SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

n. 55

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 12 marzo 1979)

INDICE

ANDERLINI: Per la statalizzazione dell'Istituto d'arte l.r., funzionante a Rieti (875) (risp. ARMATO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*) . . . *Pag.* 1338

ANDERLINI, LA VALLE: Sulle ragioni che hanno impedito la realizzazione dell'arteria Rieti-Torano (2340) (risp. DE MITA, *Ministro senza portafoglio*) 1339

ARTIERI: Sulla rimozione dal lungomare di Reggio Calabria del monumento commemorativo dello sbarco di Vittorio Emanuele III (1846) (risp. MORLINO, *Ministro del bilancio e della programmazione economica con l'incarico di Ministro per le regioni*) . 1339

BASADONNA: Per una sollecita applicazione delle norme che disciplinano la concessione di crediti tramite la Cassa per il Mezzogiorno (1705) (risp. DE MITA, *Ministro senza portafoglio*) 1340

BUZIO, RIVA, OCCHIPINTI, ROCCAMONTE, SCHIETROMA, ARIOSTO: Provvedimenti da adottare per migliorare il servizio aereo pubblico (1889) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1340

CASTELLI, RAMPA, BOMBARDIERI: Per il mantenimento dell'occupazione nelle aziende ex EGAM nella provincia di Bergamo (2262) (risp. BISAGLIA, *Ministro delle partecipazioni statali*) 1341

CIFARELLI: Sui provvedimenti da adottare per superare lo stato di abbandono in cui si trova la chiesa di Ognissanti sorgente nell'agro di Valenzano, in provincia di Bari (2279) (risp. ANTONIOZZI, *Ministro dei beni culturali e ambientali*) . . . . . *Pag.* 1342

Provvedimenti da adottare per il restauro del castello di Mussomeli (2281) (risp. ANTONIOZZI, *Ministro dei beni culturali e ambientali*) 1342

Provvedimenti da adottare per la sistemazione de « Le Quattro Colonne » nel comune di Nardò (2289) (risp. ANTONIOZZI, *Ministro dei beni culturali e ambientali*) . . . 1343

CIPELLINI: Per l'istituzione di treni per sciatori e turisti sulla linea ferroviaria Cuneo-Nizza (2136) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1343

Sulla sospensione dei lavori di ripristino della tratta ferroviaria Santa Vittoria-Alba, in provincia di Cuneo (2354) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1344

COLELLA: In merito agli incidenti avvenuti il 14 maggio 1978 a Nocera Inferiore (Salerno) in occasione di un incontro calcistico (1884) (risp. PASTORINO, *Ministro del turismo e dello spettacolo*) 1344

CROLLALANZA: Sui provvedimenti previsti per mettere in condizioni di piena efficienza l'aeroporto di Palese (Bari) (1919) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1345

D'AMICO: Sulla sospensione dell'uso del tratto della ferrovia « Sangritana », tra San Vito Chietino e San Vito Marina (2346) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1346

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1700) — 4

DI NICOLA: Sull'esclusione degli aeroporti di Trapani, Pantelleria e Lampedusa dal rifinanziamento dei lavori in atto (2294) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) . . *Pag.* 1347

FABBRI: sulla ventilata soppressione della Soprintendenza ai beni ambientali e architettonici di Parma (2163) (risp. ANTONIOZZI, *Ministro dei beni culturali e ambientali*) . 1347

FOSCHI: Sul mancato rilascio di documentazione richiesta da parte di un istituto scolastico parificato (2212) (risp. ARMATO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*) 1348

GIACALONE, VALENZA: Sullo smantellamento accaduto a Pantelleria di prezioso materiale archeologico (2172) (risp. ANTONIOZZI, *Ministro dei beni culturali e ambientali*) 1349

MARAVALLE, DALLE MURA: Sulla gestione dell'Istituto professionale di Stato di via Gaeta 8, Roma (2368) (risp. ARMATO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*) 1349

MINNOCCI: Sull'attività di un'industria di proprietà del signor Cavaliere, sita a San Vito dei Normanni (1305) (risp. ANSELMI Tina, *Ministro della sanità*) 1350

Sulla Risoluzione n. 676, concernente la patente europea, approvata dal Consiglio d'Europa (2350) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1350

MURMURA: Sui provvedimenti da assumere per rimediare agli inconvenienti che si lamentano nella distribuzione idrica nella frazione Cassari di Nardodipace (2320) (risposta ANSELMI Tina, *Ministro della sanità*) 1351

Sul motivo che osta alla realizzazione di un corso per studenti lavoratori presso il liceo « Zucchi » di Monza (2419) (risp. FALCUCCI Franca, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*) 1351

PINNA: Sulla grave situazione dell'attuale condizione dei trasporti e della viabilità in Sardegna (2043) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1352

Perchè venga migliorata l'organizzazione dei soccorsi alle navi in difficoltà lungo le coste della Sardegna (2049) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1353

Sulla mancata applicazione del contratto degli autoferrotranvieri, esteso alle aziende private di trasporto (2064) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1355

Sul grave disagio in cui si trovano gli allievi dell'Istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Oristano (2296) (risp. ARMATO, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*) . . . . . *Pag.* 1356

PINNA, GIOVANNETTI: In merito ai listini prezzi praticati nei servizi di mescita degli aeroporti italiani (2074) (risp. PASTORINO, *Ministro del turismo e dello spettacolo*) . 1356

PINTO: Per conoscere se, in occasione della tragica vicenda del naufragio dello « Stabia I », vi siano state deficienze nel campo del servizio dei soccorsi (2430) (risposta COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) . . 1357

POLLASTRELLI, MODICA: Sulla ventilata soppressione del tratto di ferrovia Civita Castellana-Viterbo (2385) (risp. COLOMBO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*) 1357

SPARANO: In merito a finanziamenti e contributi a favore di alcune industrie nella provincia di Salerno (2325) (risp. DE MITA, *Ministro senza portafoglio*) 1358

ANDERLINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non intenda procedere alla statalizzazione dell'Istituto d'arte l. r. funzionante a Rieti per iniziativa della Amministrazione provinciale, considerato che una mancata statalizzazione rischia di portare alla chiusura dell'Istituto stesso che attualmente assolve ad un compito altamente qualificato, utile allo sviluppo della cultura e dell'economia dell'intera provincia.

(4 - 00875)

RISPOSTA. — Non si è ritenuto opportuno includere la statizzazione dell'Istituto d'arte, legalmente riconosciuto, di Rieti nel piano delle nuove istituzioni per il corrente anno, tenuto conto che, già dall'inizio dell'anno scolastico 1977-78, era stata istituita, nello stesso comune, una sezione staccata dell'Istituto statale d'arte di Terni.

Si ha, pertanto, motivo di ritenere che, sul piano concreto, la predetta sezione abbia dato una valida risposta alle attese della popolazione scolastica interessata, assorbendo di fatto il già esistente Istituto legal-

mente riconosciuto e funzionante in Rieti, per iniziativa dell'Amministrazione provinciale.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione
ARMATO

22 febbraio 1979

ANDERLINI, LA VALLE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere:

quali sono le ragioni che hanno impedito la realizzazione dell'arteria Rieti-Torano, inserita nel progetto interregionale « dorsale appenninica Rieti-Benevento » di cui al progetto speciale n. 28;

se è a conoscenza del fatto che la Regione Lazio, con sua recente presa di posizione, si è dichiarata « particolarmente interessata » alla realizzazione del progetto stesso ed ha avanzato proposta di finanziamento per il 1979.

(4 - 02340)

RISPOSTA. — Si fa presente che la realizzazione della strada Rieti-Torano, sulla base di accordi intervenuti tra i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e degli interventi straordinari nel Mezzogiorno in sede di predisposizione del piano triennale, sarà realizzata dall'ANAS alla quale la Cassa per il Mezzogiorno sta trasferendo il relativo progetto.

Il Ministro senza portafoglio
DE MITA

1° marzo 1979

ARTIERI. — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti.* — Giunge notizia della rimozione dal lungomare di Reggio Calabria del monumento eretto ai primi del secolo a memoria dello sbarco del Re Vittorio Emanuele III, nel viaggio di ritorno verso Monza, richiamato dal regicidio del 29 luglio 1900 e dall'assunzione al trono.

Il monumento, decretato dal Consiglio comunale di Reggio Calabria, stava a significare anche — e soprattutto — una data di altissima importanza nella vita storica del nostro Paese, per la svolta nella politica generale della nazione segnata dal primo quindicennio del Regno di Vittorio Emanuele III con l'accoglimento nella vita politica ed economica nazionale delle masse operaie e contadine e il riconoscimento della loro funzione nell'incremento civile e democratico della nazione. Questo, e non la mera registrazione lapidaria di una data, il significato di quel monumento.

La sua demolizione e scomparsa costituirebbe offesa alla storia e alla civiltà non soltanto della civilissima e umanissima regione di cui Reggio Calabria è insigne capoluogo, ma dell'intera nazione.

Si invitano gli onorevoli Ministri interroganti a rassicurare l'opinione pubblica e a indicare con precisione ove il detto monumento verrà spostato dopo la sistemazione della linea ferroviaria per cui è stato rimosso.

(4 - 01846)

RISPOSTA. — Si risponde su delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Da informazioni assunte, tramite il Commissario del Governo, presso la Regione Calabria, risulta che il monumento sito sul molo antistante la via Marina, dedicato a Vittorio Emanele III, è stato smontato, su disposizione dell'Amministrazione comunale, per far luogo alla posa di un binario provvisorio, necessario per la deviazione del traffico ferroviario durante i lavori di sistemazione in galleria del tratto della linea che attraversa l'abitato di Reggio Calabria.

Prima dello smontaggio, il monumento è stato fotografato e le varie componenti sono state numerate e catologate.

In atto, gli elementi compositivi del monumento sono depositati in locali del comune, in attesa di essere ricomposti nello stesso luogo, non appena saranno ultimati i lavori di cui sopra.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica con l'incarico di Ministro per le regioni
MORLINO

5 marzo 1979

BASADONNA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere perchè, ad oltre un anno dall'emanazione dei decreti di attuazione della legge 2 maggio 1976, n. 183, soltanto alcuni istituti, abilitati alla concessione del credito a medio termine, hanno provveduto a definire le prescritte convenzioni con la Cassa per il Mezzogiorno e perchè non viene applicato l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902, che dà facoltà agli istituti di accordare finanziamenti a tasso agevolato nelle more del concretamento delle pratiche deliberate, con conseguente danno per le imprese minori, aggravato dalla lentezza con la quale la Cassa per il Mezzogiorno adotta le sue decisioni.

(4 - 01705)

RISPOSTA. — Si fa presente che, allo stato attuale, tutti gli Istituti di credito abilitati ad operare nel Mezzogiorno hanno provveduto a sottoscrivere le convenzioni richiamate dall'onorevole interrogante, poste in essere dalla Cassa per il Mezzogiorno, rendendole così pienamente operative.

Inoltre, poichè la disciplina vigente non consente una completa attivazione dell'agevolazione del prefinanziamento agli operatori industriali, il Consiglio dei ministri per rendere operante tale strumento, nella seduta del 20 ottobre 1978 ha approvato un disegno di legge comportante modifiche, in materia di credito industriale, al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976 n. 902, alla legge 12 agosto 1977 n. 675 ed al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno 6 marzo 1978, n. 218.

Il Ministro senza portafoglio
DE MITA

1° marzo 1979

BUZIO, RIVA, OCCHIPINTI, ROCCAMONTE, SCHIETROMA, ARIOSTO. — *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* — In relazione agli intollerabili disservizi che si verificano negli aeroporti nazionali per il comportamento della compagnia di bandiera che concentra la frequenza dei voli, senza tenere alcun conto degli orari ufficiali e delle esigenze dei passeggeri, gli interroganti chiedono che la competente autorità provveda ad impartire direttive all'« Alitalia » per il rispetto degli orari annunciati, alle quali potrebbe far seguito, in mancanza di puntuale adempimento, la revoca del monopolio concessorio.

Gli interroganti hanno infatti ragione di ritenere che la instaurazione del principio della libera concorrenza, anche sui voli nazionali, costituirebbe un incentivo efficace per il miglioramento qualitativo del servizio pubblico.

(4 - 01889)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro delle partecipazioni statali.

I coefficienti di puntualità e regolarità dei voli Alitalia sono effettivamente al di sotto dei valori medi dell'industria e, comunque, inferiori alla percentuale del 75 per cento che, sul piano internazionale, è ritenuta accettabile.

Iniziative in varie direzioni sono state intraprese dall'Alitalia — a seguito anche di precise disposizioni dell'Amministrazione — onde riportare la situazione entro convenienti limiti. Tali azioni, pur migliorando le cose, non le hanno ancora portate ai livelli ottimali, poichè permane l'influenza di fattori non controllabili o, se pur teoricamente controllabili, eccezionali.

Tali fattori esogeni, quali scioperi, avverse condizioni meteorologiche e strutture aeroportuali congestionate, hanno operato continui sconvolgimenti dei piani operativi, costringendo, in pratica, la Compagnia di bandiera a rivedere sovente i propri piani e ad approntare, senza garanzie di durata, programmi sempre nuovi, basati su disponibilità anch'esse variabili.

Nei primi quattro mesi dell'anno 1978, i voli cancellati sono stati 3.112, pari al 10 per cento di quelli programmati. Tuttavia 1.929 cancellazioni sono state effettuate per scioperi (di cui 113 imputabili ad enti esterni all'Alitalia e 1.816 al personale Alitalia) e 626 per avverse condizioni meteorologiche. Nel solo mese di aprile, a causa della ver-

tenza dei piloti, si sono registrate ben 433 cancellazioni ed il 70 per cento dei voli ha accusato ritardo.

Nei mesi successivi, a seguito del venir meno di alcune cause esterne, quali scioperi e avverse condizioni meteorologiche, e grazie ad una migliore distribuzione dei voli nell'arco della giornata, i coefficienti di puntualità hanno registrato un netto miglioramento.

Peraltro, nei mesi di settembre ed ottobre i disservizi sono tornati ai livelli precedenti poichè la sospensione degli scioperi è stata di breve durata e sono intervenuti nuovi elementi, quali carenze di aeromobili ed equipaggi, che hanno sconvolto gli operativi predisposti dalla Società per la rete nazionale.

Dal mese di novembre, con l'introduzione degli orari invernali, hanno cominciato a spiegare i propri effetti i provvedimenti migliorativi messi a punto dalla Compagnia aerea e dall'Amministrazione.

Si è provveduto, inoltre, ad istituire un apposito comitato presso la Direzione generale dell'aviazione civile con il compito di individuare le capacità di smaltimento del traffico dei sistemi aeroportuali nazionali onde fissare dei limiti orari per la programmazione dei vettori.

I lavori di tale comitato hanno già determinato le capacità di Roma e di Milano sui cui parametri si vanno programmando attualmente i servizi aerei.

Tra breve saranno individuate le capacità di tutti gli aeroporti più importanti, con indubbio beneficio per il traffico.

Si fa rilevare infine che attualmente, grazie alla suddetta oculata programmazione degli orari di traffico aeroportuale effettuata dall'Amministrazione congiuntamente alla Compagnia di bandiera, la puntualità dei servizi Alitalia è nettamente migliorata, tanto che la percentuale dei ritardi è scesa di circa 13 punti rispetto al trascorso mese di ottobre.

Il Ministro dei trasporti e ad interim *della marina mercantile*
COLOMBO

23 febbraio 1979

CASTELLI, RAMPA, BOMBARDIERI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — In relazione alla presentazione, da parte della SAMIN in sede ASAP, alle organizzazioni sindacali, di un piano che prevede la pratica cessazione dell'attività di coltivazione nella miniera di Oltre il Colle e l'inizio dello smobilizzo dello stabilimento di Ponte Nossa (ambedue nella zona montana più depressa della provincia di Bergamo), per sapere quali iniziative abbiano assunto o intendano assumere per garantire la salvaguardia del settore strategico minerario dello zinco ed il mantenimento dell'occupazione nelle attività industriali, economicamente produttive, a valle dell'attività mineraria come stabilito dai provvedimenti legislativi per lo scioglimento dell'EGAM.

(4 - 02262)

RISPOSTA. — Nel complesso minerario Gorno-Oltre il Colle è stata recentemente portata a termine la galleria Riso-Parina che oltre a collegare i due baricentri produttivi della miniera ha aperto anche un campo di ricerca 350 metri più in basso ed in prosecuzione delle mineralizzazioni note. Recenti studi geologici hanno inoltre risolto la complessa natura della formazione del giacimento, determiando un minor rischio di insuccesso nella esecuzione delle ricerche. Per contro, fino a questo momento non esiste ancora una sufficiente infrastruttura interna capace di consentire una rapida verifica degli incoraggianti, citati presupposti per lo sviluppo delle riserve minerali.

Pertanto, è stato previsto un periodo di quattro anni di investimenti per la ricerca, l'organizzazione e la preparazione di base, prima che per questo complesso minerario si possa predisporre un realistico progetto di fattibilità.

Nel frattempo, l'attuale esercizio, chiaramente antieconomico per la negativa incidenza di una struttura mineraria ed impiantistica obsoleta e per il men che modesto livello di produzione, è stato sospeso.

Circa lo stabilimento di Ponte Nossa, nato per il trattamento a bocca di miniera dei minerali di Gorno, si fa presente che esso è

caratterizzato da una limitata dimensione produttiva, da una bassa produttività per addetto rispetto agli *standards* internazionali, da costi energetici elevati, dalla mancanza di adeguate infrastrutture, da impossibilità di ampliamento, dalla limitata verticalizzazione del ciclo produttivo.

Questi fattori, nonostante l'impegno e la qualità delle maestranze impiegate, comunque eccedenti rispetto ai livelli delle lavorazioni attuali, determinano perdite che, per il 1978, sono preventivate in circa 10 milioni-addetto, senza tener conto degli oneri finanziari e delle spese generali di sede.

Una situazione così deficitaria imporrebbe la cessazione dell'esercizio; tuttavia elementi quali la volontà del mantenimento di quote di mercato nel settore dello zinco elettrolitico primario, considerazioni di carattere occupazionale e la nuova strategia impostata dalla SAMIM per la verticalizzazione dei metalli di base, hanno portato a considerare anche ipotesi diverse, basate, comunque, sui seguenti presupposti:

a) razionalizzazione del ciclo produttivo primario, anche attraverso ammodernamenti di alcuni impianti;

b) possibilità di alimentare lo stabilimento con materie prime alternative;

c) diversificazione produttiva dei metalli primari in ossidi, polveri e composti.

Va infine ricordato che, per l'esame di questi ed altri aspetti, è stato affidato a società di consulenza operanti nel settore l'incarico di uno studio, i cui risultati saranno disponibili entro il primo trimestre del 1979, e costituiranno la base delle decisioni relative allo stabilimento.

Il Ministro delle partecipazioni statali
BISAGLIA

26 febbraio 1979

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, o promuovere, per superare l'attuale situazione di abbandono nella quale trovasi quell'importante monumento che è la chiesa di Ognissanti sorgente nell'agro di Valenzano, in provincia di Bari: si tratta di una significativa costruzione romanica, a croce greca, fascinosa anche per il colore attuale del calcare con il quale fu costruita.

(4 - 02279)

RISPOSTA. — La Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici della Puglia, qualche anno fa, ha fatto eseguire un accurato restauro della chiesa in questione, proprio al fine di assicurare la migliore conservazione.

L'immobile, di proprietà della Basilica di S. Nicola di Bari, è poco utilizzato perchè si trova in aperta campagna e pertanto è esposto a ripetuti atti vandalici da parte di teppisti della zona.

Al fine di evitare il ripetersi di tali atti, i padri domenicani della Basilica di S. Nicola hanno manifestato il proposito di tenere aperta la chiesa con continuità affidandone la custodia a gruppi giovanili locali ed hanno già concordato con la citata Soprintendenza il programma delle opere di manutenzione, i cui lavori sono già in corso.

Il Ministero, comunque, tramite il citato ufficio periferico, continuerà a seguire con attenzione la questione.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
ANTONIOZZI

26 febbraio 1979

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, o promuovere, per il restauro dello storico castello di Mussomeli.

Quel monumento della Sicilia medioevale, famoso per tanti eventi, da decenni e decenni non è oggetto di manutenzione e non se ne prevede alcuna utilizzazione, onde gli ambienti culturali e la stampa dell'Isola sono giustamente allarmati per il suo crescente deperire nell'abbandono.

(4 - 02281)

RISPOSTA. — Dalle notizie comunicate dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Palermo risulta che il Castello di Mussomeli appartiene agli eredi di

Lanza Branciforti Giuseppe, principe di Trabia.

La predetta Soprintendenza nel 1974, su richiesta dell'allora competente Ministero della pubblica istruzione, espresse parere favorevole all'acquisizione dell'edificio monumentale al demanio dello Stato o della Regione. A seguito della non disponibilità sia del Ministero che della Regione è stata sollecitata l'acquisizione da parte del Comune che, nell'agosto del 1975, ha comunicato alla Soprintendenza l'impossibilità finanziaria all'acquisto del Castello.

Ciò premesso, si informa che la Soprintendenza ha assicurato che interesserà nuovamente l'Amministrazione comunale per la acquisizione dell'immobile, anche in considerazione del fatto che, ai sensi della legge regionale n. 80 del 1° agosto 1977, il Comune può ottenere un contributo pari al 95 per cento della spesa occorrente per l'acquisto.

Sarà così possibile il pieno recupero del Castello che, accuratamente restaurato, potrà quindi essere utilizzato quale sede delle attività culturali del paese.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
ANTONIOZZI

26 febbraio 1979

CIFARELLI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, o promuovere, per la tutela e la sistemazione de « Le Quattro Colonne » site nella località di Santa Maria al Bagno nel comune di Nardò. Trattasi, invero, di una cospicua testimonianza storica del Salento, in un complesso ambientale che è anche di notevole interesse turistico.

(4 - 02289)

RISPOSTA. — La località « Quattro Colonne » di S. Maria al Bagno nel comune di Nardò risulta sottoposta a vincolo paesistico dal 1975.

La denominazione di « Quattro Colonne » è dovuta appunto alla presenza di quattro torrioni angolari alti 16 metri, unica testimonianza rimasta di un complesso fortificato quadrilatero, costruito nel 1535 a difesa delle popolazioni rivierasche dalle incursioni saracene, già denominato « Torre del Fiume » e crollato da tempo remoto.

I ruderi si trovano in proprietà privata, in un'area che ospita ristoranti e attrattive turistico-residenziali proprie delle zone costiere balneari.

Quanto alla sistemazione della località, si ritiene che nulla, più di quanto abbiano realizzato i privati ed il Comune, possa essere attuato, considerando anche che le norme di tutela in vigore consentono interventi di minima entità e quindi costituiscono sufficiente garanzia per la conservazione delle caratteristiche ambientali.

Comunque la Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici, non appena avrà acquisito elementi utili per una appropriata valutazione del problema, provvederà ad istruire la proposta di vincolo dei ruderi *ex lege* 1089/1939.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
ANTONIOZZI

26 febbraio 1979

CIPELLINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che proprio oggi, 27 settembre 1978, la prima locomotiva italiana raggiungerà la stazione ferroviaria di Tende, nel ricostruito tratto della linea ferroviaria Cuneo-Nizza, si chiede di conoscere se il Ministro non ritiene opportuno e possibile istituire già per il prossimo inverno, e più precisamente per la durata della stagione sciistica, treni per sciatori e turisti da Tende a Limone Piemonte e viceversa, ciò che permetterebbe un minore intasamento della strada statale « del colle di Tenda », sovente pericolosa o chiusa per la caduta di valanghe, maggiore comodità per gli sciatori in arrivo dalla Francia e minori problemi per la sistemazione degli automezzi nei centri turistici interessati.

(4 - 02136)

RISPOSTA. — In relazione alla richiesta dell'onorevole interrogante tendente ad ottenere

l'istituzione di treni straordinari per sciatori e turisti nell'attuale periodo invernale sul tratto Limone-Tende, si comunica che — al momento — il tratto in questione non è aperto all'esercizio ferroviario perchè sono tuttora in corso, a cura delle ferrovie francesi, i lavori per la messa in opera del binario e dei piazzali di stazione.

Sono inoltre in corso accordi con le ferrovie francesi stesse per lo studio delle norme di circolazione da attuare sulla nuova linea.

Per ora il servizio è limitato alla sola effettuazione di convogli per il materiale da costruzione; si prevede che la riattivazione della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza possa essere effettuata con l'entrata in vigore del nuovo orario invernale 30 settembre 1979.

Il Ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile
COLOMBO

23 febbraio 1979

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

se risponde a verità la notizia che la sospensione dei lavori di ripristino della tratta ferroviaria Santa Vittoria-Alba, in provincia di Cuneo, sarebbe da considerare definitiva in quanto l'azienda intenderebbe spostarne di alcuni chilometri la sede;

in caso affermativo, se i comuni della zona sono stati portati a conoscenza del progetto per una valutazione in termini di praticità e di salvaguardia dell'economia.

(4 - 02354)

RISPOSTA. — Come è noto, a seguito delle copiose precipitazioni e delle abbondanti nevicate cadute nella stagione invernale 1977-1978, si sono verificati gravi dissesti del corpo stradale del tratto di linea compreso tra le stazioni di Alba e Brà della linea Cantalupo-Cavallermaggiore.

La vastità e complessità del movimento che ha coinvolto tutta la falda collinare sino ai margini dell'abitato di Santa Vittoria e che nella prima decade del mese di aprile 1977 e nel gennaio-febbraio del 1978 si è fortemente aggravato interessando altri tratti di rilevato tra i chilometri 67 e 69 non ha permesso finora la ripresa della circolazione dei treni.

Sono, peraltro, in avanzato corso i lavori di ripristino della sede ferroviaria.

Intanto, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, in considerazione delle particolari condizioni geo-morfologiche delle zone interessate dai dissesti e del possibile ripetersi nel futuro di ulteriori movimenti franosi, ha in corso indagini e studi per eventuali soluzioni alternative di tracciato nel tratto di linea tra le stazioni di Monticello d'Alba e Brà.

Allo stato attuale degli studi ogni ipotesi circa l'eventuale soluzione alternativa di tracciato che potrà essere adottata appare prematura.

Si assicura comunque che al momento opportuno non si mancherà di prendere opportuni contatti con i comuni interessati.

Il Ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile
COLOMBO

1° marzo 1979

COLELLA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Considerato che nella disputa dell'incontro calcistico di domenica 14 maggio 1978 a Nocera Inferiore (Salerno) tra il Catania e la Nocerina, capoliste della serie C, girone C, l'arbitro, signor Lanzetti di Viterbo, ha assunto decisioni, a dir poco, provocatorie nei riguardi del pubblico che affollava in ogni ordine di posti lo stadio « San Francesco »;

visto che, il più delle volte, gli atti di intolleranza dei « tifosi » sono proprio in dipendenza di discutibili decisioni arbitrali,

l'interrogante chiede di conoscere se è allo studio, da parte degli organi competenti, un meccanismo di controllo, tale da rendere meno indiscriminante, sul campo, la decisione della terna arbitrale e, frattanto, non si ritenga di intervenire per una designazione di arbitraggi fatta con persone qualificate, serene ed obbiettive.

(4 - 01884)

RISPOSTA. — Si fa presente che, come è noto, il settore sportivo ha avuto, in Italia, sviluppo particolare determinato dal fatto che l'attività legislativa ed anche la massima fonte di diritto italiano costituita dalla Costituzione non hanno preso in diretta considerazione la materia sportiva.

Questo ha comportato che il settore dello sport, gestito sin dall'inizio da privati e rimasto per lunghi anni affidato alle cure di un ente che solo in epoca recente ha ricevuto una precisa qualificazione giuridica pubblica, sia regolamentato, anche in considerazione della peculiarità della materia agonistica, da norme speciali elaborate in seno agli organismi che presiedono alle singole attività sportive, norme che la stessa dottrina non è concorde nello stabilire se appartengono alla sfera pubblica od a quella privata.

Tra queste norme, che si caratterizzano altresì, per ricevere maggior forza e prestigio, dall'essere riconosciute valide in sede internazionale in tutti i paesi del mondo, rientrano quelle che presiedono al gioco calcio cui in Italia provvede la Federazione italiana giuoco calcio i cui regolamenti fissano anche le norme sulle designazioni arbitrali fatte da una particolare Commissione, la Commissione arbitri nazionali, che è organo della Associazione internazionale arbitri.

Le norme regolamentari delle Federazioni sportive, che costituiscono un organico sistema ordinamentale tanto che la migliore dottrina le ha designate come complesso relativo alla « giustizia sportiva », sfuggono all'imperio del diritto pubblico dal momento che nella disciplina sportiva le Federazioni risultano sovrane in ragione sia della loro autonomia fondata sul carattere privatistico che sta alla base del sistema federale, sia della specialità delle materie disciplinate che danno luogo ad un sistema di rapporti che non potrebbero trovare disciplina negli schemi di diritto privato o di diritto amministrativo.

Si ha motivo di ritenere quindi che, allo stato, non sia possibile intervenire per regolamentare, dall'esterno, i meccanismi elaborati dalla stessa vita sportiva.

Nel caso di specie la Federazione italiana giuoco calcio ha fatto presente che le designazioni arbitrali, fatte dalla predetta Commissione, danno il massimo affidamento per essere il risultato di una meditata ed equilibrata scelta di persone capaci per la loro preparazione tecnica e per il loro equilibrio morale.

La predetta Federazione ha posto in rilievo che le condizioni ambientali, lo stato di estrema tensione e di viva attesa creatosi nel pubblico alla vigilia della gara Nocerina-Catania, squadre in testa alla classifica a pari merito, hanno provocato le deprecate contestazioni da parte dei tifosi locali nel momento in cui essi si sono ritenuti danneggiati da una decisione arbitrale.

Ha fatto inoltre presente che queste forme di intemperanza che si verificano in determinate particolari circostanze negli stadi italiani, e non soltanto in quelli italiani, trovano fondamento molto spesso al di fuori del fatto puramente sportivo dal momento che le tensioni, le soddisfazioni e le inibizioni accumulate nel corso della settimana trovano spesso sfogo sugli spalti di uno stadio come si ha purtroppo motivo di ritenere sia accaduto in occasione dell'incontro Catania-Nocerina.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo
PASTORINO

28 febbraio 1979

CROLLALANZA. — *Al Ministro dei trasporti ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere, in relazione al nuovo piano di investimenti per gli aeroporti, quali provvedimenti siano previsti per mettere in condizioni di piena efficienza l'aeroporto di Palese (Bari), in considerazione del crescente traffico che si verifica in quello scalo, in contrasto con le deficienze tuttora ivi esistenti, nonchè degli impegni già assunti dalla Cassa per il Mezzogiorno e degli affidamenti dello stesso Ministero.

In modo particolare, occorre provvedere:

alla nuova aerostazione passeggeri, poichè quella esistente, per mancanza di spazio,

costringe parte notevole di essi a rimanere allo scoperto;

alla bretella di allacciamento tra le vecchie piste e la nuova;

ad adeguati parcheggi e piazzali;

ad una adeguata rete anticendi;

all'impianto ecologico, senza del quale ne risentono tutti i servizi esistenti;

agli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione dell'energia elettrica, a quelli telefonici e di radioassistenza.

In considerazione anche delle prospettive di sviluppo di servizi internazionali e di impiego di apparecchi di particolare esigenza, si rende necessario, infine, mettere in cantiere anche un primo stanziamento per sviluppare la nuova pista da 2.200 a 3.000 metri.

(4 - 01919)

Risposta. — Si risponde anche a nome del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

La Cassa per il Mezzogiorno non potrà più fare fronte ad ulteriori previsti interventi nel settore aeroportuale, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del piano quinquennale degli interventi nel Mezzogiorno, di cui all'articolo 1 della legge 2 maggio 1976 n. 183; pertanto tutti i lavori, previsti in precedenza dalla suddetta Cassa, sull'aeroporto di Bari, rientrano nelle competenze della Direzione generale dell'aviazione civile.

Conseguentemente, alla luce di quanto sopra esposto, la Direzione generale suddetta dovrà intervenire sull'aeroporto di Bari, per rendere agibili le opere che sono state iniziate con i precedenti finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, attraverso gli stanziamenti previsti nell'apposito disegno di legge già approvato dal Senato ed attualmente all'esame della Camera dei deputati.

Con tali stanziamenti, pur non pervenendo alla copertura dell'intero disavanzo degli impegni programmatici precedentemente presi dalla Cassa per il Mezzogiorno, per il completamento dell'intero aeroporto, si realizzeranno le infrastrutture indispensabili per rendere il nuovo aeroporto autonomamente operante.

Il Ministro dei trasporti e ad interim *della marina mercantile*
Colombo

23 febbraio 1979

D'AMICO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se conosce lo stato di grave disagio ed i costi straordinari che, oramai da troppo tempo, vanno derivando dalla sospensione dell'uso del tratto della ferrovia « Sangritana », tra San Vito Chietino e San Vito Marina, sospensione avvenuta in conseguenza dell'inagibilità di meno di 50 metri di binari interessati da un movimento franoso provocato dall'alluvione abbattutasi sulla zona nello scorso mese di febbraio 1978.

Non apparendo che siano da considerare di grande rilievo la natura e l'entità dei lavori occorrenti per ripristinare un così breve tratto di linea, mentre assolutamente cospicui, se quantificati, risultano i danni causati dal prolungarsi della situazione di cui sopra;

poichè gli utenti di quella ferrovia in concessione, che costituisce via di accesso alla strada statale « Adriatica » Ancona-Lecce per una vasta area interna dell'Abruzzo appenninico, sono costretti al trasbordo con servizi di autolinee per raggiungere lo scalo di San Vito-Lanciano — comportando ciò ovvi disagi che disaffezionano all'uso del mezzo ferroviario — e poichè l'intenso movimento merci diretto alla stessa area e da essa in partenza deve essere addirittura arrestato non più al predetto scalo, ma a quello di Ortona a Mare, determinando aggravi di costi per la maggiore lunghezza dei percorsi,

l'interrogante auspica e chiede che siano assunte le iniziative più opportune, non potendosi ritenere oltre procrastinabile l'avvio dei lavori di riparazione di danni, a quanto risulta non gravissimi, provocati da una frana verificatasi ben 10 mesi or sono.

(4 - 02346)

Risposta. — Per il ripristino dell'esercizio ferroviario sulla tratta fra San Vito Chietino e San Vito Marina della Ferrovia Sangrita-

na, interrotta a causa di una frana, la Società concessionaria ha presentato un progetto redatto sulla base di sondaggi geognostici effettuati nei mesi di maggio e giugno 1978.

Per la realizzazione di detto progetto è prevista una spesa di lire 158.940.000 ai prezzi del settembre 1978.

Trattandosi della ricostruzione di una opera d'arte a sostegno sia della sede ferroviaria che della sede della strada comunale intersecante, la Società concessionaria, su indicazione del Ministero dei trasporti, ha chiesto all'Amministrazione comunale competente il concorso nella suddetta spesa per la parte di sua spettanza.

Al momento, la realizzazione degli interventi programmati è rinviata in attesa di definizione, da parte del comune di San Vito, del finanziamento dei medesimi.

Il Ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile
COLOMBO

23 febbraio 1979

DI NICOLA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se è vero che gli aeroporti di Trapani, Pantelleria e Lampedusa siano stati esclusi dal rifinanziamento dei lavori in atto, con la conseguenza che le opere già avviate non saranno completate, mentre lo Stato sarà costretto a pagare penali alle imprese appaltatrici.

Pare che in sede parlamentare sia prevalso, ultimamente, il criterio di favorire negli interventi i grandi aeroporti.

L'interrogante ritiene doversi considerare in ogni caso che, a parte gli impegni presi dallo Stato con il noto programma aeroportuale, l'interruzione dei lavori in corso nei tre aeroporti suddetti è pregiudizievole allo sviluppo economico e sociale del trapanese e della Sicilia in generale.

Con strutture adeguate si possono incrementare e migliorare i servizi. Detti aeroporti servono popolazioni isolane per le quali il mezzo aereo è spesso vitale ed assorbono un traffico turistico in continuo, costante incremento.

(4 - 02294)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Giova innanzitutto premettere che non si è mai inteso lasciare incompiute le opere in corso di esecuzione sugli aeroporti di Trapani, Lampedusa e Pantelleria; anzi, con una perizia recentemente approvata dal Comitato di cui all'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973 n. 825, si è disposta una diversa esecuzione del lavoro per l'aeroporto di Lampedusa che, mantenendo praticamente inalterata la spesa, aumenta la ricettività dello scalo.

Ciò premesso è da far presente che è stato predisposto un disegno di legge, approvato dal Senato ed attualmente all'esame della Camera dei deputati, nel quale sono previste somme destinate ai tre aeroporti della Sicilia per far fronte ai maggiori oneri per revisione prezzi proprio per portare a compimento i lavori programmati.

Non sono invece previste sugli scali citati opere supplementari di ampliamento, sia perchè non necessarie, sia perchè il Parlamento ha ritenuto di concentrare gli ulteriori investimenti sugli aeroporti con maggior volume di traffico.

Il Ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile
COLOMBO

23 febbraio 1979

FABBRI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se rispondono al vero le notizie, riportate con giusta evidenza dalla stampa locale, relative ai propositi, che starebbero per maturare in sede regionale o ministeriale, di procedere alla soppressione della Soprintendenza ai beni ambientali e architettonici (già Soprintendenza ai monumenti) di Parma (ufficio staccato della Soprintendenza di Bologna).

Nel caso in cui tali notizie non risultassero infondate, si chiede se il Ministro non ritenga di dovere immediatamente intervenire per bloccare sul nascere questa assurda decisione.

Infatti, la soppressione dell'ufficio di Parma e il suo assorbimento nella Soprintendenza ai monumenti di Bologna non trovano alcuna valida giustificazione se si considera che:

a) l'ufficio di Parma è stato costituito per rispondere alle esigenze di tutela del patrimonio artistico-monumentale dell'intera Emilia occidentale e, in questo senso, è omologo alla Soprintendenza istituita a Ravenna;

b) l'accentramento degli uffici a Bologna comporterebbe un incremento di spese per il personale e un notevole disagio per le popolazioni dell'Emilia occidentale: esso si inquadrerebbe comunque in un'ottica di neocentralismo regionale, sarebbe contrario ad ogni criterio di decentramento e si risolverebbe in una ingiusta penalizzazione delle aree periferiche;

c) la necessità di mantenere l'ufficio di Parma è confermata dalla circostanza che, per la tutela del patrimonio artistico dell'Emilia occidentale, è stata istituita ed è operante la « Soprintendenza alle gallerie di Parma e di Piacenza ».

L'interrogante chiede infine se non si ritenga di dover adottare subito le misure necessarie perchè abbia a cessare l'attuale prassi, contraria non solo ai princìpi di funzionalità degli uffici ma anche al più elementare buon senso, secondo la quale si costringono quanti hanno necessità di contatti con la Soprintendenza ai monumenti di Parma a rivolgersi ad un architetto che lavora negli uffici di Bologna, soffocando per di più l'autonomia della sede di Parma con l'abolizione del protocollo e con il conseguente, incredibile andirivieni della corrispondenza da Parma a Bologna e viceversa.

(4 - 02163)

RISPOSTA. — Non risulta che presso questa Amministrazione sia stata iniziata alcuna pratica di soppressione di propri uffici operanti a Parma.

Si stanno anzi predisponendo provvedimenti di carattere generale tendenti a rafforzare e ad ottenere un miglioramento della operatività degli organi periferici.

Ciò premesso si comunica che con recente decreto ministeriale è stata autorizzata per accertate ragioni di servizio la costituzione di una sede operativa della Soprintendenza di Bologna nella città di Parma presso il Palazzo della Pilotta - Piazza Bodoni, 6.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
ANTONIOZZI

26 febbraio 1979

FOSCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — A conoscenza che l'Istituto tecnico commerciale parificato sito a Roma, in via Somalia, non ha provveduto a tutt'oggi alla restituzione dei documenti richiesti, fin dal 28 settembre 1978, dalla studente-lavoratrice Quadrelli Sonia, residente a Bellaria (Forlì) in via Tirreno n. 29, la quale, dopo aver conseguito presso il predetto istituto l'idoneità per l'ammissione alla 5ª ragioneria nella sessione estiva 1978, rischia ora di essere depennata dall'istituto tecnico commerciale « Volturio » di Rimini, sezione staccata di Sant'Arcangelo, dove è stata iscritta con riserva, in attesa della documentazione di cui trattasi, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di accertare le motivazioni di tale ritardo, che non costituisce un fatto isolato per istituti scolastici privati, propensi a reperire per vie diverse studenti che venissero impediti di essere ammessi alla scuola pubblica per difetto di documentazione.

(4 - 02212)

RISPOSTA. — Al riguardo, premesso che la questione è stata positivamente superata, con l'invio della documentazione all'Istituto richiedente in data 8 novembre 1978, si fa presente che il ritardo lamentato è stato determinato dalla necessità di accertare, sulla base delle disposizioni vigenti, la validità dei motivi addotti dall'interessata a giustificazione della propria richiesta.

Infatti, ai sensi di tali disposizioni, richiamate con le circolari ministeriali n. 204 del 4 giugno 1965, n. 231 del 28 settembre 1974 e n. 53 del 22 febbraio 1977, il rilascio del nulla osta per il passaggio da un Istituto legalmente riconosciuto ad un Istituto statale è previsto solo in casi di comprovata necessità ed è subordinato al verificarsi di circostanze impreviste, quali, ad esempio, il trasferimento della famiglia dello studente in altro comune dopo l'epoca degli esami; istituzione di scuola statale nel comune ove, nell'anno scolastico precedente, esisteva la sola scuola legalmente riconosciuta presso la quale lo studente ha sostenuto lo esame; iscrizione ad altra scuola, determinata dalla necessità che lo studente debba usufruire di borsa di studio o di posto gratuito o semigratuito in convitto.

Nel caso specifico, l'attenta valutazione delle giustificazioni presentate dalla signorina Quadrelli si è resa necessaria, dal momento che la predetta non aveva fatto alcun riferimento alla sua condizione di studente-lavoratrice, condizione che l'avrebbe esonerata dall'esibire il nulla osta della scuola di provenienza.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione
ARMATO

22 febbraio 1979

GIACALONE, VALENZA. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se è a conoscenza di quanto recentemente accaduto nell'isola di Pantelleria, dove è stato smantellato uno dei pochissimi « sesi » sopravvissuti dall'età della pietra.

Il grave fatto è accaduto in contrada Cimillia e pare che il prezioso materiale archeologico sia stato devastato da parte di ladri vandali per ricavarne materiale da costruzione.

(4 - 02172)

RISPOSTA. — Dagli accertamenti effettuati presso la Soprintendenza archeologica di Palermo, il Ministero è venuto a conoscenza del fatto che nell'agosto 1978 l'ispettore onorario professor Vincenzo Di Bartolo ha denunciato alla stazione dei carabinieri di Pantelleria e, per conoscenza, alla citata Soprintendenza ed al sindaco di Pantelleria, la manomissione di un « sese » in località Cimillia, presso punta Fram.

I carabinieri, effettuati gli accertamenti di competenza, hanno trasmesso gli atti alla Pretura, per cui non si hanno ancora notizie in merito.

Dagli accertamenti compiuti dalla Soprintendenza risulta che il « sese », che insiste in terreno di proprietà della s.p.a. Residence Garden, ha subìto una grave manomissione e la asportazione di circa metà della sua struttura probabilmente per prelievo di materiale da utilizzare in nuove costruzioni.

La Soprintendenza archeologica suddetta comunque ha comunicato che, al fine di evitare il ripetersi di atti simili, sta provvedendo ad una revisione di tutti i vincoli esistenti a Pantelleria, ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089, e sta predisponendo gli atti necessari alle imposizioni di nuovi vincoli.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
ANTONIOZZI

26 febbraio 1979

MARAVALLE, DALLE MURA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Premesso che il consiglio di istituto dell'Istituto professionale di Stato di via Gaeta 8, Roma, non ha approvato il bilancio consuntivo del 1977, decisione giustificata da irregolarità riscontrate nella gestione, l'interrogante chiede di conoscere, nella loro qualità di Ministri vigilanti, quali provvedimenti intendano adottare per l'accertamento delle responsabilità e per ripristinare nell'Istituto in questione le condizioni necessarie per una corretta gestione dei fondi pubblici.

(4 - 02368)

RISPOSTA. — In data 26 gennaio 1979, questo Ministero ha affidato ad un qualificato dirigente superiore di ragioneria l'incarico

di procedere ad un'accurata ispezione amministrativo-contabile al fine di accertare la esistenza delle irregolarità di gestione riscontrate dal Consiglio di istituto in occasione dell'approvazione del bilancio consuntivo — anno 1978 — dell'Istituto professionale di Stato di via Gaeta di Roma.

Richiesta di ispezione è stata avanzata anche dal provveditore agli studi di Roma.

In base alle risultanze questo Ministero adotterà gli opportuni provvedimenti per il ripristino di una corretta gestione finanziaria.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione
ARMATO

22 febbraio 1979

MINNOCCI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità.* — Per conoscere se risponde a verità che a S. Vito dei Normanni, in contrada Affarano, una industria a ciclo continuo di proprietà del signor Vitantonio Cavaliere provochi fenomeni di inquinamento da rumore e atmosferico e, inoltre, che il Tribunale amministrativo di Bari e successivamente il Consiglio di Stato abbiano revocato a tale industria il permesso di proseguire l'attività e per sapere quali provvedimenti si intendono eventualmente adottare a difesa dell'equilibrio ambientale della zona e a tutela delle popolazioni più direttamente interessate.

(4 - 01305)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Com'è noto, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 4, articolo 13, secondo comma, n. 8, la materia concernente l'igiene del suolo e dell'ambiente, l'inquinamento atmosferico e delle acque e gli aspetti igienico-sanitari delle industrie insalubri è stata trasferita alla competenza degli organi regionali.

Non risulta, pertanto, legittimato nel caso alcun diretto intervento di questa Amministrazione, nel senso richiesto dalla signoria vostra onorevole.

Lo scrivente ha, comunque, interessato in proposito, tramite il Commissario del Governo, la regione Puglia, la quale ha riferito che in ordine alla questione di cui trattasi è in atto pendente presso la competente autorità giurisdizionale ricorso del titolare della ditta responsabile dei segnalati inquinamenti avverso un atto di diffida della amministrazione del comune di S. Vito dei Normanni.

Un precedente gravame amministrativo — ad iniziativa di terzi — aveva accertato, infatti, che l'attività della ditta predetta era da considerarsi abusiva, in quanto svolta in zona fuori dell'area industriale.

Il Ministro della sanità
Tina ANSELMI

15 febbraio 1979

MINNOCCI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere il suo punto di vista e quello del suo Dicastero sulla Risoluzione n. 676, concernente la patente europea, adottata dalla Commissione permanente e approvata dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa nella seduta del 7 luglio 1978 (*Doc.* 4177).

Nella Risoluzione in esame l'Assemblea del Consiglio d'Europa, ricordando l'accordo intercorso tra i Ministri dei trasporti per la creazione di un modello comune di patente europea valido per tutti gli Stati del Consiglio d'Europa, chiede ai Governi degli Stati membri l'attuazione di un'estesa collaborazione per quanto concerne le violazioni dei codici stradali ed il ritiro della patente, al fine di ottenere la più ampia armonizzazione delle norme in materia.

(4 - 02350)

RISPOSTA. — L'attuale legislazione italiana del codice della strada consente già, in base all'articolo 91, di adottare provvedimenti restrittivi a carico dei conducenti che siano incorsi in più violazioni delle norme di comportamento ovvero abbiano prodotto la morte e lesioni gravi in caso di investimenti

e prevede altresì, con l'articolo 92, la formazione di uno schedario dei titolari di patenti di guida nel quale annotare le violazioni, gli investimenti ed i provvedimenti di sospensione o revoca delle patenti già rilasciate.

Nell'articolo 91 sono elencate le violazioni che debbono essere considerate e l'entità dei provvedimenti adottabili, secondo l'intervallo di tempo nel quale le violazioni stesse sono state commesse.

In sostanza esiste già il dispositivo giuridico di cui solo il funzionamento applicativo dovrebbe essere modificato per adeguarlo a quanto potrà essere stabilito in seguito ad accordi internazionali che armonizzino la materia.

Le caratteristiche della circolazione stradale e le esigenze per migliorarne la sicurezza non sono certamente diverse nei vari Stati d'Europa per cui non si può giustificare l'attuale situazione secondo la quale i medesimi fatti commessi dai conducenti di diverse nazionalità vengono sanzionati con provvedimenti non uguali.

Il Ministero dei trasporti è perciò favorevole ad una partecipazione attiva ai lavori tesi a pervenire ad una unificazione a livello europeo delle sanzioni applicabili ai conducenti responsabili di violazioni alle regole di circolazione.

Per quanto riguarda la istituzione di una patente di guida europea è da far presente che i relativi lavori presso il Consiglio delle Comunità europee sono entrati nella fase conclusiva. Infatti, salvo riserve di trascurabile importanza, gli Stati membri, ad eccezione del Regno Unito, hanno raggiunto un accordo soddisfacente in merito al ravvicinamento delle proprie legislazioni sulla materia di patenti di guida.

La questione verrà esaminata a livello politico nel Consiglio dei ministri della Comunità che avrà luogo a Bruxelles il 20 prossimo venturo.

Il Ministro dei trasporti e ad interim *della marina mercantile*
COLOMBO

10 febbraio 1979

MURMURA. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano assumere per rimediare ai gravissimi inconvenienti che si lamentano nella distribuzione idrica della sperduta frazione Cassari di Nardodipace.

(4 - 02320)

RISPOSTA. — La materia concernente l'approvvigionamento idrico locale si attribuisce alla diretta competenza dell'autorità comunale.

Nel caso, questa Amministrazione ha, pertanto, interessato il Commissario del Governo per la regione Calabria, che ha riferito secondo i dati che in proposito ha fornito la Prefettura di Catanzaro.

Secondo quanto comunicato, risulta che la frazione « Cassari » di Nardodipace è stata effettivamente interessata da fenomeni di inquinamento dell'acqua potabile.

Al momento, mentre è in atto un divieto comunale per l'utilizzazione dell'acqua, sono in corso ulteriori indagini di laboratorio per gli accertamenti sanitari del caso.

La situazione è sotto il più attento controllo.

Il Ministro della sanità
Tina ANSELMI

15 febbraio 1979

MURMURA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quale serio motivo osta alla realizzazione di un corso per studenti lavoratori presso il liceo « Zucchi », con sede a Monza, tanto giustamente reclamata in occasione dell'ultima trasmissione televisiva « Portobello ».

(4 - 02419)

RISPOSTA. — Questo Ministero rende noto di aver concesso per il corrente anno scolastico 1978-79 l'autorizzazione al funzionamento della terza classe di un corso per studenti lavoratori presso il liceo « Zucchi » di Monza.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione
Franca FALCUCCI

10 marzo 1979

PINNA. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei trasporti.* — Premesso che circa 4 milioni di passeggeri — in arrivo e in partenza — si affollano ogni anno nei porti sardi, accompagnati, talvolta, da oltre 300 mila automobili, e che, per quanto attiene agli scali aerei, si rileva la presenza di oltre un milione di passeggeri, mentre il movimento delle merci risulta abbia superato i 40 milioni di tonnellate;

rilevato, altresì, che le correnti turistiche vanno estendendosi e consolidandosi in tutto il territorio dell'Isola, con benefici effetti per le risorse locali e sul piano strettamente economico;

accertato, inoltre, che la problematica emergente, relativamente alla situazione dei trasporti, è stata ampiamente dibattuta dal convegno sui trasporti svoltosi a Cagliari nel 1972 ad iniziativa della Camera di commercio, artigianato ed agricoltura, ma del tutto disattesa, almeno per quanto riguarda le concrete proposte in esso formulate,

si chiede ai competenti Ministeri di programmare una riunione triangolare per esaminare compiutamente la situazione dei porti sardi d'interesse nazionale ed internazionale (Porto Torres, Olbia e Golfo Aranci, Arbatax, Cagliari e Porto Foxi), la situazione degli aeroporti civili (Alghero-Fertilia, Olbia-Venafiorita e Cagliari-Elmas), l'asse viario dell'Isola, ancora privo delle necessarie attrezzature agli incroci, e gli altri collegamenti stradali, onde presentare, d'intesa con la Regione sarda, un programma di sviluppo atto a sopperire alle più urgenti necessità dell'Isola.

L'interrogante precisa che l'attuale condizione dei trasporti e della viabilità in Sardegna rappresenta una diseconomia fondamentale che pesa negativamente sullo sviluppo economico e sociale dell'Isola, come si può desumere chiaramente dal reddito regionale che permane basso, ponendosi al 13° posto nella graduatoria delle 20 regioni italiane e risultando ragguardevolmente inferiore a quello medio nazionale (lire 818.616 *pro capite* nel 1973, contro il livello massimo di lire 1.364.453 registrato nella Regione autonoma della Valle d'Aosta e contro la stessa media nazionale di lire 1.071.920).

(4 - 02043)

RISPOSTA. — I porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres sono classificati nella 1ª classe della 2ª categoria dei porti marittimi nazionali e, pertanto, le funzioni amministrative concernenti la esecuzione e/o il potenziamento delle relative infrastrutture sono di esclusiva competenza statale.

Le esigenze dei tre scali anzidetti sono state già recepite da questo Ministero e da quello dei lavori pubblici nel progetto di programma di investimenti portuali per il periodo 1979-81, nonchè nel programma di opere da realizzare con i fondi autorizzati con la variazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici per lanno 1978 (III provvedimento di variazione di cui alla legge 28 dicembre 1978, n. 844).

Per il porto di Golfo Aranci, trattandosi di scalo la cui parte commerciale è riservata esclusivamente alle navi traghetto delle ferrovie dello Stato, tutte le opere necessarie a soddisfare le esigenze della predetta azienda sono di esclusiva competenza di quest'ultima, ai sensi dell'articolo 16 del regolamento di esecuzione del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

In proposito si comunica che nel porto anzidetto è in corso di realizzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici una seconda invasatura, per il cui arredamento le ferrovie dello Stato hanno già appaltato i lavori di costruzione del ponte mobile e di installazione del fasciame elastico per un importo di 708 milioni, finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno. Da parte dell'azienda è stato altresì iscritto lo stanziamento di 2.836 milioni nel piano-ponte (legge n. 52 del 1973) e nel programma di interventi straordinari (legge n. 377 del 1974) per lo adeguamento degli impianti di stazione, per il quale è in corso di approntamento la proposta di spesa.

Per il porto di Arbatax si precisa che, trattandosi di scalo non classificato ai fini commerciali e, quindi, da considerare come appartenente alla 4ª classe della 2ª categoria, le funzioni amministrative riguardanti la

esecuzione e/o il potenziamento di opere interessanti il commercio sono di competenza della regione a norma della legge regionale sarda 1° febbraio 1952, n. 8.

Per Porto Fox, infine, si fa presente che i relativi pontili sono stati realizzati in regime di concessione demaniale da una società che ha impiantato una raffineria sul litorale.

Per quanto si riferisce alle infrastrutture aeroportuali si precisa che, con i fondi stanziati dalle leggi n. 825 del 1973 e n. 493 del 1975, si sta eseguendo sugli aeroporti sardi di Alghero Fertilia, di Cagliari Elmas e di Olbia Costa Smeralda un ampio e complesso programma di interventi, che consentirà di rendere gli scali suddetti idonei a soddisfare le esigenze connesse con l'incremento che ha subito e subirà nel prossimo futuro il traffico aereo.

Attualmente, con i lavori in corso, la situazione presenta inevitabili problemi di carattere operativo in quanto alcuni interventi, per la natura propria delle lavorazioni, interferiscono con l'attività aerea, come ad esempio la riqualifica della vecchia pista di volo di Alghero Fertilia e la realizzazione degli impianti voli notte dell'aeroporto di Cagliari Elmas, che hanno portato a dover modificare i precedenti programmi dei lavori causando quindi ritardi nei lavori stessi e disagi all'attività aerea.

Per limitare quanto sopra, il Ministero dei trasporti ha avuto cura di concordare con la regione sarda e gli enti locali i tempi di chiusura degli aeroporti, pur dovendo sostenere maggiori oneri finanziari.

Comunque, per gli aeroporti di Olbia Costa Smeralda ed Alghero si prevede l'ultimazione dei lavori entro il 1979; per l'aeroporto di Cagliari Elmas l'ultimazione è prevista per il 1980.

Il lotto degli aeroporti sardi risulta in atto il più avanzato fra tutti i lotti di lavori appaltati in campo nazionale.

Il programma di avanzamento delle opere che riguardano le infrastrutture di volo, gli impianti e l'edilizia aeroportuale è sostanzialmente rispettato compatibilmente con i vari problemi che si sono dovuti affrontare.

Si prevede in ogni caso che, al compimento di tutti gli interventi, il sistema aeroportuale della Sardegna sarà in grado di sopperire alle esigenze di traffico aereo nazionale ed internazionale dell'intera regione.

Per un puntuale e sollecito coordinamento degli interventi dei vari Ministeri interessati, tutta la problematica connessa alle infrastrutture aeroportuali, portuali e viarie della Sardegna di competenza statale sarà periodicamente esaminata congiuntamente in apposite riunioni dei rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, dei trasporti e dei lavori pubblici.

Il Ministro dei trasporti e ad interim *della marina mercantile*
COLOMBO

24 febbraio 1979

PINNA. — *Ai Ministri della marina mercantile, dei trasporti e dell'interno.* — Premesso:

che l'intera opinione pubblica nazionale è stata vivamente colpita dal ripetersi sistematico dei naufragi lungo le coste sarde, con particolare riguardo al mercantile sovietico « Komsomoles » che ha registrato 8 morti e la cui vicenda presenta molti lati oscuri;

che, da 5 anni a questa parte, si vanno registrando disastri di ragguardevoli dimensioni lungo le coste della Sardegna, disastri che possono riassumersi nell'affondamento del mercantile « Fusina », al largo di Capo Pecora (Sant'Antioco), che ha registrato 18 morti ed un solo superstite; nella scomparsa di un motoscafo e di 2 giovani, sempre nei pressi di Capo Pecora; in numerose navi che si incagliano o affondano, come l'« Elisabetta » che viene inghiottita dal mare nei pressi di Porto Corallo; nella successiva tragedia della motocisterna « Universe Patriot », battente bandiera liberiana, che si incendia e va alla deriva, sempre nei pressi di Capo Pecora, con 15 persone disperse e 23 naufraghi (la tragica catena dei naufragi e della carenza dei soccorsi continua, tanto che affondano « Mater nostra », a Mal di Ventre, ed uno *yacht* inglese a La Maddalena, mentre si incaglia nel canale di San Pietro la motonave « Maria Costanza »);

che i disastri non accennano a cessare, tanto che nella costa occidentale dell'Isola scompare il « Martinsicuro II », un peschereccio del compartimento marittimo di Pescara, con tutto l'equipaggio e, in periodo successivo, il mercantile « Yoice », nei pressi di Mal di Ventre, unitamente al mercantile « Dino », sempre nelle infide acque di Capo Pecora, nei pressi di Sant'Antioco, dove, secondo quanto affermano esperti del mare, si troverebbe il più grande cimitero di navi naufragate in tutto il bacino del Mediterraneo (in quest'ultimo periodo di tempo, infine, affondano l'« Omega » nei pressi di Tavolara ed il « Biagino Lubrano »);

considerato che persone responsabili, ormai da anni, vanno richiedendo agli organi competenti mezzi adeguati per approntare il soccorso ai naviganti in pericolo, senza peraltro ottenere alcun sostanziale miglioramento, tanto che, come affermano pubblicamente i comandanti dei rimorchiatori, la tragedia si sarebbe potuta evitare solo che fossero disponibili adeguati mezzi di soccorso;

considerato, inoltre, che il ripetersi periodico e violento del maestrale rappresenta una delle cause principali dei naufragi, spesso tragici e luttuosi, ed impone una revisione radicale dei criteri fin qui seguiti per l'organizzazione dei soccorsi,

l'interrogante chiede cosa si attenda a predisporre una serie di stazioni di ascolto lungo tutto il periplo della costa sarda, di modo che, alla ricezione dei segnali di soccorso, possa scattare un dispositivo efficiente, con rimorchiatori, veloci imbarcazioni inaffondabili, sagole, boe, reti e quanto altro è necessario in simili pericolosi frangenti (compresi aerei, navi ed elicotteri, che non debbono necessariamente levarsi in aria all'ultimo momento, come purtroppo si è verificato in altre circostanze, quando era già avvenuto l'irreparabile), e chiede, altresì, se, data la gravità della situazione innanzi segnalata, i Ministri interrogati non ritengano urgente, d'intesa con la Regione, discutere dell'argomento ed assumere tutte le misure opportune.

(4 - 02049)

RISPOSTA. — L'interrogazione indicata in oggetto ripropone, negli stessi termini, la problematica che costituiva materia dell'interrogazione a risposta orale n. 3 - 01822 della VI legislatura, alla quale il Governo rispose nella seduta pubblica del Senato del 5 aprile 1976 (Resoconto sommario n. 555).

Ad aggiornamento di tale risposta si comunica quanto segue.

Ai fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dispone in Sardegna della seguente organizzazione di impianti tecnicamente idonei ad assicurare il servizio radiomarittimo di corrispondenza pubblica in tutte le direzioni:

— Stazione radio costiera PT di Cagliari, che effettua il servizio radiotelegrafico su onde medie (500 KHz), il servizio radiotelefonico su onde medie (2MHz) ed il servizio radiotelefonico su onde metriche (VHF), a mezzo degli impianti ubicati nella predetta città e stazioni di Campu Spina, Monte Serpeddi e Porto Cervo.

Per quest'ultima località è stato provveduto nel frattempo alla sostituzione dell'impianto con una nuova stazione di più moderna concezione ed è in programma un ulteriore potenziamento dell'impianto medesimo, con l'installazione di un secondo terminale che consentirà un più rapido espletamento del traffico.

Per quanto concerne la Stazione radio costiera di Porto Torres, essa effettua il servizio radiotelefonico su onde medie (2MHz) e su onde metriche (VHF); per questi ultimi impianti si prevede il loro spostamento, a breve termine, in località Osilo, dalla quale possono essere servite sia la zona di mare prospicente Alghero sia quella interessante il Golfo dell'Asinara e lo stretto di Bonifacio.

La realizzazione della stazione radiotelefonica di Alghero, cui si faceva cenno nella risposta resa dal Governo nella seduta del 5 aprile 1976, è, pertanto, subordinata all'esito delle prove di collegamenti che, ovviamente, si attueranno dopo i lavori relativi al suddetto spostamento.

Infine, è in programma per la Sardegna il potenziamento degli impianti radiotelefonici in VHF per la navigazione a breve distanza dalla costa mediante l'installazione di altri impianti, in relazione alle esigenze della utenza.

Per quanto concerne i mezzi nautici di cui dispongono per i servizi di istituto gli Uffici periferici di questa Amministrazione in Sardegna, essi sono passati, dall'aprile 1976 alla data odierna, da 23 a 24, essendo entrate in servizio una nuova motovedetta d'altura, destinata di recente alla Capitaneria di porto di Cagliari, e 2 motovedette Keit Nelson, destinate ai porti di Olbia e S. Antioco, nell'ultimo dei quali è stata anche trasferita una motovedetta tipo Barnet, già in servizio a Cagliari, mentre sono stati ritirati dal servizio una motovedetta costiera e un battello pneumatico.

In tal modo è stato operato un potenziamento dei mezzi nautici di soccorso operanti in Sardegna, in quanto, in relazione alle possibilità logistiche dell'isola, sono stati destinati ai predetti Uffici motovedette più idonee quali le Keit Nelson con l'aggiunta di una motovedetta d'altura.

Per quanto concerne, infine, l'impiego in Sardegna, a scopo di soccorso in mare, dei mezzi aerei e navali delle Forze armate, le quali intervengono, come è noto, in ogni circostanza con la massima tempestività, si comunica che il piano di potenziamento e ristrutturazione del servizio SAR è in corso di approvazione e che la relativa attuazione si prevede possa avere inizio nel corrente anno.

Il Ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile
COLOMBO

24 febbraio 1979

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

se sia a conoscenza che il contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria degli autoferrotranvieri è stato esteso, dal 1976, alle aziende private di trasporto;

se risulti che tale contratto non è stato ancora applicato, con gravissimo disagio per l'intera categoria, che talora comporta agitazioni di carattere sindacale che si ripercuotono negativamente, specie nella stagione turistica, con grave nocumento per le popolazioni dell'Isola.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere le ragioni della mancata applicazione del contratto e quali decisioni il Ministero abbia intenzione di assumere per la tutela dei diritti solennemente sanciti nei contratti che, purtroppo, ancora una volta non trovano adeguata e tempestiva attuazione nella Regione sarda.

(4 - 02064)

RISPOSTA. — Il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale autoferrotramviario, stipulato il 23 luglio 1976, ha trovato attuazione nelle varie regioni, per ciò che concerne le aziende private concessionarie di autoservizi di interesse regionale, in seguito ad interventi legislativi delle Regioni interessate che hanno provveduto a corrispondere contributi alle aziende stesse al fine di coprire i maggiori oneri derivanti dal nuovo contratto di lavoro.

Per quanto riguarda invece la Regione autonoma della Sardegna, la medesima, interessata da questa Amministrazione, ha fatto conoscere che è suo intendimento di trattare la questione dell'applicazione del contratto presso tutte le aziende private concessionarie di autoservizi nell'Isola ma che i reiterati inviti rivolti alla Federazione regionale unitaria degli autoferrotramvieri della Sardegna sono rimasti finora senza esito.

Quanto ad eventuali interventi di questa Amministrazione in materia, essi si sono esauriti in via amministrativa in quanto la questione dell'applicazione del contratto nelle singole Regioni è stata risolta con l'adozione di appositi strumenti legislativi, emanati dalle Regioni stesse, interventi peraltro realizzati a seguito di apposito contributo finanziario dello Stato.

Il Ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile
COLOMBO

23 febbraio 1979

PINNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio in cui si trovano gli allievi dell'Istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Oristano (Nuraxinieddu - località « Palloni ») a seguito della mancanza di attrezzature didattiche e, in particolare, per la assoluta mancanza di tute, stivali, zappe, vanghe, rastrelli, tubi di irrigazione, eccetera.

Per sapere altresì se gli risulti che, nel cennato Istituto, funziona un solo trattore su oltre 20 ettari di superficie coltivabile per la sperimentazione e che ancora non risulta collegata col plesso scolastico l'energia elettrica e la stessa scuola risulta, conseguentemente, priva di acqua potabile e se, in conseguenza di quanto sopra segnalato e al fine di assicurare il regolare svolgimento dell'anno scolastico, non si ritenga urgente, utile ed opportuno un intervento da parte del Ministero per ovviare al più presto alle gravi deficienze lamentate.

(4 - 02296)

Risposta. — L'Istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Oristano, autonomo dal 1° ottobre 1976, ha provveduto a colmare le carenze di attrezzature didattiche verificatesi nel primo anno di funzionamento, per cui oggi due o anche tre classi contemporaneamente possono svolgere regolarmente esercitazioni aziendali.

L'Istituto è dotato di una trattrice grande e di un trattorino con relative macchine operatrici efficienti per le esercitazioni degli alunni e per la coltivazione dell'azienda. È dotato inoltre di tubi di irrigazione, di irrigatori e di canalette di irrigazione, tutti egualmente sufficienti per le esercitazioni.

Per quanto riguarda l'impianto dell'energia elettrica, l'Istituto dispone di una cabina propria di trasformazione, collegata ad una cabina dell'ENEL, che fornisce elettricità a tutti i locali adibiti ad uffici e a tutte le aule scolastiche.

Solo i locali da adibire a convitto degli allievi sono privi di energia elettrica, ma i lavori di allacciamento sono in corso di esecuzione e saranno ultimati quanto prima.

L'Istituto è fornito di acqua potabile già da due anni.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione
Armato

22 febbraio 1979

PINNA, GIOVANNETTI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se non ritenga lesivo degli interessi turistici del nostro Paese il listino prezzi praticati nei servizi di mescita degli aeroporti in generale e, in particolare, di quelli di Roma e di Cagliari.

Risulta, infatti, agli interroganti che, sia nel servizio di mescita e sia negli altri reparti dove sono disponibili generi di *comfort*, i prezzi sono di ben tre volte superiori a quelli comunemente praticati.

Si chiede, pertanto, di conoscere quale azione intenda svolgere il Ministero per rompere tale scandaloso arbitrio che suscita vibrate e giustificate proteste da parte dei viaggiatori.

(4 - 02074)

Risposta. — Si fa presente, preliminarmente, che questo Ministero non ha alcuna competenza in materia di gestione dei servizi di ristoro esistenti presso gli aeroporti anche se è di tutta evidenza la generale rilevanza turistica dei servizi di assistenza ai viaggiatori nelle stazioni ferroviarie ed aeroportuali.

Sull'argomento è stato quindi interpellato il Ministero dei trasporti che ha comunicato che i listini dei prezzi, praticati dalle ditte che hanno in concessione servizi di bar negli aeroporti nazionali, sono approvati dalla Direzione generale dell'aviazione civile e sono equiparati in tutti gli aeroporti a quelli degli esercizi di 1ª categoria.

La predetta Amministrazione ha messo in evidenza che ai dipendenti delle suddette ditte concessionarie va esteso il contratto collettivo di lavoro degli addetti ai servizi aeroportuali anche per quanto concerne l'aspetto economico.

L'adozione di tale contratto, conseguentemente, comporta per i titolari delle ditte sopracitate un maggior onere del 35 per cento rispetto al costo del lavoro dei dipendenti di pubblici esercizi normali e questo spiega il maggior costo dei generi venduti negli esercizi di ristoro degli aeroporti.

Il Ministero dei trasporti ha poi precisato che i prezzi praticati negli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino corrispondono a quelli dei bar di 1ª categoria del comune di Roma e che quelli praticati nell'aeroporto di Cagliari, invece, sono equiparati ai prezzi dei bar di 2ª categoria, in quanto nella città di Cagliari non esistono listini di prezzi per bar di 1ª categoria; entrambi i prezzi subiscono tuttavia la prevista maggiorazione del 35 per cento.

D'altra parte tale maggiorazione è giustificata in quanto vi sono maggiori oneri sostenuti dal concessionario del servizio rispetto a quelli gravanti su qualsiasi esercizio di città. Gli oneri in questione sono principalmente riferibili al costo del personale, sia per indennità di trasporto, sia per indennità connesse al posto di lavoro, sia per il numero di unità impegnate giornalmente per assicurare il servizio secondo le esigenze del traffico aereo. Va tenuto infatti presente che durante tutto l'anno l'ora di apertura dell'esercizio è stabilita alle 6 del mattino, mentre la chiusura, che anche nella bassa stagione non avviene prima delle 21,30, resta comunque subordinata alla partenza dell'ultimo volo di linea e di eventuali voli speciali o *charter*, senza possibilità di preavviso, se non a breve tempo, per eventuali ritardi. Lo stesso orario viene osservato in tutti i giorni festivi dell'anno. Nessuna maggiorazione dei prezzi è prevista per il servizio notturno.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo
Pastorino

24 febbraio 1979

PINTO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se, in occasione della tragica vicenda del naufragio dello « Stabia I », vi siano state deficienze nel campo del servizio dei soccorsi, con assenze non giustificate del personale addetto.

(4 - 02430)

Risposta. — Con decreto in data 18 gennaio 1979 l'inchiesta formale sul naufragio della motonave « Stabia I » è stata affidata a una Commissione speciale, ai sensi dell'articolo 580 del codice della navigazione.

La predetta Commissione in data 23 gennaio 1979 ha iniziato i lavori di competenza inerenti all'accertamento delle cause e delle eventuali responsabilità del sinistro sopraspecificato.

Si fa pertanto riserva di fornire precisi elementi appena saranno ultimati i lavori della predetta Commissione, che proseguono attivamente, col massimo impegno.

Il Ministro dei trasporti e ad interim *della marina mercantile*
Colombo

23 febbraio 1979

POLLASTRELLI, MODICA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Il Ministro avrebbe comunicato alla Regione Lazio l'intenzione di procedere alla soppressione del tratto di linea della ferrovia in concessione Roma-Nord, tra Civita Castellana e Viterbo, mentre la stessa Regione ha programmato e richiesto, nel piano di riassetto delle linee in concessione, l'inderogabile necessità di ristrutturare l'intera linea Roma-Civita Castellana-Viterbo per il ruolo e la funzione sociale cui essa assolve.

Se rispondesse a verità l'intenzione del Ministero, le conseguenze sarebbero catastrofiche per migliaia di pendolari ed utenti (in particolar modo studenti e lavoratori) che si servono del tratto ferroviario che si vorrebbe sopprimere e che congiunge vari comuni montani dell'alto viterbese con Viterbo, Civita Castellana e Roma, centri, questi, difficilmente servibili con il trasporto su gomma (autobus), specie nei periodi invernali, e senz'altro con un maggiore dispendio e spreco di mezzi finanziari rispetto alla rotaia.

Tagliare a metà detta linea con la soppressione del tratto Viterbo-Civita Castellana significherebbe, inoltre, perdere ingenti valori costituiti da impianti e materiale rotabile, e lasciare alcuni centri senza mezzi di comunicazione.

Gli interroganti chiedono, pertanto, di sapere:

se corrisponde a verità la volontà ministeriale di procedere all'ingiustificata soppressione del tratto di ferrovia Civita Castellana-Viterbo;

quali sono le assurde motivazioni addotte per giustificare una tale decisione.

(4 - 02385)

RISPOSTA. — Il tratto di linea compreso tra Civita Castellana e Viterbo, della ferrovia Roma Nord a scartamento normale, si svolge su un percorso molto tortuoso con rampe in forte pendenza e numerose curve con raggio di 100 metri. Per queste ragioni la velocità di esercizio consentita dalla linea ed il *comfort* di marcia sono inadeguati alle esigenze e, d'altra parte, un eventuale intervento di risanamento tecnico non assicurerebbe alcun miglioramento dell'attuale situazione. Sarebbe quindi necessaria la integrale ricostruzione della linea ferroviaria, con criteri più moderni, onde soddisfare le esigenze degli utenti.

In relazione alle inadeguate caratteristiche del servizio, il trasporto delle persone sul tratto di linea ferroviaria tra Civita Castellana e Viterbo è di entità irrilevante e comporta spese di esercizio elevatissime. In proposito, secondo i dati forniti dall'azienda esercente riferiti all'anno 1977 e comunicati dalla Regione Lazio, risulta un introito per i viaggiatori nel servizio extraurbano (da Prima Porta a Viterbo) di sole lire 186.906.700. Tenuto conto che i viaggiatori trasportati su questa tratta sono stati, nello stesso anno, 609.399, per ciascun viaggiatore è stata percepita in media la somma di circa lire 307, mentre il corrispondente costo del trasporto per ciascun viaggiatore è stato valutato, in base ai dati di bilancio, in circa lire 6.020.

Nello stesso periodo si è rilevata una sempre minore utilizzazione del servizio ferroviario, calato di oltre il 30 per cento a partire dal 1974. Attualmente a fronte di 23.860 posti offerti giornalmente, ne vengono occupati circa 1.600, con un coefficiente di utilizzazione pari a 0,06. Il traffico di estremità, fra Roma e Viterbo, è quasi inesistente — come fa rilevare la stessa Regione Lazio — in quanto assorbito dal servizio svolto con le autolinee.

Infatti il servizio su strada, esercitato dalla stessa azienda concessionaria della ferrovia, è in grado di assicurare i collegamenti in modo soddisfacente con una spesa di esercizio molto più contenuta.

La ferrovia Roma-Viterbo ha una sua validità nel solo tratto di penetrazione urbana nella città di Roma e cioè da Prima Porta fino al Piazzale Flaminio o, al più, nel tratto esteso fino a Civita Castellana dove, in località Catalano, è situata l'officina-deposito.

Pertanto è da ritenere che solo questo tratto di ferrovia da Roma a Civita Castellana possa essere mantenuto in esercizio e sottoposto al risanamento tecnico-economico previsto dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. A seguito dell'ammodernamento del tratto di linea in questione, lungo circa 56 chilometri, sarà possibile realizzare l'integrazione dei sistemi di trasporto fra la ferrovia e le autolinee per i viaggiatori pendolari con un più rapido e confortevole raggiungimento della città di Roma mediante l'intercambio da attestarsi a Prima Porta o in altre località limitrofe.

Il Ministro dei trasporti e ad interim *della marina mercantile*
COLOMBO

23 febbraio 1979

SPARANO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se le seguenti imprese:

1) IPIM s.a.s. - Buonabitacolo (Salerno);

2) calzaturificio « Foemina » - Buonabitacolo (Salerno);

3) ditta fratelli Mariniello - Costruzione macchine agricole - Sala Consilina (Salerno),

hanno richiesto ed ottenuto finanziamenti o contributi, e, in caso affermativo, rispettivamente in quale data ed in quale misura.

(4 - 02325)

RISPOSTA. — Si fa presente che a favore della società IPIM s.a.s. Buonabitacolo (Salerno) non risulta essere pervenuta alla Cassa per il Mezzogiorno alcuna richiesta nè di contributo in conto capitale nè di contributo in conto interessi.

Quanto al calzaturificio Foemina - Buonabitacolo (Salerno), relativo ad un nuovo impianto per la produzione di calzature, è stata inoltrata alla Cassa una domanda, in data 15 aprile 1978, con richiesta delle agevolazioni previste dalla legge 6 maggio 1976, n. 183; l'investimento previsto è di lire 297.464.589; allo stato manca la relativa istruttoria dell'ISVEIMER.

Per quanto riguarda, infine, lo stabilimento dei fratelli Mariniello in Atena (Salerno), è stata avanzata richiesta per un nuovo impianto per la produzione di rimorchi agricoli; il contributo in conto capitale di lire 96.300.000 è stato concesso in data 12 agosto 1977, mentre il finanziamento di lire 98 milioni concesso dal Banco di Napoli e agevolato dalla Cassa per il Mezzogiorno è stato concesso il 7 luglio 1977.

Il Ministro senza portafoglio
DE MITA

1° marzo 1979