SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

n. 87

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 19 giugno 1975)

INDICE

ALBERTINI: Perchè, anche al fine di rilanciare l'attività economica dell'Ossola, si dia corso alla revisione delle tariffe ferroviarie e si eviti la cosiddetta « tassa di arresto » (4236) (risp. MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*) . . . . . *Pag.* 2086

ARIOSTO: Sulla situazione determinatasi presso la sezione italiana della Scuola europea di Lussemburgo per la ritardata nomina e l'assenza prolungata di molti insegnanti (4110) (risp. GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 2095

CALIA: Per avere notizie sulla pratica di pensione di guerra della signora Lucia Liso di Gravina di Puglia (3799) (risp. MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*) . . 2087

Sullo stato della pratica di pensione di guerra del signor Michele Musco di Gravina di Puglia (4195) (risp. MAZZARRINO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*) . . . 2088

CANETTI: Per conoscere le cause che ostacolano la definizione della pratica relativa al raccordo tra la stazione ferroviaria di Imperia-Oneglia e il porto di Imperia-Porto San Maurizio (604) (risp. BUCALOSSI, *Ministro dei lavori pubblici*) 2088

CIFARELLI: Per la sistemazione della Cala, antico porto di Palermo (4151) (risp. SPADOLINI, *Ministro dei beni culturali ed ambientali*) 2089

CIRIELLI: Perchè, in considerazione delle esigenze dei lavoratori pendolari, sia evitata la sospensione estiva del treno n. 2581 sulla tratta Bari-Taranto (4305) (risp. MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*) . . . *Pag.* 2089

DAL CANTON Maria Pia, BARRA, SAMMARTINO, AZIMONTI, ACCILI, MANENTE COMUNALE, MURMURA, PATRINI, ZACCARI, BIAGGI, TIRIOLO, BENAGLIA, COSTA, COPPOLA, CALVI, COLELLA, VENTURI, DE MARZI, TANGA, PELLA, REBECCHINI, FERRARI, BURTULO: Atti osceni commessi da un gruppo di giovinastri nella chiesta di Santa Agnese in Piazza Navona a Roma (4345) (risp. GUI, *Ministro dell'interno*) 2089

FERMARIELLO, PAPA: Sulle notizie relative alla riduzione del programma di ricerca della « Richardson e Merrel » e al conseguente licenziamento di parte del personale occupato in aziende dell'area napoletana (3969) (risp. PEDINI, *Ministro senza portafoglio*) 2091

MINNOCCI: Per avere notizie circa l'utilizzazione del finanziamento concesso dall'IMI alla Fiat per l'ampliamento dello stabilimento di Piedimonte San Germano (3747) (risp. ANDREOTTI, *Ministro del bilancio e della programmazione economica, con l'incarico di Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 2091

MURMURA: Danni derivanti agli enti locali e agli assuntori di opere pubbliche dai continui scioperi dei dipendenti della Cassa depositi e prestiti (4176) (risp. FABBRI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*) . . . 2092

PELUSO: Per la pubblicazione del decreto relativo all'assegnazione definitiva della sede agli insegnanti nominati in ruolo ai sensi della legge 477 del 1973 (3764) (risp. SPITELLA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*) . . . . . *Pag.* 2092

PINNA: Perchè venga assicurata ai turisti che intendono soggiornare in Sardegna la possibilità di rapidi trasporti via mare per persone ed automezzi (4239) (risp. MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*) 2093

PIRASTU, BRUNI, DI BENEDETTO, PELUSO, SPECCHIO: Esclusione dei quotidiani di sinistra dall'edicola destinata ai militari della scuola genio pionieri di Roma-Cecchignola (4164) (risp. FORLANI, *Ministro della difesa*) 2093

PITTELLA: In merito alla utilizzazione dei giacimenti lignitiferi di Castelluccio Inferiore (4118) (risp. DONAT-CATTIN, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 2094

POERIO: Per l'inclusione nel piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato degli impianti del gruppo di coordinamento di Crotone e Torre Melissa (4232) (risposta MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*) 2094

PREMOLI, NOE', BRUGGER, GIRAUDO, CIFARELLI, FABBRINI: Sulla situazione determinatasi presso la sezione italiana della Scuola europea di Lussemburgo per la ritardata nomina e l'assenza prolungata di molti insegnanti (4133) (risp. GRANELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 2096

SALERNO: Difficoltà derivanti agli enti comunali di assistenza dalle disposizioni ministeriali che prevedono che le erogazioni in favore degli assistiti vengano effettuate tramite conto corrente postale (4221) (risposta GUI, *Ministro dell'interno*) 2097

SIGNORI: Per il miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Siena e Grosseto (4309) (risp. MARTINELLI, *Ministro dei trasporti*) . 2098

TERRACINI: Sulle motivazioni addotte dall'ufficio di pubblica sicurezza di Andria nella reiezione di una richiesta di porto di fucile per uso di caccia avanzata da un cittadino comunista (4134) (risp. GUI, *Ministro dell'interno*) 2099

VIGNOLA: In merito all'attuazione delle decisioni adottate dal CIPE il 7 luglio 1974 per la zona di Eboli e della Valle del Sele (4187) (risp. ANDREOTTI, *Ministro del bilancio e della programmazione economica, con l'incarico di Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 2100

ALBERTINI. — *Ai Ministri dei trasporti e delle finanze.* — Per conoscere quali iniziative intendano assumere, anche al fine del rilancio dell'attività economica dell'Ossola, perchè:

a) si dia corso alla revisione, da parte delle Ferrovie dello Stato, dell'attuale politica normativa e tariffaria, onde evitare che, per un breve percorso di 17 chilometri, quale quello che separa Domodossola dal confine svizzero, si esiga la relativa tassa di trasporto sulla base della tariffa di 100 chilometri;

b) si eviti anche la cosiddetta « tassa di arresto » nel caso in cui il trasporto sia trattenuto a Domodossola per lo sdoganamento.

(4 - 4236)

RISPOSTA. — Per quanto riguarda il punto *a*) si ritiene che l'interrogazione riguardi i trasporti in piccole partite, per i quali soltanto la relativa tariffa è articolata in zone di percorrenza, delle quali la prima comprende le distanze da uno a cento chilometri.

Si tratta di tariffa di carattere generale e come tale applicabile — così come è articolata — a tutte le relazioni di traffico; di conseguenza i prezzi della prima zona suddetta competono a tutte le percorrenze comprese fra uno e cento chilometri e non soltanto alla tratta Iselle-Domodossola.

I prezzi previsti dalla tariffa sono largamente inferiori al costo del servizio, che è particolarmente elevato proprio per le distanze più brevi per il fatto che su esse incidono maggiormente le spese fisse.

Di conseguenza, manca ogni possibilità per l'accoglimento della richiesta contenuta nell'interrogazione.

Per quanto attiene alla « tassa di arresto » nel caso in cui il trasporto sia trattenuto a Domodossola per lo sdoganamento, essa viene riscossa in applicazione della normativa prevista all'allegato 9 alle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato (approvato con decreto ministeriale 26 giugno 1971, n. 9651). La estensione

di tale normativa alle stazioni di frontiera trae origine dai regolamenti istitutivi del regime doganale del transito comunitario (regolamento CEE n. 542/69) e del regime doganale semplificato per i trasporti ferroviari (regolamento CEE n. 304/71) i quali, consentendo la soppressione dei controlli alle merci al passaggio delle frontiere, permettono di far espletare le formalità doganali nelle sedi più naturali e cioè a partenza e a destino.

D'altra parte, la citata regolamentazione comunitaria risulta allineata con gli indirizzi ferroviari e doganali (Conferenza europea dei ministri dei trasporti, Unione internazionale delle ferrovie, Commissione economica per l'Europa) miranti a liberare gli impegni delle stazioni di confine attraverso la formazione di treni a marcia rapida, a composizione bloccata e, possibilmente, senza arresto alle frontiere, con indubbi vantaggi per riduzioni di costi e acceleramento nella resa dei trasporti.

Alla luce di quanto premesso, ogni richiesta di eseguimento delle operazioni doganali al confine, così come in altre località lungo il percorso, costituisce oltre che una remora al celere scorrimento dei traffici, una fonte di costi per la ferrovia, conseguente all'arresto dei trasporti (manovre, scomposizione e ricomposizione di treni, ecc.), che sono solo in parte recuperati con la tassa in argomento.

Nè può considerarsi che la « tassa di arresto » rappresenti un onere che incide sistematicamente sul costo delle merci in quanto l'operatore economico (importatore-esportatore) può agevolmente disporre per l'eseguimento delle operazioni doganali a partenza e a destino.

Una diversa normativa dei trasporti interessanti il transito di Domodossola non riesce possibile per il fatto che la tassa in questione trova applicazione nella generalità delle stazioni di frontiera ed interne ove il trasporto — su richiesta del mittente — deve essere trattenuto per lo sdoganamento, nè possono essere consentite deroghe per effetto dell'obbligo della parità di trattamento previsto all'articolo 1 delle citate condizioni e tariffe.

Il Ministro dei trasporti
MARTINELLI

17 giugno 1975

CALIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di pensione di guerra della signora Liso Lucia, vedova Carrieri, residente in Gravina di Puglia (Bari), trasmessa alla Corte dei conti (ricorsi n. 826387 e n. 826084) per il riesame. (4 - 3799)

RISPOSTA. — In merito alla pratica relativa alla signora Lucia Liso, vedova dell'ex militare Giuseppe Carrieri, sono in corso i necessari adempimenti onde far luogo, ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 luglio 1971, n. 585, alla revisione amministrativa del decreto ministeriale n. 2450856 con il quale alla predetta venne negato diritto a pensione di guerra indiretta e del decreto ministeriale n. 2450593 con il quale, in precedenza, non venne accolta l'istanza presentata dal defunto marito, perchè pervenuta oltre il termine utile del 1° settembre 1952 stabilito dall'articolo 118 della legge 10 agosto 1950, n. 648. E ciò a seguito delle segnalazioni effettuate dalla procura generale della Corte dei conti in ordine ai ricorsi giurisdizionali n. 826387 e n. 826084 prodotti, rispettivamente, avverso i cennati provvedimenti di diniego.

A tal fine infatti è stata interpellata la Commissione medica superiore per conoscere se l'infermità bronchiale, che trasse a morte il signor Carrieri, possa essere messa in relazione con il servizio militare dal medesimo prestato durante la guerra 1940-45.

Si assicura la signoria vostra onorevole che non appena il suindicato superiore collegio medico avrà formulato, in proposito, il proprio parere, verranno adottati, con ogni possibile sollecitudine, i provvedimenti del caso.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
MAZZARRINO

5 giugno 1975

CALIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica concernente la pensione di guerra d'interesse del signor Musco Michele, residente nel comune di Gravina di Puglia (Bari) — posizione n. 184285.

(4 - 4195)

RISPOSTA. — Malgrado le più accurate ricerche, non si è reso possibile individuare, con i soli dati forniti nel testo dell'interrogazione, la pratica di pensione di guerra relativa al signor Michele Musco.

A tale nominativo, infatti, corrispondono numerose pratiche e, peraltro, la posizione n. 184285, segnalata dalla signoria vostra onorevole, si riferisce ad altra persona.

Pertanto, ai fini di poter effettuare ulteriori accertamenti, sarebbe opportuno conoscere la paternità, la data ed il luogo di nascita dell'interessato, gli estremi di presentazione della domanda di pensione ed ogni altro elemento utile alla identificazione della relativa pratica.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
MAZZARRINO

5 giugno 1975

CANETTI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali sono le cause che ostacolano la definizione della pratica relativa al raccordo ferroviario tra la stazione delle Ferrovie dello Stato di Imperia-Oneglia ed il porto di Imperia-Porto Maurizio.

La pratica, iniziata da tempo in base ad un progetto generale dell'ammontare di lire 256.000.000 (con un progetto di primo stralcio di lire 185.000.000 finanziato dal Ministero dei lavori pubblici, mentre il rimanente della somma doveva essere stanziato dagli Enti locali imperiesi), si è improvvisamente arenata dopo il voto favorevole al progetto espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, 3ª sezione.

L'interrogante desidera conoscere se l'*iter* successivo del documento (formalizzazione del voto e sua trasmissione alla Direzione generale opere marittime, decreto ministeriale di approvazione, registrazione alla Corte dei conti) sia proseguito ed a quale stadio sia giunto, ovvero se sia stato bloccato, e per quali motivi.

Tutto ciò è necessario perchè solo a definizione avvenuta in sede ministeriale il decreto — allora operante — potrà consentire alle Ferrovie dello Stato, che hanno già deliberato di eseguire globalmente il lavoro, di chiedere agli Enti locali — già dichiaratisi d'accordo — l'accreditamento della somma necessaria a finanziare il secondo ed ultimo stralcio (lire 71.000.000).

L'interrogante fa presente che la mancata esecuzione del raccordo ferroviario in questione ha già determinato la perdita per i porti imperiesi di numerosi traffici (molte commesse sono state rifiutate dal consorzio portuale per l'assenza di un'attrezzatura idonea di raccordo tra lo scalo marittimo e la ferrovia), con notevoli danni economici per il capoluogo e la provincia, che contano molto (per il loro avvenire) sullo sviluppo portuale.

Si ricorda, infine, che l'opera è stata approvata all'unanimità dal Consiglio comunale di Imperia e dal Consiglio provinciale, oltre che dalla Camera di commercio, dai Sindacati e dall'Unione industriali.

(4 - 0604)

RISPOSTA. — Si risponde anche per i Ministri della marina mercantile e dei trasporti.

Le opere di terra e quelle murarie per la costruzione della sede ferroviaria del raccordo si trovano in avanzato corso di esecuzione e si confida che esse possano essere portate a compimento entro la fine del prossimo mese di luglio.

I lavori all'armamento, ancora da appaltare, potranno invece essere ultimati entro il mese di settembre del corrente anno, sempre, beninteso, che pervenga in tempo utile all'Azienda delle ferrovie dello Stato il finanziamento suppletivo di lire 65.300.000, già richiesto dall'Ufficio lavori di Genova agli enti interessati della provincia di Imperia.

Tale richiesta, per la quale gli enti interessati hanno già dato affidamento, si è re-

sa necessaria per i notevoli rincari verificatisi in questi ultimi tempi sui costi della manodopera e dei materiali.

Tali enti hanno già dato la loro assicurazione per l'ulteriore finanziamento dei lavori sopraindicati.

Il Ministro dei lavori pubblici
BUCALOSSI

3 giugno 1975

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare e promuovere per la sistemazione della Cala, cioè dell'antichissimo porto di Palermo.

In quella zona, invero, ci sono edifici notevoli che abbisognano di restauro e ci sono anche le macerie delle guerre, il cui permanere, a 30 anni dalla fine della seconda guerra mondiale, costituisce una grave offesa alla civilità di Palermo e della Sicilia ed una menomazione del prestigio dell'Italia tutta.

(4 - 4151)

RISPOSTA. — La Soprintendenza ai monumenti di Palermo ha comunicato che la sistemazione della Cala per la parte verso mare è in corso di esecuzione e che la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali ha proposto il vincolo ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, per il tratto di fascia costiera che va dal Mercato ittico (Cala) al confine col comune di Ficarazzi.

Il verbale relativo al vincolo, del 26 aprile 1974, è stato affisso all'albo del comune e delle organizzazioni professionali e sindacali. Vi sono opposizioni da parte del comune di Palermo e dell'Ente autonomo porto di Palermo. Il Presidente della regione siciliana non ha ancora emesso il decreto di vincolo.

Per quanto riguarda la parte a monte è da segnalare che essa ricade nel mandamento Castellammare per il quale è previsto un piano di risanamento mediante piani particolareggiati.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
SPADOLINI

17 giugno 1975

CIRIELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se non intenda disporre che sia evitata la sospensione estiva del treno viaggiatori n. 2581, sulla tratta Bari-Taranto, che parte da Bari alle ore 14,04.

Come l'esperienza degli anni scorsi ha ampiamente dimostrato, e come è stato evidenziato dalla protesta sottoscritta da oltre 500 pendolari, la sospensione estiva del treno suddetto danneggia notevolmente tutti gli operai e gli impiegati viaggianti che risiedono a Grumo, Acquaviva delle Fonti, Gioia del Colle, Castellaneta, Palagianello, Palagiano, Massafra e Taranto, i quali, in conseguenza della sospensione, sono costretti ad usufruire dell'accelerato successivo, che parte da Bari alle 14,20, ma che giunge alle suddette destinazioni con il ritardo inevitabile che il treno accumula nelle numerose fermate intermedie.

Sulla scorta delle suesposte considerazioni, l'interrogante chiede di conoscere, altresì, se il Ministro non ritenga di evitare alle famiglie di pendolari — che attualmente godono del vantaggio di raggiungere le rispettive abitazioni con l'anticipo di circa un'ora sull'orario che invece subirebbero utilizzando il treno successivo — lo *stress* ed il disagio che la stagione estiva rende insopportabili.

(4 - 4305)

RISPOSTA. — Ritenendo valide le esigenze manifestate dall'utenza pendolare interessata ad un collegamento da Bari a Taranto intorno alle ore 14, si era già disposto che — a partire dal 1° giugno 1975, data di entrata in vigore del nuovo orario estivo — il treno 2581 fosse reso permanente nei giorni lavorativi.

Il Ministro dei trasporti
MARTINELLI

17 giugno 1975

DAL CANTON Maria Pia, BARRA, SAMMARTINO, AZIMONTI, ACCILI, MANENTE COMUNALE, MURMURA, PATRINI, ZACCARI, BIAGGI, TIRIOLO, BENAGLIA, COSTA, COPPOLA, CALVI, COLELLA, VENTURI, DE MARZI, TANGA, PELLA, REBEC-

CHINI, FERRARI, BURTULO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se risponda a verità quanto si dice sia accaduto il giorni 13 maggio 1975, durante un comizio che si teneva in piazza Navona, quando alcuni giovinastri, penetrati nella chiesa di Sant'Agnese in Agone, mentre si stava celebrando la Santa Messa, continuavano gli atti osceni che avevano iniziato pubblicamente nella piazza stessa.

Ammesso che il fatto risponda a verità, gli interroganti chiedono se sia concepibile che una delle più belle piazze di Roma sia trasformata pubblicamente e sfacciatamente in un postribolo, in spregio dell'arte, alla tradizione ed alle minime esigenze di civiltà e di buon guosto che ogni cittadino ha diritto di vedere tutelate, e chiedono, altresì, quali provvedimenti il Governo intenda adottare per prevenire e reprimere tali scomposte e indegne manifestazioni, aventi carattere di reato, e se i responsabili siano stati identificati e denunciati all'autorità giudiziaria.

4 - 4345)

RISPOSTA. — Nel pomeriggio del 13 maggio scorso si è svolta a Roma, in piazza Navona, una manifestazione indetta in occasione della « giornata dei diritti civili e della depenalizzazione dell'aborto » dalla Lega XIII maggio, dal periodico « L'Espresso », dal Partito radicale e dal Movimento di liberazione della donna.

Nel corso della stessa manifestazione, cui hanno partecipato circa duemila persone, per lo più di giovane età, si sono succeduti sul palco, eretto al centro della piazza, vari oratori, cantanti e complessi orchestrali.

Verso le ore 18, per un improvviso e violento temporale, molti giovani, sembra qualche centinaio, si rifugiavano nella Chiesa di S. Agnese in Agone, nella quale si stava celebrando la Santa Messa. L'ingresso dei dimostranti nel Tempio, peraltro, non veniva notato subito, in quanto è parso del tutto normale che gruppi di persone, come turisti, pellegrini o fedeli, entrassero nella Chiesa o ne uscissero liberamente.

Poco dopo, invece, dalla casa del custode del vicino Palazzo Doria, perveniva una informazione agli organi di polizia, tramite il « 113 », secondo la quale un gruppo di giovani avevano disturbato la sacra funzione e commesso atti sacrileghi.

Gli agenti della « volante », accorsi sul posto in pochissimi minuti, non trovavano, però, all'interno della chiesa alcuno dei responsabili che, nel frattempo, si erano dileguati e confusi tra la folla presente nella piazza.

Venivano effettuate immediate indagini, dalle quali risultava che numerosi giovani, durante la loro breve permanenza nel luogo sacro, avevano fumato, danneggiato suppellettili, fra cui un inginocchiatoio con la cassetta delle elemosine ed acceso dei ceri, vociferando e parodiando il rito del matrimonio. Ciò determinava disagio e disturbo tra i fedeli, tanto che il sacerdote celebrante riteneva opportuno abbreviare la Messa.

Si è trattato, quindi, di un episodio estremamente increscioso e deplorevole, che ha suscitato generale indignazione. Non risulta provato, tuttavia, come emerge anche da quanto ha dichiarato ad alcuni organi di stampa il Rettore della chiesa di Sant'Agnese, sacerdote Camillo Berliocchi, che il comportamento gravemente sconveniente dei giovani teppisti sia degenerato in forme di oscenità.

La Questura ha, comunque, debitamente denunciato i fatti al procuratore della Repubblica, potendo nell'episodio configurarsi gli estremi dei reati contro le istituzioni religiose, di cui agli articoli 402 e seguenti del codice penale. Sono, pertanto, in corso ulteriori accertamenti d'intesa con l'autorità giudiziaria.

Si soggiunge che, essendosi la manifestazione protratta fino a notte avanzata e comunque oltre l'orario notificato alla Questura, il promotore, Marco Pannella, è stato denunciato alla Pretura, ai sensi dell'articolo 659 del codice penale, per « disturbo del riposo delle persone ».

In relazione, poi, agli episodi di malcostume verificatisi negli ultimi tempi in alcune zone della capitale e, in particolare, a piazza Navona — nel cui contesto si collocano i fatti che formano oggetto dell'interrogazione — gli organi di polizia hanno intensificato

i servizi di vigilanza al fine di stroncare queste manifestazioni illecite che gravemente turbano la coscienza morale dei cittadini.

Sono stati, altresì, disposti particolari servizi preventivi nei pressi delle principali basiliche e nei luoghi di interesse artistico e culturale, maggiormente frequentati da turisti e da pellegrini in occasione della celebrazione dell'Anno Santo.

Il Ministro dell'interno
GUI

11 giugno 1975

FERMARIELLO, PAPA. — *Al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere se risulti a verità che la « Richardson & Merrel », nota industria farmaceutica con capitale multinazionale, abbia deciso di ridurre il suo programma di ricerca e di licenziare parte del suo personale nelle aziende dell'area napoletana, nonostante gli impegni assunti per lo sviluppo aziendale, anche in seguito al cospicuo ricorso ai finanziamenti agevolati.

(4 - 3969)

RISPOSTA. — Le cause della crisi in cui versa la società Richardson & Merrel di Napoli, sono dovute — secondo quanto appreso dall'ufficio provinciale dell'industria, del commercio e dell'artigianato di Napoli — all'eccessivo aumento dei crediti verso gli ospedali, che ammontano ad oltre 5,5 miliardi, con conseguente onere di interessi passivi che superano il miliardo nonchè al blocco dei prezzi dei prodotti della società.

L'impresa in parola, che ha in corso di completamento la realizzazione di un nuovo reparto prodotti biologici (sieri, vaccini, derivati del sangue, plasma), ha ottenuto nel 1972 un finanziamento a tasso agevolato per l'importo di 1,5 miliardi ai sensi della legge 30 luglio 1959, n. 623; di conseguenza il costo complessivo dello stabilimento è asceso a 4,2 miliardi.

Al fine di contenere il *deficit*, la direzione della società ha inteso adottare i seguenti provvedimenti: la sospensione delle forniture agli enti ospedalieri insolventi, la riduzione di spese per pubblicità, campioni, ricerca e interventi di ditte esterne.

La società, che non ha finora fatto ricorso alla Cassa integrazione guadagni nè ha effettuato licenziamenti, si è impegnata in tal senso fino al 15 luglio prossimo.

Il Ministro senza portafoglio
PEDINI

4 giugno 1975

MINNOCCI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — in rapporto al recente finanziamento concesso alla FIAT da parte dell'IMI, per lire 44 miliardi, con un onere a carico della Cassa di lire 9 miliardi e 700 milioni, per l'ampliamento dello stabilimento di Piedimonte San Germano — quale sarà la dettagliata utilizzazione del finanziamento stesso e se la FIAT è intenzionata (ed entro quale termine temporale) a mantenere l'impegno, assunto con l'accordo di alcuni mesi or sono con la FLM, di un aumento di 3.000 unità lavorative nello stabilimento di cui sopra.

(4 - 3747)

RISPOSTA. — Si fa preliminarmente presente che il CIPE, in data 26 aprile 1974, ha approvato il progetto di ampliamento dello stabilimento FIAT di Piedimonte San Germano (Frosinone).

Tale ampliamento, previsto nell'ambito dell'agglomerato industriale di Cassino-Pontecorvo (ASI di Frosinone), si riferisce alla costruzione del cosiddetto « stabilimento n. 2 » utilizzando parte dell'area disponibile adiacente allo « stabilimento n. 1 » precedentemente realizzato.

L'iniziativa riguarda, pertanto, la realizzazione di una seconda fase che consentirà — attraverso la creazione di capacità produttiva addizionale — di ottimizzare gli impianti e le infrastrutture già predisposte.

Le lavorazioni saranno le stesse di quelle attualmente effettuate: lustratura, verniciatura, sellatura, carrozzatura, montaggio, collaudo e spedizione di vetture di media cilin-

drata con una produzione giornaliera di circa 650 unità.

È previsto un incremento del fatturato annuo di 180 miliardi di lire e l'impiego di ulteriori 3.000 unità lavorative suddivise fra 180 dirigenti ed impiegati e 2.820 fra operai specializzati e operai comuni.

Circa l'utilizzazione del finanziamento agevolato dalla Cassa per il Mezzogiorno, peraltro concesso nella misura indicata dall'onorevole interrogante (pari cioè al 50 per cento dell'investimento complessivo), si fa presente che esso è destinato per 1.682 milioni a opere di sistemazione generale; per 11.068 milioni per fabbricati ed opere edili accessorie; per 887 milioni per spese di progettazione, direzione lavori, assistenza, collaudi e liquidazioni; per 6.403 milioni per impianti generali; per 49.960 milioni per impianti e macchinari specifici; per 18.000 milioni per scorte.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, con l'incarico di Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
ANDREOTTI

12 giugno 1975

MURMURA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per essere informato come intende risolvere, in termini di assoluta urgenza, la situazione della Cassa depositi e prestiti, ove i continui scioperi del personale hanno bloccato e tuttora bloccano l'emissione dei mandati.

Tale stato di fatto aggrava enormemente le condizioni degli Enti locali, costretti ad incassare con ulteriori ritardi le già poche e modeste somme loro concesse, nonchè quelle degli imprenditori assuntori di opere pubbliche, ponendo ulteriormente in crisi un intero settore già languente.

(4 - 4176)

RISPOSTA. — Le cause che hanno determinato l'allungamento dei tempi tecnici occorrenti per la somministrazione dei mutui da parte della Cassa depositi e prestiti non sono da ricercarsi soltanto nelle agitazioni del personale.

Infatti, si è anche verificata una stasi produttiva del Centro elettronico conseguente alla sostituzione dell'elaboratore ed alla necessaria modifica delle procedure in uso presso la Cassa.

Si ritiene, comunque, che tale causa non esplicherà ulteriori riflessi negativi non appena superato il periodo di rodaggio dei nuovi programmi di lavorazione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
FABBRI

3 giugno 1975

PELUSO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quando sarà pubblicato il decreto di cui al quarto comma dell'articolo 17 della legge 30 luglio 1973, n. 477, che dovrà fissare le modalità ed i tempi per l'assegnazione definitiva della sede agli insegnanti nominati in ruolo nella scuola secondaria, ai sensi del primo comma dello stesso articolo 17 della legge n. 477 del 1973, e se non sia nell'interesse della scuola (per assicurare la continuità didattica, la tranquillità dei docenti, eccetera) che la sede definitiva resti quella provvisoriamente assegnata ed occupata dai detti docenti beneficiari, specialmente se siano inclusi in una graduatoria nazionale corrispondente prevista dalla legge 2 aprile 1968, n. 468, e dalla legge 6 dicembre 1971, n. 1074.

La precedenza alla conservazione del posto, nell'ambito dello stesso istituto, potrebbe essere giustamente determinata dall'ordine di collocazione nelle corrispondenti graduatorie nazionali, evitando così l'ingente spostamento di oltre 200.000 insegnanti che, con uno stipendio irrisorio al grado iniziale (neanche lire 200.000 mensili), non possono far fronte alle pesanti spese di trasferimento da una città ad un'altra.

(4 - 3764)

RISPOSTA. — La questione cui ha fatto riferimento la signoria vostra onorevole, a proposito dell'assegnazione della sede definitiva ai docenti, immessi in ruolo ai sensi dell'articolo 17 della legge 30 luglio 1973, n. 477, è

tuttora allo studio di questo Ministero, che provvederà quanto prima ad impartire opportune istruzioni, in conformità di quanto previsto dal quarto comma di tale articolo.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione
SPITELLA

10 giugno 1975

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

quali provvedimenti intenda assumere il suo Ministero, in relazione alla prossima stagione estiva, per assicurare, ai turisti che intendono soggiornare in Sardegna, la possibilità di rapidi trasporti via mare, sia per le persone, sia per gli automezzi;

se non ritenga urgente ed opportuno predisporre un'accurata indagine, sulla scorta delle esperienze passate, per garantire la libera circolazione delle correnti turistiche delle quali la Sardegna si giova.

(4 - 4239)

RISPOSTA. — Il problema del traghettamento delle auto e dei passeggeri da Civitavecchia a Golfo Aranci è stato sempre tenuto in particolare considerazione da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato data l'importanza che il traghettamento stesso assume specialmente nei periodi di punta.

Negli anni scorsi si è provveduto, nel periodo di maggior traffico della stagione estiva, immettendo in servizio tutte le quattro navi adibite a tale rotta per il traghettamento dei rotabili ferroviari, delle autovetture e dei passeggeri, e distaccando inoltre una nave da Messina a Civitavecchia per il traghettamento dei rotabili ferroviari e dei passeggeri isolati. Nei giorni di massima richiesta le quattro anzidette navi rinunciavano al traghettamento dei rotabili caricando autovetture anche sul ponte binari, mentre la quinta garantiva un minimo servizio base di carri ferroviari.

A partire dalla fine del 1974 il distacco di una nave da Messina a Civitavecchia è divenuto permanente con l'invio della nave « San Francesco di Paola ».

Per il futuro, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha previsto, nel piano di interventi straordinari, la costruzione di una nave traghetto di elevate caratteristiche e capacità, da adibire sulla rotta in questione al traghettamento di rotabili ferroviari, autovetture e passeggeri.

In merito al problema della circolazione delle correnti turistiche, che in determinati giorni dell'estate viene aggravato dal forte movimento degli emigrati sardi che rientrano all'isola dopo la chiusura degli stabilimenti del Nord, è in fase di avanzato studio, da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, la possibilità di evitare al massimo le attese, sopprimendo le prenotazioni anticipate durante l'anzidetto periodo di punta e sveltendo quindi le operazioni di imbarco.

Il Ministro dei trasporti
MARTINELLI

17 giugno 1975

PIRASTU, BRUNI, DI BENEDETTO, PELUSO, SPECCHIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

se sia a conoscenza del fatto che nell'edicola destinata ai militari presso la Scuola genio pionieri (Cecchignola - Roma) sono esclusi dalla vendita i quotidiani dei partiti di sinistra;

se il colonnello Remo Peracchio, comandante della Scuola, sia a conoscenza del fatto che, mentre il capitano Mario Rendini riceve in abbonamento l'organo del neofascista « Fronte della gioventù », i militari sorpresi in possesso dei giornali di sinistra sono ammoniti;

se non ritenga necessario intervenire per far ristabilire l'esercizio del diritto dei militari alla lettura di tutti i giornali e per accertare l'eventuale responsabilità dei dirigenti la Scuola.

(4 - 4164)

RISPOSTA. — Nessuna disposizione indicativa o restrittiva è stata emanata in ordine

all'acquisto da parte dello spaccio truppa della Scuola della Cecchignola di riviste o giornali nè sono state rivolte ammonizioni, anche solo verbali, a militari che leggono giornali dei partiti di sinistra. Non risulta, infine, che l'ufficiale cui si riferiscono gli onorevoli interroganti sia abbonato all'organo ufficiale del « Fronte della gioventù » o ad altri giornali editi da movimenti politici.

Il Ministro della difesa
FORLANI

7 giugno 1975

PITTELLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso che, con l'interrogazione n. 3 - 0882 del novembre 1973, veniva richiesta l'utilizzazione dei giacimenti lignitiferi siti presso Castelluccio Inferiore (Potenza), abbandonati dall'Enel per dare preferenza al gasolio per la centrale termoelettrica;

considerato che il Ministro *pro tempore*, per bocca del suo Sottosegretario, in data 15 febbraio 1974, assicurò che « il distretto minerario di Napoli, in vista di una completa utilizzazione delle risorse energetiche nazionali, avrebbe dato in concessione ad un'impresa locale richiedente la miniera di lignite »;

considerato, inoltre, che fino ad oggi (marzo 1975) nulla è avvenuto, nonostante l'aggravarsi della situazione economica e le manifestazioni di centinaia di operai, ai quali era stata fornita una speranza di occasione di lavoro,

l'interrogante chiede di conoscere quali interventi il Ministro intende con urgenza disporre in proposito, anche alla luce della nuova realtà di Basilicata, che vede oggi costituite cooperative operaie capaci di gestire attività di miniera.

(4 - 4118)

RISPOSTA. — Si fa presente che, dopo l'abbandono da parte dell'Enel dei giacimenti lignitiferi esistenti presso Castelluccio Inferiore (Potenza), è pervenuta al Distretto minerario di Napoli una sola domanda per lo sfruttamento dei predetti giacimenti e precisamente da parte del signor Antonio Giordano di Castelluccio Inferiore.

Su invito del Distretto minerario il richiedente, pur avendo assicurato con lettera del 10 aprile 1974 di inviare « quanto prima » i documenti dall'ufficio richiesti per la necessaria istruttoria della domanda di concessione da lui avanzata, non ha però ancora ottemperato all'invito.

Il Distretto minerario di Napoli assegnerà un termine perentorio per la presentazione dei documenti.

A tutt'oggi, non sono pervenute al Distretto altre richieste dirette ad ottenere la concessione dei giacimenti in questione.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
DONAT-CATTIN

3 giugno 1975

POERIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se e come intenda includere nel piano generale di ammodernamento ed ampliamento delle Ferrovie dello Stato anche gli impianti del gruppo di coordinamento dell'impianto di Crotone e di Torre Melissa, più specificatamente attraverso i seguenti interventi:

1) ampliamento ed ammodernamento della stazione di Crotone, giacchè quella città industriale in pieno sviluppo ha diritto ad avere una stazione più moderna e funzionale, con sottopassaggi e pensiline, nonchè altri fasci di binari rispondenti al costante aumento del traffico di persone e di merci;

2) raccordo con il porto e con la zona industriale, in modo da garantire un funzionale completamento dei trasporti terrestri con quelli marittimi e viceversa e costituire un servizio indispensabile allo sviluppo industriale ed agricolo di Crotone e dell'intero comprensorio;

3) costruzione di un cavalcavia, lato Catanzaro, ritenuto necessario ed indispensabile per eliminare la strozzatura del passaggio a livello, e ciò anche nel contesto dello sviluppo urbanistico di Crotone verso la zona di Podano.

L'interrogante chiede risposta immediata e completa, comunque atta a soddisfare le attese della popolazione laboriosa di quella città industriale e dell'intero comprensorio crotonese.

(4 - 4232)

RISPOSTA. — Per quanto riguarda l'ampliamento e l'ammodernamento della stazione di Crotone, si fa presente che nessun lavoro è stato inserito tra quelli specificatamente previsti nel programma di interventi straordinari di cui al decreto ministeriale 145 del 20 febbraio 1975 di questo Dicastero, emesso di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro in attuazione della legge n. 377 del 14 agosto 1974, e ciò per il fatto che per detta stazione non sono state finora ravvisate carenze funzionali tali da comportare prioritari e radicali interventi di potenziamento.

Per quanto riguarda invece l'allacciamento del porto e della zona industriale, si rende noto che, a cura dei competenti uffici del Ministero dei lavori pubblici, è in corso di definizione un progetto di piano regolatore territoriale del nucleo di industrializzazione di Crotone che prevede anche l'allacciamento alla rete delle ferrovie dello Stato. La realizzazione di tale opere sarà pertanto di esclusiva competenza del predetto Dicastero e del Consorzio per il nucleo di industrializzazione di Crotone.

Per quanto riguarda infine la costruzione di un cavalcavia stradale, allo scopo di eliminare il passaggio a livello al km. 235+203 della linea Reggio Calabria-Metaponto-Taranto, si fa rilevare che tale attraversamento non comporta eccessivi oneri e soggezioni al l'esercizio ferroviario ed al traffico stradale, in quanto è direttamente manovrato, elettricamente, dalla stazione di Crotone con tempi minimi di chiusura, commisurati con l'effettiva marcia dei treni. Per l'eventuale soppressione di tale passaggio a livello con apposito cavalcavia, il Consorzio del nucleo industriale di Crotone ha già redatto un progetto; in merito ai relativi aspetti economici, si fa però presente che il concorso finanziario dell'Azienda delle ferrovie dello Stato alla realizzazione di tale opera potrà essere commisurato, come di norma, alla capitalizzazione delle economie di esercizio, che si verrebbero a realizzare con l'eliminazione del succitato attraversamento.

Il Ministro dei trasporti
MARTINELLI

17 giugno 1975

ARIOSTO. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se sono al corrente dell'anormale situazione esistente nella sezione italiana della Scuola europea di Lussemburgo, dove la ritardata nomina e l'assenza prolungata di diversi insegnanti hanno compromesso e compromettono lo svolgimento normale dei programmi;

per quali motivi tali nomine sono avvenute in ritardo e, successivamente, sono stati autorizzati provvedimenti in forza dei quali le classi terminali della sezione italiana non dispongono di insegnanti, a tal punto che gli studenti sono stati costretti ad organizzare per proprio conto corsi di aggiornamento, tenendo lezioni a turno;

se non ritengono indispensabili urgenti misure tendenti a far cessare tale stato di fatto, per il quale gli studenti italiani rischiano di trovarsi seriamente danneggiati rispetto a quelli di altre nazionalità, soprattutto al momento di affrontare gli esami per il conseguimento della maturità;

in particolare, se non ritengono urgente eliminare gli intralci burocratici che hanno impedito al direttore della scuola di esercitare il diritto — che gli è riconosciuto dall'articolo 2 del regolamento allegato allo statuto del personale insegnante delle Scuole europee — di far ricorso ad insegnanti straordinari che sarebbero disponibili sul posto, ma la cui utilizzazione è stata assurdamente vietata da interventi incomprensibili dei Ministeri competenti, e del Ministero degli affari esteri in particolare;

se, stante l'attuale situazione, non si ritiene opportuno ed urgente revocare detti divieti, che impediscono di normalizzare la situazione;

se, oltre ai detti provvedimenti immediati ed urgenti, non si ritiene opportuna un'ini-

ziativa tendente a snellire e semplificare le procedure di nomina degli insegnanti italiani all'estero, coordinandole con le date d'inizio delle lezioni;

se, infine, le procedure di scelta e di nomina degli insegnanti italiani all'estero, complicate dal duplice intervento di due Ministeri, non debbono essere rivedute in maniera da assicurare non solo una più ampia ed obiettiva selezione, ma anche una più accurata preparazione ed informazione degli insegnanti ed una più obiettiva aderenza ai diversi e molteplici compiti delle scuole italiane all'estero.

(4 - 4110)

PREMOLI, NOÈ, BRUGGER, GIRAUDO, CIFARELLI, FABBRINI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se sono al corrente dell'anormale situazione esistente nella sezione italiana della Scuola europea di Lussemburgo, dove la ritardata nomina e l'assenza prolungata di diversi professori hanno compromesso e compromettono lo svolgimento normale dei programmi;

per quali motivi tali nomine sono avvenute in ritardo e sono successivamente stati autorizzati provvedimenti in forza dei quali le classi terminali della sezione italiana non dispongono di insegnanti, a tal punto che gli studenti sono stati costretti ad organizzare per proprio conto corsi di aggiornamento tenendo lezioni a turno;

se non ritengono indispensabili urgenti misure tendenti a far cessare tale stato di fatto, per il quale gli studenti italiani rischiano di trovarsi seriamente danneggiati rispetto a quelli di altre nazionalità, soprattutto al momento di affrontare gli esami per il conseguimento della maturità;

se non si ritiene urgente eliminare, in particolare, gli intralci burocratici che hanno impedito al direttore della Scuola di esercitare il diritto, che gli è riconosciuto dall'articolo 2 del regolamento allegato allo statuto del personale insegnante delle scuole europee, di far ricorso ad insegnanti straordinari che sarebbero disponibili sul posto, ma la cui utilizzazione è stata assurdamente vietata da interventi incomprensibili dei Ministeri interrogati, e del Ministero degli affari esteri in particolare;

se, stante l'attuale situazione, non è opportuno ed urgente revocare detti divieti che impediscono di normalizzare la situazione;

se, oltre ai detti provvedimenti immediati ed urgenti, non si ritiene opportuna una iniziativa tendente a snellire e semplificare le procedure di nomina degli insegnanti italiani all'estero, coordinandole con le date d'inizio delle lezioni;

se le procedure di scelta e di nomina degli insegnanti italiani all'estero, complicate dal duplice intervento di due Ministeri, non dovrebbero essere rivedute, in maniera da assicurare una più ampia ed obiettiva selezione, ma anche una più accurata informazione degli insegnanti ed una più obiettiva aderenza ai diversi e molteplici compiti delle scuole italiane all'estero.

(4 - 4133)

RISPOSTA. — (*) Rispondo anche a nome del Ministro della pubblica istruzione.

Due professoresse della sezione italiana della Scuola europea di Lussemburgo, trascurando l'obbligo di dare un congruo preavviso all'amministrazione, hanno chiesto alla vigilia del nuovo anno scolastico 1974-75 di essere restituite ai ruoli di provenienza. Il Ministero degli affari esteri si è quindi trovato nella necessità di provvedere alla loro sostituzione disponendo di un ridottissimo margine di tempo.

Secondo la procedura prescritta dalla legge (decreto del Presidente della Repubblica 215 del 1967, articolo 1) sono stati indetti appositi colloqui e si è riusciti ad inviare i due nuovi docenti (di matematica e di filosofia) dopo appena 15 giorni dall'inizio delle lezioni. Purtroppo uno dei due, e precisamente il docente di filosofia, dopo pochi giorni ha chiesto di rientrare in patria, allegando motivi di salute per cui è stato chiesto al Ministero della pubblica istruzione di aprire un'inchiesta, e di nuovo il Ministero degli esteri riprendendo la procedura descritta è stato costretto a incaricare un nuovo docente, il quale, giunto in sede dopo appena un

mese dal primo, è regolarmente in servizio. Nel frattempo gli studenti hanno seguito regolari lezioni di un supplente nominato dal direttore talchè la situazione, indipendentemente dal fatto che non è dipesa da insufficienze degli organi dell'amministrazione, non può affatto essere considerata come anormale e non risulta che gli studenti abbiano organizzato per proprio conto corsi di aggiornamento in sostituzione del docente mancante.

Per quanto concerne gli intralci burocratici menzionati che avrebbero impedito al direttore di fare ricorso a supplenti locali, si precisa che questo Ministero non ha mai impedito al direttore di esercitare i diritti che il regolamento consente, ma si è limitato a significare la posizione amministrativa irregolare di un docente, peraltro non impegnato nelle classi terminali, ma soltanto, per 8 ore, nelle classi di scuola media.

Per quanto infine riguarda la procedura della scelta e della nomina dei docenti all'estero essa è predisposta, ai sensi del citato decreto del Presidente della Repubblica del 1967, n. 215, proprio nel senso auspicato e cioè per assicurare la più ampia selezione e obiettiva aderenza ai diversi compiti delle scuole italiane all'estero, ivi comprese le scuole europee. Tale procedura funziona in modo soddisfacente tranne quando si debbono recuperare ritardi causati, in sostanza, da inadempienza di alcuni docenti.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
GRANELLI

12 maggio 1975

(*) Testo, sempre identico, dato dal Sottosegretario di Stato per gli affari esteri in risposta a ciascuna delle due interrogazioni sopraelencate.

SALERNO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza che, a seguito delle recenti disposizioni ministeriali, gli Enti comunali di assistenza si trovano in serie difficoltà operative in quanto costretti ad effettuare tutte le erogazioni in favore degli assistiti tramite conto corrente postale.

Infatti, poichè gli importi da erogare sono esigui e le operazioni sono numerose, gli Enti vengono sottoposti ad un lavoro notevole, che comporterebbe addirittura l'assunzione di apposito personale con conseguente aggravio di spese. Inoltre, le somme erogate, rimesse tramite conto corrente postale, giungono con grande ritardo agli assistiti, i quali, pertanto, non beneficiano immediatamente dell'assistenza loro concessa, ed anche le erogazioni, che in precedenza venivano effettuate per delega in favore di ammalati costretti permanentemente a letto, non possono essere effettuate tempestivamente.

L'interrogante ritiene, pertanto, che, per i motivi esposti, il Ministro debba revocare le disposizioni impartite per rendere meno gravoso, più semplice e maggiormente spedito il compito affidato agli Enti comunali di assistenza.

(4 - 4221)

RISPOSTA. — Per quanto riguarda le erogazioni in favore degli invalidi civili, dei ciechi civili e dei sordomuti, si fa presente che tali categorie, a seguito dell'entrata in vigore della legge 18 dicembre 1973, n. 854, che ha previsto la meccanizzazione del servizio, riscuotono dal 1° maggio 1974 le provvidenze economiche di cui sono titolari presso gli uffici postali.

È pur vero che in sede di prima applicazione della citata legge n. 854 questo Ministero, al fine di garantire che gli aventi diritto, i cui nominativi non erano ancora stati recepiti dall'elaboratore elettronico, percepissero i benefici senza soluzione di continuità, si è avvalso, in via transitoria, della collaborazione degli enti comunali di assistenza, ma deve precisarsi che, di fronte al totale degli assistiti, cioè a 324.000 unità, solo per circa un migliaio dei beneficiari si è ancora provveduto nel bimestre marzo-aprile 1975 al pagamento delle provvidenze tramite i predetti enti comunali.

La posizione dei suddetti minorati è, peraltro, in corso di sistemazione, per cui si prevede che entro il prossimo mese di luglio tutti gli assistiti potranno riscuotere re-

golarmente le somme spettanti presso gli uffici postali.

Il Ministro dell'interno
GUI

16 giugno 1975

SIGNORI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che la risposta data dal Ministro all'interrogazione sulle annose e gravi insufficienze che presenta la linea ferroviaria Grosseto-Siena, che rendono estremamente difficoltosi i collegamenti tra le due città toscane, e sulla necessità di ripristinare la linea Siena-Buonconvento-Grosseto è stata nettamente negativa, l'interrogante rileva quanto segue:

la velocità sulla linea Siena-Asciano-Grosseto, ridotta in questi ultimi anni a 70 e 60 chilometri all'ora, non è dovuta all'altimetria, ma al quasi totale abbandono della linea stessa anche per quanto riguarda i normali lavori di manutenzione ordinaria dell'armamento del binario: non solo, ma anche dopo che tali lavori sono stati eseguiti in qualche tratta, nessuno ha preso l'iniziativa di ripristinare la velocità precedente che era di 90 e 80 chilometri all'ora;

appare eccessiva la spesa prevista in lire 1.700 milioni per la riapertura della linea Siena-Buonconvento e non risulta chiaro se i 350 milioni di lire circa spesi recentemente per revisionare il binario della linea in parola fanno parte di quella cifra ed il perchè è stata spesa tale somma dal momento che la linea continua a rimanere chiusa al traffico ferroviario;

si dice che la riapertura della linea Siena-Buonconvento comporterebbe una spesa di 140 milioni di lire per il personale, ma non si fa cenno al costo che comporta il servizio sostitutivo, che viene effettuato oggi con gli autobus dell'INT, mentre d'altra parte, il ripristino della linea in questione, se fosse curato maggiormente il binario, porterebbe a ridurre i tempi di percorrenza di circa un'ora;

è esatto che il servizio Siena-Grosseto, via Asciano, è attualmente a bassa utilizzazione, ma ciò accade perchè i tempi di percorrenza sono eccessivi, gli orari in parte sbagliati e mancano due corse al mattino in partenza da entrambi i capoluoghi di provincia.

Ciò rilevato, l'interrogante domanda nuovamente quali provvedimenti si intendono assumere per migliorare gli attuali impossibili collegamenti ferroviari tra Siena e Grosseto, cosa, questa, che produrrebbe vantaggi evidenti per le popolazioni e per l'economia delle due provincie.

(4 - 4309)

RISPOSTA. — I collegamenti ferroviari tra Siena e Grosseto si svolgono per il primo tratto Siena-Asciano sulla linea complementare Empoli-Siena-Chiusi, quindi sul tratto Asciano-Montepescali, facendo parte della rete secondaria a scarso traffico e fortemente deficitaria, ed infine sul tratto Montepescali-Grosseto della linea fondamentale Pisa-Grosseto.

Le velocità dei treni viaggiatori corrispondono a quelle massime ammesse dal tracciato (80-95 km/h) sul tratto Siena-Asciano e a quelle massime permesse dal materiale rotabile impiegato sul tratto Montepescali-Grosseto, mentre sul tratto Asciano-Montepescali la velocità di marcia non raggiunge quella teoricamente consentita dal tracciato in relazione alle caratteristiche dell'armamento (rotaie di tipo leggero in opera da circa 80 anni) ed alla ridotta manutenzione assicurata, che, come per la generalità delle linee secondarie, è limitata agli interventi necessari per garantire la sicurezza dell'esercizio.

Pertanto, per tale ultimo tratto, miglioramenti di velocità risultano subordinati alla sostituzione integrale della infrastruttura di via, che, comportando una spesa dell'ordine di 6.000 milioni di lire, non trova al momento possibilità di finanziamento, stanti i limitati fondi disponibili e le numerose proritarie necessità da soddisfare sulle reti fondamentale e complementare.

Il problema deve quindi essere inquadrato nel contesto delle esigenze globali attinenti l'insieme delle linee secondarie che si trova-

no in analoghe condizioni assommanti a circa 2.800 chilometri.

Sul tratto Siena-Buonconvento, il cui esercizio è stato ridimensionato nel 1966, lasciando su rotaia il solo servizio merci a regime di raccordo con trasferimento su strada del servizio viaggiatori, sono stati recentemente eseguiti lavori di manutenzione dell'armamento, per una spesa di 350 milioni di lire, limitatamente a quanto strettamente indispensabile per consentire il transito, a velocità non superiore ai 30 km/h, dei carri merci con peso assiale fino a 18 tonnellate.

L'eventuale ripristino su rotaia del servizio viaggiatori comporterebbe invece il completo rifacimento dell'armamento sull'intera estesa di 29 chilometri, con una spesa di circa 1.700 milioni di lire.

In relazione al traffico estremamente limitato che caratterizza il tronco stesso, tale ripristino comporterebbe inoltre un notevole aggravio del disavanzo di gestione.

Al riguardo si precisa che, nel 1973, la linea Siena-Buonconvento ha presentato un disavanzo di 22,5 milioni di lire per l'autoservizio sostitutivo viaggiatori; non si dispone di significativi dati recenti per il servizio merci dato che, prima dell'esecuzione dei surriferiti lavori all'armamento, la maggior parte dei trasporti della Siena-Buonconvento era istradata via Asciano-Monte Antico.

Quale termine di confronto, sia pure orientativo, circa il disavanzo che si avrebbe con la completa riattivazione dell'esercizio ferroviario, si fa presente che per l'attiguo tronco Buonconvento-Monte Antico, avente estesa pressocchè identica, si è avuto, sempre nel 1973, un disavanzo di circa 315 milioni di lire, con coefficente d'esercizio (rapporto tra spese ed introiti) di 55,24.

In merito agli orari dei treni circolanti fra Siena e Grosseto è da tener conto che essi sono programmati in base alle prioritarie esigenze della maggior parte dell'utenza.

Al mattino, affinchè i viaggiatori (per la massima parte pendolari) possano raggiungere Siena e Grosseto intorno alle ore 8,00, circolano i treni 5305/11533 in partenza da Siena alle ore 5,35 ed in arrivo a Grosseto alle ore 8,02 ed in senso inverso l'11530 in partenza da Grosseto alle ore 5,10 ed in arrivo a Siena alle ore 7,44.

Non risulta possibile modificare tali orari stante la netta opposizione manifestata dall'utenza, nè, al momento, possono essere istituiti nuovi treni non essendo disponibili il materiale rotabile ed il personale occorrenti.

Concludendo, il problema dell'eventuale riclassamento della linea Asciano-Montepescali, nonchè della Siena-Buonconvento-Monte Antico, potrà essere esaminato, nel contesto del già vasto problema dell'assetto dell'intera rete secondaria delle Ferrovie dello Stato, nel corso della predisposizione del piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da presentare al Parlamento, entro il 31 dicembre 1976, ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377.

Per quanto riguarda in particolare l'istituzione di più rapidi collegamenti viaggiatori tra Siena e Grosseto, si ritiene peraltro di dover fare osservare come i servizi ferroviari, anche riducendo i loro tempi di percorrenza fino al limite consentito dalle caratteristiche delle relative linee, risulteranno sempre assai più lenti degli autoservizi circolanti sulla strada statale 223, recentemente migliorata radicalmente a livello di superstrada.

Il Ministro dei trasporti
MARTINELLI

9 giugno 1975

TERRACINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Presa visione della fotocopia di un decreto del funzionario dirigente l'Ufficio di pubblica sicurezza di Andria, con il quale, « considerato che il richiedente in qualità di dirigente locale di partito politico ha sempre evidenziato profondo entusiasmo attivistico ed impegno totale, sia in sede organizzativa che come promotore ed organizzatore di manifestazioni esterne, nonchè ritenuto che, per la connaturata genuina ed obiettivamente ammirevole passionalità politica che lo contraddistigue, il possesso di un'arma potreb-

be essere, in situazione di imprevedibile portata ed emergenza sotto il profilo dell'ordine pubblico, motivo di pericolo », viene respinta la richiesta rivolta ad ottenere il porto di fucile per uso di caccia, si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di dover espressamente biasimare il comportamento fazioso ed arbitrario del funzionario stesso, e ciò indipendentemente dal fatto che il richiedente del porto di fucile è cittadino incensurato e di ottima condotta sebbene ... comunista, disponendo, altresì, che la concessione richiesta venga immediatamente rilasciata.

(4 - 4134)

RISPOSTA. — Con lettera del 14 gennaio scorso, il vice questore dirigente dell'Ufficio di pubblica sicurezza di Andria informava il questore di Bari di avere respinto la istanza prodotta da Vito Malcangi, intesa ad ottenere la licenza di porto di fucile per uso di caccia.

Nella nota di trasmissione della copia del provvedimento di rigetto, il funzionario precisava di avere adottato tale determinazione in quanto l'interessato, sino a pochi mesi prima segretario sezionale della federazione giovanile comunista ed in atto membro del comitato cittadino del detto partito, è persona che ha sempre palesato, in occasione di pubbliche manifestazioni, un'accentuata passionalità ed una ferma intransigenza ideologica, per cui sembrava giustificata l'applicazione della norma contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 43 del vigente testo unico delle leggi di pubblica sicurezza che consente di denegare la licenza a chi non dia affidamento di non abusare delle armi.

Il Malcangi, all'atto della notifica del provvedimento, ha preannunziato la presentazione di un ricorso che, in pratica, poi non ha prodotto.

Il questore, peraltro, con lettera del 29 gennaio scorso, dopo aver preso visione del decreto, informava il dirigente del commissariato che il provvedimento appariva viziato d'illegittimità e nel merito.

Non sussistendo, pertanto, motivi ostativi alla concessione, lo stesso questore ha disposto il rilascio della licenza, che è stata concessa il 6 febbraio scorso.

Il Ministro dell'interno
GUI

16 giugno 1975

VIGNOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se si sta dando concreta attuazione alle decisioni adottate dal CIPE per la zona di Eboli e della Valle del Sele nella seduta del 7 giugno 1974.

Considerato che è trascorso circa un anno dalla data della predetta riunione, l'interrogante chiede di sapere precisamente se sono state avviate tutte le procedure per assicurare il rispetto degli impegni assunti, nei modi e nei tempi che la deliberazione del CIPE a suo tempo previde.

(4 - 4187)

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

In merito allo stato di attuazione della delibera del CIPE del 7 giugno 1974 riguardante insediamenti industriali nella zona di Eboli, si fa presente che al riguardo si è resa necessaria una variante al piano regolatore consortile, in quanto questo non prevedeva un agglomerato nella citata zona.

La Giunta regionale della Campania, con voto espresso nella seduta del 27 dicembre 1974, ha individuato, per la localizzazione dell'agglomerato, una zona che ricade nei comprensori dei comuni di Eboli e Campagna.

L'incarico per la redazione della variante al piano regolatore è stato già affidato dal Consorzio per l'ASI di Salerno.

Dopo che detta variante sarà stata approvata dagli organi competenti, la Cassa per il Mezzogiorno procederà all'affidamento degli incarichi per le progettazioni di massima ed esecutive delle infrastrutture consortili.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, con l'incarico di Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
ANDREOTTI

4 giugno 1975