento della Libera associazione nazionale mutilati e invalidi civili (LANMIC) ha diramato, in data 7 maggio 1979, una lettera circolare, con la quale ha sollecitato i propri aderenti a regolarizzare il pagamento delle quote associative relative agli anni precedenti, al fine di poter continuare a fruire dell'« assistenza morale e degli altri benefici derivanti dalla iscrizione all'associazione stessa ».

Nella circolare, quindi, non è contenuto alcun riferimento alla perdita della qualifica di invalido civile come conseguenza del mancato pagamento richiesto.

È risultato, però, che la sede centrale di detta associazione, in passato, e precisamente in data 1° novembre 1977, aveva invitato i propri aderenti « onde evitare di perdere la qualifica di invalido civile, con tutti gli altri benefici che ne derivano... a voler regolarizzare la posizione associativa al più presto possibile ».

Al riguardo, occorre rilevare che la LANMIC è un ente con personalità giuridica privata e come tale, quindi, non sottoposto a controlli da parte di questa Amministrazione.

Tuttavia, il Ministero dell'interno, in relazione alle attribuzione ad esso demandate in materia di interventi a favore della categoria, ha ritenuto opportuno interessare il Presidente di detto ente per sottolineare che, ai sensi della legge 30 marzo 1971, n. 118, l'accertamento della ridotta capacità lavorativa, della causa invalidante e del grado di invalidità, demandati alle apposite Commissioni regionali e provinciali, concretano il riconoscimento dello *status* di invalido civile, che sotto il profilo tecnico-giuridico è un atto di accertamento non discrezionale, regolato da precise disposizioni legislative.

Allo stesso, quindi, è stato raccomandato di diramare agli associati notizie chiare e puntuali sulla normativa vigente in materia, evitando erronee interpretazioni.

Il Ministro dell'interno
ROGNONI

14 agosto 1979