

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE		PAG.
	PAG.	
BIGNARDI: Ordine di Vittorio Veneto ad un detenuto nel carcere di Ragusa (4-11104) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	4608	FIUMANÒ: Direttore del consorzio del nucleo industriale di Reggio Calabria (4-06747) (risponde TAVIANI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)
BOZZI: Sistemazione della basilica di Castel Sant'Elia (Viterbo) (4-08060) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	4608	FLAMIGNI: Assunzione in gestione diretta da parte delle ferrovie dello Stato dei servizi in appalto (4-11757) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)
CANESTRI: Casi di meningite nel CAR di Casale Monferrato (Alessandria) (4-11234) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	4608	GIORDANO: Strada d'accesso alle proprietà private a Cressa (Novara) (4-07036) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)
CASTELLI: Ordine di Vittorio Veneto a combattenti della guerra 1915-18 (4-11678) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	4609	GUNNELLA: Servizio ferroviario Trapani-Castelvetrano-Alcamo (4-11601) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)
CATALDO: Soppressione della tratta ferroviaria Pisticci-Matera (3-02783, <i>già orale</i>) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	4609	IMPERIALE: Opere ospedaliere in provincia di Lecce (4-10647) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)
CATALDO: Ordine di Vittorio Veneto ai combattenti della guerra 1915-18 (4-10979) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	4610	LETTIERI: Agevolazioni fiscali per i comprensori turistici del sud (4-11807) (risponde TAVIANI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord</i>)
DI MARINO: Ordine di Vittorio Veneto ai combattenti della guerra 1915-18 (4-11597) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	4610	MAGGIONI: Casi di meningite nel CAR di Casale Monferrato (Alessandria) (4-11638) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)
DI NARDO FERDINANDO: Servizio di autotrasporti Capri-Marina Grande (Napoli) (3-02558, <i>già orale</i>) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	4610	MARINO: Ordine di Vittorio Veneto ai combattenti della guerra 1915-18 (4-11427) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)
DI PUCCIO: Passaggio di una linea ferroviaria nel centro di Pisa (4-11608) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	4611	MENICACCI: Utilizzazione da parte dell'ENEL delle acque del lago di Piediluco (Terni) (4-10565) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)
DURAND DE LA PENNE: Ordine di Vittorio Veneto ad un detenuto nel carcere di Ragusa (4-11235) (risponde TANASSI, <i>Ministro della difesa</i>)	4612	MONACO: Revisione organici del personale delle ferrovie dello Stato (4-11237) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970

	PAG.
NICCOLAI GIUSEPPE: Aeroporto di Massa Cinquale (4-10514) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	4617
PIRASTU: Frana stradale a Lanusei (Nuoro) (4-08656) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	4617
ROMUALDI: Sciopero degli assistenti di volo dell'Alitalia (3-02537, <i>già orale</i>) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	4618
SISTO: Difesa dell'abitato di Rivarone (Alessandria) minacciato da una frana (4-10690) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	4618
TRIPODI GIROLAMO: Alloggi assegnati a ferrovieri in pensione a Reggio Calabria (4-11621) (risponde VIGLIANESI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>)	4619
ZAPPA: Utilizzazione idroelettrica delle acque dell'Adda e del Bitto (4-09866) (risponde LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	4619

BIGNARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa.* — Per conoscere se risponda a verità la notizia riferita dai giornali, secondo cui nel penitenziario di Ragusa è stato solennemente conferito il cavalierato di Vittorio Veneto al detenuto per omicidio Giovanni Castellano, e come ciò si concili con il fatto che molti galantuomini attendono da oltre due anni il predetto cavalierato di Vittorio Veneto, per la concessione del quale si richiede loro di presentare il certificato penale. (4-11104)

RISPOSTA. — Al detenuto Giovanni Castellano non è stata concessa l'onorificenza di Vittorio Veneto, bensì la medaglia ricordo in oro, il cui conferimento è subordinato alla sola condizione della prestazione di almeno sei mesi di servizio militare durante la guerra 1914-18 o durante le guerre precedenti (articolo 1 della legge 18 marzo 1968, n. 263).

Il Ministro della difesa: TANASSI.

BOZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intendano adot-

tare al fine di evitare danni irreparabili alla basilica romanica (monumento nazionale del X secolo) sita in Castel Sant'Elia (Viterbo), la quale, a causa d'una costruzione stradale avvenuta anni orsono che ostruisce il regolare deflusso delle acque piovane, è minacciata nelle sue strutture, con danni alle preziose pitture del duecento e ai rarissimi mosaici cosmateschi.

Sembra che il Ministero dei lavori pubblici abbia stanziato da oltre un anno la somma di lire 15.000.000 per la sistemazione della strada di accesso alla basilica, ma finora non si è provveduto all'appalto dei relativi lavori da parte dell'ufficio del genio civile di Viterbo (4-08060)

RISPOSTA. — Il Ministro dei lavori pubblici ai sensi della legge 21 aprile 1962, n. 181, ha finanziato con decreto presidenziale dell'8 novembre 1968, n. 5944, i lavori di sistemazione della strada di accesso alla basilica di Sant'Elia ed al cimitero per un importo di 15 milioni. Le opere consistono essenzialmente nella sistemazione dell'attuale pavimentazione e nella costruzione di opere atte a convogliare le acque meteoriche. Tali lavori sono stati appaltati all'impresa Arturo Michetti.

Successivamente sono stati finanziati ulteriori interventi per la sistemazione della strada stessa, da parte del Ministero dei lavori pubblici, del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi delle leggi 25 luglio 1962, n. 949 e 29 aprile 1949, n. 264, per i rispettivi importi di lire 13.102.400 e lire 1.897.600. Questi nuovi lavori prevedono la bonifica della rupe sovrastante la strada, la costruzione di muri di contenimento e la sistemazione del tronco di collegamento del santuario con il convento. Per motivi tecnici ed economici i lavori sono stati affidati alla stessa impresa Michetti e sono stati iniziati in data 2 marzo 1970.

Per i lavori che fruiscono dei benefici della precitata legge n. 181 e cioè, come sopra detto, quelli relativi alla sistemazione della strada di accesso alla basilica di Sant'Elia, la consegna sarà effettuata non appena sarà stata eseguita la bonifica della rupe sovrastante la strada stessa.

Il Ministro dei lavori pubblici:
LAURICELLA.

CANESTRI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — pure consapevole del fatto che i termini reali del problema vanno al di

lità della portata di una semplice interrogazione, in quanto investono esigenze di radicale trasformazione in senso democratico del servizio militare di leva e del suo significato civile e politico — la situazione del CAR di Casale Monferrato (Alessandria) in relazione ai cinque casi di meningite epidemica verificatisi tra i giovani, e in particolare: gli interventi di carattere sanitario; l'atteggiamento dell'autorità militare nei confronti dei giovani e delle loro rivendicazioni; i provvedimenti che si intendono assumere circa l'affollamento dei locali e il riscaldamento delle camerate. (4-11234)

RISPOSTA. — Qualche caso di meningite cerebro-spinale epidemica verificatosi fra le reclute di stanza al CAR di Casale Monferrato è da attribuire al carattere infettivo ed endemico di tale malattia, la quale ha recrudescenze stagionali in corrispondenza del periodo inverno-primavera di ogni anno e colpisce di preferenza individui giovani.

Al manifestarsi della predetta forma morbosa è stata tempestivamente adottata ogni idonea misura profilattica e sanitaria, il che ha consentito di contenere l'incidenza della malattia a pochissimi episodi.

Nei limiti del possibile e compatibilmente con le esigenze di servizio, gli organi della difesa tengono nel debito conto le istanze dei giovani alle armi.

Sono in corso idonee misure per la riduzione del numero delle reclute assegnate al CAR citato. È anche previsto un piano per la graduale installazione d'impianti di termosifone in tutte le caserme del territorio nazionale, iniziando dalle infrastrutture dislocate nelle zone più fredde.

Il Ministro: TANASSI.

CASTELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere (in considerazione del fatto: che nessuna delle domande presentate sin dal luglio 1968 da ex combattenti del comune di Ponte San Pietro (Lucca) al consiglio dell'Ordine di Vittorio Veneto, ed apparentemente complete di documentazione ha avuto esito positivo; che gli interventi di parlamentari, di amministratori locali, di associazioni combattentistiche sono riusciti solo ad ottenere chiarimenti standardizzati ed evasivi) se l'istruttoria di dette pratiche sia coperta da segreto militare. (4-11678)

RISPOSTA. — Le pratiche riguardanti la concessione dei riconoscimenti previsti dalla

legge 18 marzo 1968, n. 263, in favore degli ex combattenti della guerra 1914-18 e delle guerre anteriori non presentano alcun carattere di segretezza.

Quanto alle domande degli ex combattenti residenti nel comune di Ponte San Pietro, si informa che esse sono state riscontrate tutte sprovviste di idonea documentazione, per cui si rende necessario procedere all'accertamento d'ufficio delle condizioni stabilite dalla legge.

Al riguardo si richiamano le dichiarazioni rese alla Camera in sede di svolgimento delle interrogazioni iscritte all'ordine del giorno del 13 ottobre 1969.

Il Ministro: TANASSI.

CATALDO E SCUTARI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere la fondatezza della notizia per cui la direzione delle ferrovie calabro-lucane avrebbe deciso la soppressione della tratta Pisticci-Matera, dopo lo smantellamento della Pisticci-Montalbano Ionico.

Se siano a conoscenza delle vivaci proteste che tale decisione ha determinato non solo tra gli autoferrotramvieri, ma anche e soprattutto tra le popolazioni interessate e gli enti pubblici, come il consiglio provinciale di Matera che ha adottato all'unanimità un ordine del giorno di protesta.

Se ritengano che il provvedimento è dannoso per l'economia della provincia di Matera-città che solo attraverso la linea ferroviaria in discussione è collegata alle ferrovie dello Stato e alla zona industriale della valle del Basento i cui operai hanno chiesto invece più rapidi collegamenti tra i luoghi di lavoro e i vari comuni ed in particolar modo il capoluogo.

Se ritengano inoltre che il provvedimento va revocato per la intera tratta Matera-Montalbano, anche perché il medesimo si risolve praticamente in favore delle autolinee private ed ai danni dei trasporti pubblici e della collettività. (3-02783, già orate)

RISPOSTA. — La sostituzione con autoservizi della ferrovia Matera-Montalbano Jonico è stata programmata nel piano di ammodernamento delle ferrovie Calabro-Lucane approvato con la legge 18 maggio 1968, n. 368.

In effetti il piano predisposto in un primo tempo dalla gestione prevedeva la conservazione ed il potenziamento anche di detta linea

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970

in quanto si prevedeva che il movimento degli operai, connesso con l'attività degli stabilimenti insediati nella valle del Basento, avrebbe provocato un notevole aumento di traffico per la ferrovia. In pratica, le migliorate condizioni economiche delle popolazioni interessate hanno portato ad un forte sviluppo della motorizzazione privata e ad una ulteriore diminuzione del traffico ferroviario già molto scarso. Nei primi mesi del 1968 la media dei viaggiatori sulla tratta Pisticci-Montalbano Jonico non superava i cinque viaggiatori per treno. Si è, pertanto, resa indispensabile la sostituzione con autoservizi per evitare un pesante quanto inutile onere per lo Stato.

È da rilevare che anche le organizzazioni sindacali interessate hanno richiesto la soppressione della ferrovia in questione e la istituzione di adeguati autoservizi, ritenuti più idonei allo scopo.

La gestione governativa, al fine di ristrutturare il complesso dei trasporti della zona e renderli maggiormente corrispondenti alle effettive necessità, è stata autorizzata a rilevare alcune autolinee attualmente in concessione all'industria privata.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile: VIGLIANESI.

CATALDO. — *Al Governo.* — Per sapere se intenda prendere idonee iniziative per semplificare e quindi sollecitare le concessioni dell'onorificenza dell'ordine di Vittorio Veneto nonché i benefici previsti dalla legge 18 marzo 1968, n. 263.

Si fa osservare che grave è lo stato di disagio che si è creato tra i combattenti della guerra 1915-18 che oltre tutto hanno raggiunto età elevate: basti pensare che anche i più giovani (classe 1899) sono ultra settantenni. Tale stato di cose ci dice che ben pochi saranno i beneficiari delle provvidenze di cui alla legge su richiamata se i ritmi continueranno ad essere così lenti, come si è verificato sino al giorno d'oggi.

In particolare in quasi tutti i comuni della provincia di Matera gli ex combattenti sono in agitazione e chiedono con forza che quanto meno alla data del 24 maggio 1970 onorificenza e benefici siano concessi a tutti. (4-10979)

RISPOSTA. — Come ampiamente riferito alla Camera in sede di svolgimento delle interrogazioni iscritte all'ordine del giorno del 13 ottobre 1969, il lavoro relativo alla concessione dei riconoscimenti previsti dalla legge

18 marzo 1968, n. 263, in favore degli ex combattenti della guerra 1914-18 e delle guerre precedenti continua ad essere svolto col massimo impegno e si sta facendo tutto il possibile per imprimere un ritmo ancora più celere alle pratiche da definire.

Per quanto, in particolare, riguarda gli ex combattenti del comune di Matera, si è provveduto alla concessione dei suddetti riconoscimenti a tutti coloro le cui domande sono state riscontrate complete di documentazione. Per gli altri si rende necessario procedere alle relative istruttorie, al termine delle quali saranno concessi i riconoscimenti spettanti per legge.

Il Ministro della difesa: TANASSI.

DI MARINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere per quali motivi nessuna delle pratiche di riconoscimento della decorazione dell'ordine di Vittorio Veneto con relativo assegno sia stata liquidata in favore degli ex combattenti della guerra 1915-18 di Roccadaspide (Salerno). (4-11597)

RISPOSTA. — Le domande degli ex combattenti residenti nel comune di Roccadaspide intese ad ottenere i riconoscimenti previsti dalla legge 18 marzo 1968, n. 263, sono state riscontrate tutte sprovviste di idonea documentazione, di modo che si è reso necessario procedere all'accertamento delle condizioni stabilite dalla legge.

Il Ministro: TANASSI.

DI NARDO FERDINANDO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza che la SIPPIC, società che effettua da anni il servizio pubblico Capri-Marina Grande e viceversa, dopo la chiusura invernale della funicolare, appartenente alla stessa società, effettua il servizio serale ogni ora invece che ogni mezz'ora.

E chiede di sapere se sia consentito a detta società, che d'estate invade con i propri autobus sia la piazzetta di Marina Piccola, sia quella di Marina Grande nelle ore di maggior traffico, debba poi durante l'inverno effettuare il proprio servizio con mezzi sovraccarichi.

E chiede anche di sapere quali provvedimenti intenda prendere il ministro perché la popolazione di Marina Grande (circa 1.400 anime) abbia assicurato un servizio notturno. (3-02558, già orale)

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970

RISPOSTA. — Sulla relazione Marina Grande-centro urbano di Capri sono in esercizio i seguenti servizi, tutti gestiti dalla SIPPIC:

a) funicolare di Capri con corse in partenza dai capolinea ogni 15 minuti fino alle ore 18,30 e ogni 30 minuti dalle ore 18,30 in poi;

b) autolinea Marina Grande-Capri con 4 coppie di corse giornaliere;

c) autolinea Marina Grande-Capri-Anacapri con 8 coppie di corse giornaliere nel periodo 1° giugno-31 ottobre; 4 coppie di corse giornaliere nel periodo 1° novembre-31 marzo e 6 coppie di corse giornaliere nel periodo 1° aprile-31 maggio.

Nelle ore serali, a partire dalle ore 21, orario di chiusura della funicolare, i collegamenti tra Marina Grande e Capri sono effettuati con autobus in partenza dai capolinea ogni 30 minuti.

Senonché, nel periodo dal 5 novembre al 19 dicembre 1969, si dovette provvedere ai lavori di verifica e manutenzione straordinaria all'impianto funiviario, e limitatamente a detto periodo la SIPPIC venne autorizzata ad attivare un servizio automobilistico sostitutivo sulla stessa relazione con programma d'esercizio analogo a quello della funicolare. Nell'esercizio del temporaneo servizio sostitutivo la SIPPIC dimensionò, di propria iniziativa, le corse notturne effettuandole ogni ora, anziché ogni 30 minuti; e per tale irregolarità essa venne rigorosamente perseguita dalla competente direzione compartimentale per la Campania, che la diffidò formalmente ad attenersi in modo scrupoloso all'osservanza degli orari approvati ed a provvedere altresì ad effettuare corse *bis* ogni qual volta si fossero verificati eccessivi affollamenti sugli autobus.

Ad ogni modo si assicura che dal 20 dicembre 1969 l'esercizio della funicolare è stato riattivato, mentre è stato anche ripristinato il numero di corse automobilistiche serali con autobus in partenza ogni 30 minuti dai capolinea.

Il Ministro: VIGLIANESI.

DI PUCCIO E RAFFAELLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave disagio che provoca al traffico la ferrovia Pisa-Lucca nel tratto che traversa la città di Pisa.

Se sia al corrente che detto attraversamento isola una gran parte del lato nord di Pisa da tutto il resto della città, rendendo difficili anche i trasporti urbani e che, interrompendo la via Pietrasantina nel punto in cui questa raccoglie tutto il traffico proveniente dalla

statale Aurelia, o che da Pisa si immette in questa grande arteria, provoca, soprattutto nei mesi estivi, lunghissime code di mezzi che sono costretti a fermarsi al passaggio a livello tutte le volte che passa un treno.

Se creda necessaria la predisposizione di un piano il quale contempli lo spostamento dell'allacciamento di questa linea alla linea Genova-Pisa a nord di questa città attraverso il quale potrebbero essere conseguiti gli obiettivi di liberare la parte nord di Pisa dall'attuale stato di isolamento in cui è oggi costretta e di eliminare l'attuale ingorgo delle strade in quanto l'arresto del traffico avverrebbe al di fuori della città a meno che non si voglia procedere più opportunamente alla costruzione di un passaggio elevato sulla Aurelia stessa che verrebbe ad eliminare ogni arresto del traffico; oppure, in attesa della soluzione di questo problema, che secondo gli interroganti non può essere che quella da essi indicata, non si voglia provvedere ad installare sulla via Pietrasantina, sulla via del Marmigliano e sulla via di Gagno, passaggi a livello automatici, come quello già esistente sulla via di Gello (attraversata anch'essa dalla stessa linea) i quali, fermando il traffico per il periodo strettamente necessario al passaggio del treno, consentirebbero un notevole snellimento del traffico che allo stato attuale delle cose è costretto a sostare per lunghi periodi di tempo a causa, anche, dell'antiquato sistema di manovra delle sbarre di arresto le quali sono ancora azionate a mano (4-11608)

RISPOSTA. — La deviazione del tratto terminale della linea Lucca-Pisa (inserita nel piano regolatore urbanistico della città di Pisa al fine di eliminare gli attraversamenti ferroviari esistenti in corrispondenza delle vie Pietrasantina, Gagno e Marmigliano) è stata studiata dall'azienda ferroviaria sotto il solo profilo tecnico dato che il provvedimento, essendo motivato da esigenze di carattere urbanistico e di viabilità ordinaria, dovrà finanziariamente far carico al comune od a chi per esso.

È da aggiungere che, stante la complessità e l'onerosità proprie di qualsiasi soluzione impostata su deviazioni della sede ferroviaria, più agevole ed economica si presenterebbe la costruzione *in loco* di manufatti sotto o sovrappassanti la ferrovia, provvedimenti che assicurerebbero una sistemazione definitiva e del tutto preferibile ad altri lavori intesi a migliorare le presenti condizioni di esercizio dei passaggi a livello.

Per cui, ove venissero avviate concrete iniziative in tal senso, l'azienda ferroviaria

sarebbe disposta ad offrire la propria collaborazione tecnica per lo studio dei progetti delle opere sostitutive anzidette nonché a partecipare alle spese occorrenti in relazione alle economie d'esercizio conseguibili con la soppressione degli attraversamenti a raso in questione.

Il Ministro: VIGLIANESI.

DURAND DE LA PENNE. — *Ai Ministri della difesa, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se sia vero che nel febbraio 1970 sia stata consegnata, al detenuto nel penitenziario di Ragusa, Giovanni Castellano, la medaglia d'oro ricordo della grande guerra 1915-18 e che lo stesso sia stato insignito dell'Ordine di Vittorio Veneto dal sindaco di Ragusa, professor Carmelo Pisano, alla presenza delle maggiori autorità fra cui il procuratore della Repubblica dottor Puglisi.

In considerazione che il secondo comma dell'articolo 2 della legge 18 marzo 1968, n. 263, concernente il riconoscimento in favore dei partecipanti alla guerra 1914-18 e precedenti, prescrive tra gli altri requisiti quello del godimento dei diritti civili e del fatto che il Castellano sta scontando una condanna per omicidio a 24 anni di reclusione inflittagli fin dall'11 ottobre 1961, l'interrogante chiede di conoscere come possa essersi verificato — se veramente si è verificato — un tale macroscopico errore quando anche per gli ufficiali superiori e generali provenienti dal servizio permanente effettivo, si richiese a corredo della domanda, la presentazione del « certificato penale ».

Qualora la concessione fosse veramente avvenuta, l'interrogante chiede anche di conoscere se alla domanda del detenuto fu accluso il certificato penale o se il sindaco dichiarò sull'apposito modulo che il Castellano era in possesso dei diritti politici. (4-11235)

RISPOSTA. — Al detenuto Giovanni Castellano non è stata concessa l'onorificenza di cavaliere di Vittorio Veneto, bensì la medaglia ricordo in oro, il cui conferimento è subordinato alla sola condizione della prestazione di almeno sei mesi di servizio militare durante la guerra 1914-18 o durante le guerre precedenti (articolo 1 della legge 18 marzo 1968, n. 263).

Il Ministro della difesa: TANASSI.

FIUMANÒ E TRIPODI GIROLAMO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-*

nord. — Per sapere — in riferimento alla delibera dell'8 aprile 1969, n. 17, del consiglio del consorzio del nucleo industriale di Reggio Calabria, con la quale è stato nominato direttore del suddetto consorzio il dottor Renato Montagnese:

a) se ritenga di dover intervenire affinché gli organi della Cassa per il mezzogiorno rifiutino la ratifica della suddetta delibera, adottata non con la preoccupazione dell'interesse dell'ente, ma di esigenze di natura clientelare, di sottogoverno e di potere ad uso di alcuni ben noti settori del partito della democrazia cristiana della provincia di Reggio Calabria, dato che il dottor Montagnese non ha titoli od esperienza specifici per la destinazione all'incarico, tenendo conto dell'alta qualificazione tecnica particolare necessaria a coprire il posto direttivo del delicato organismo che dovrebbe sovrintendere alla promozione dello sviluppo industriale;

b) se ritenga che il rifiuto della ratifica della suddetta nomina è un atto doveroso inteso a dare esempio di moralizzazione in un settore dove devono prevalere l'interesse pubblico, la capacità e le competenze e non gli interessi di ristretti gruppi di persone o politici di parte e che, pertanto, occorre procedere alla nomina del direttore del consorzio sulla base di pubblico concorso.

Gli interroganti sono dell'opinione che l'intervento responsabile è tanto più auspicabile se si tiene anche conto del fatto che il consorzio, per il prevalere di interessi particolaristici negli organi dirigenti — oltretutto per intrinseca inadeguatezza della istituzione in se stessa — non ha assolto assolutamente sia pure alle più modeste attese di sviluppo in una zona particolarmente depressa del Mezzogiorno, che ha bisogno di ben altre attenzioni da parte dei pubblici poteri. (4-06747)

RISPOSTA. — Si osserva preliminarmente che ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 144 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, n. 1523, i consorzi industriali sono enti di diritto pubblico sottoposti alla vigilanza e tutela del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato che le esercita attraverso una apposita commissione di cui sono chiamati a far parte rappresentanti del Ministero dell'interno, del Comitato dei ministri e del Ministero dell'industria.

Ciò premesso ne discende che la Cassa per il mezzogiorno non può intervenire in ordine al provvedimento invocato.

Nel merito — sulla base di notizie fornite dal competente Ministero dell'industria — si

fa presente che la delibera adottata l'8 aprile 1968 dal consorzio per il nucleo di industrializzazione di Reggio Calabria non concerne la nomina del dottor Renato Montagnese a direttore del consorzio, ma la sua assunzione temporanea, con funzioni di direttore, sino all'espletamento del concorso per tale qualifica.

La predetta delibera si è resa necessaria in quanto il precedente direttore, nominato mediante concorso, si è dimesso dall'incarico.

Si comunica, per altro, che il consiglio generale del consorzio in parola con delibera del 28 ottobre 1969, in relazione a quanto disposto dall'articolo 145 del citato testo unico, ha modificato alcune norme dello statuto consortile, variando anche il testo dell'articolo 12 che nella sua nuova formulazione prevede che la nomina del direttore avvenga « a seguito di apposito concorso per titoli e di un colloquio ».

La commissione per la vigilanza e la tutela dei consorzi di sviluppo industriale, organo che, come noto, opera presso il Ministero dell'industria e commercio, ha approvato la modifica anzidetta e il consorzio è stato invitato a bandire il concorso per il posto di direttore nei termini previsti.

Il Ministro: TAVIANI.

FLAMIGNI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se intenda disporre l'abolizione dei numerosi appalti esistenti nelle ferrovie dello Stato e l'integrazione dei dipendenti previe garanzie di idoneità, nei ruoli delle ferrovie dello Stato, ottemperando ai pronunciamenti del Parlamento che con appositi ordini del giorno approvati dalla Camera e dal Senato si è espresso per l'eliminazione di tutti gli appalti delle ferrovie a carattere permanente e accogliendo le giuste richieste avanzate in modo unitario dalle tre organizzazioni sindacali (SFI-CGIL, SAUFICISL, SIUF-UIL).

Per sapere se ritenga affidare a cooperative di lavoratori quei pochi appalti che per ragioni oggettive ne fosse impedita l'abolizione ed eliminare comunque forme di supersfruttamento delle aziende private appaltatrici.

L'interrogante sottolinea la necessità di una pronta soluzione di tale problema per evitare i disagi conseguenti ad una lotta sindacale che i lavoratori sono decisi a sviluppare con fermezza. (4-11757)

RISPOSTA. — Il problema dell'assunzione in gestione diretta dei servizi al presente affidati in appalto — problema che investe aspetti

di ordine economico e sociale di notevole rilievo — trovasi attualmente all'esame dei competenti organi ferroviari e dei sindacati nell'intento di andare incontro alle aspirazioni degli interessati compatibilmente con le preminenti esigenze del pubblico servizio svolto dall'azienda ferroviaria.

Il Ministro: VIGLIANESI.

GIORDANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza del fatto che i proprietari di terreno siti in fregio alla costruenda strada statale n. 229 (variante di Cressa, provincia di Novara) hanno da qualche tempo ricavato fondata impressione dal comportamento dell'ANAS, sotto la cui direzione stanno eseguendosi i lavori, che non vi sia intenzione di eseguire i necessari raccordi di accesso alle proprietà private, che risultano indispensabili al punto che, in mancanza di questi, gli agricoltori non potranno materialmente accedere, come in precedenza, per i lavori nei campi di loro proprietà;

2) se ritenga che il danno finanziario e di funzionalità che viene a gravare su ogni proprietario sia notevole e particolarmente singolare, non trovandosi precedenti di agricoltori impediti a raggiungere il proprio fondo a cagione di lavori pubblici, che non hanno la legittima correzione ed integrazione con gli indispensabili raccordi e le necessarie nuove comunicazioni;

3) se ritenga urgente dare disposizioni agli organi periferici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, affinché i lavori necessari per garantire l'accesso dei proprietari ai loro fondi vengano eseguiti con prontezza e senza appesantimenti burocratici; e affinché il ritardo in tali essenziali lavori non determini iniziative locali che potrebbero turbare l'ordine pubblico e il democratico rapporto fra cittadini e Stato. (4-07036)

RISPOSTA. — Il compartimento della viabilità per il Piemonte ha provveduto ad assicurare gli accessi alle proprietà private, in corrispondenza dell'abitato di Cressa (Novara), lungo la variante della statale n. 229 del lago d'Orta.

Il Ministro: LAURICELLA.

GUNNELLA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere in che modo intenda intervenire per superare alcune

gravi disfunzioni esistenti nel tronco ferroviario Trapani-Castelvetrano-Alcamo diramazione.

Infatti il servizio viaggiatori della linea ferroviaria sopradetta viene disimpegnato con mezzi molto lenti e con orari che creano gravi disagi agli utenti.

Il treno *AT 530*, col nuovo orario, è stato limitato fino ad Alcamo diramazione e i viaggiatori diretti a Palermo e oltre sono costretti a trasbordare sul treno *932* proveniente da Trapani via Milo e diretto a Palermo. Tale trasbordo irrita e infastidisce gli utenti.

Fra l'altro la stazione di Alcamo diramazione si trova in aperta campagna, priva di servizi di facchinaggi e di sale di attesa sui marciapiedi interbinari. I viaggiatori, fra i quali donne, vecchi e bambini, accaldati sono costretti a scendere e ad attendere sotto le intemperie il treno proveniente da Trapani, che arriva quasi vuoto, per prendervi posto.

I reclami dei viaggiatori e le relazioni di servizio non sono stati accolti perché le ferrovie dello Stato sostengono di non avere mezzi per poter fare proseguire il treno *AT 532* fino a Palermo. Lo stesso inconveniente si verifica per il treno *2753* di ritorno.

Si richiede la sollecita dieselizzazione della linea, che per i ritardi nella sostituzione delle rotaie corte non si è potuta effettuare, e un servizio di linea con orari migliori.

L'interrogante coglie l'occasione per evidenziare che la linea Alcamo diramazione-Castelvetrano-Trapani serve i paesi terremotati e che dovrà essere potenziata per la rinascita della zona. (4-11601)

RISPOSTA. — Poiché a decorrere dal prossimo orario estivo i servizi viaggiatori e merci fra Palermo e Trapani verranno completamente espletati con mezzi *diesel* su entrambe le relazioni via Castelvetrano e via Calatafimi, sarà possibile effettuare con materiale ordinario (carrozze) alcuni treni composti in atto di automotrici evitando in tal modo, per le relazioni fra Palermo e le località della linea di Castelvetrano disimpegnate dai treni *AT 532/932* e *2963/AT 539*, i lamentati trasbordi ad Alcamo diramazione.

Il Ministro: VIGLIANESI.

IMPERIALE. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per sapere i motivi per i quali non è stata integralmente applicata la legge 20 giugno 1969, n. 383, nella distribuzione di oltre due miliardi per opere

ospedaliere in provincia di Lecce per l'anno 1969-1970.

Per conoscere in particolare perché all'ospedale di Scorrano (sul cui progetto generale a suo tempo approvato per 550 milioni, furono concessi 350 milioni già utilizzati) malgrado risultasse in testa alla graduatoria provinciale, e l'articolo 4 della legge n. 383 disponesse la priorità di finanziamento alle opere di completamento, sono stati concessi contributi sulla spesa di 95 milioni in luogo dei contributi sui 200 richiesti, mentre altri ospedali, contemporaneamente, sono stati finanziati per la costruzione di nuove opere.

Per sapere inoltre se si reputi indispensabile assegnare all'ospedale di Scorrano la differenza fra la somma richiesta e quella ottenuta, in considerazione che il complesso ospedaliero, larghissimamente frequentato, non potrà interamente venire incontro alle esigenze della popolazione della zona, perché una parte di esso rimanendo incompiuta, non sarà utilizzabile. (4-10647)

RISPOSTA. — Per i lavori di completamento dell'ospedale di Scorrano (Lecce), il comitato regionale per la programmazione ospedaliera ha previsto la spesa di lire 95 milioni per l'acquisto di attrezzature e la spesa di 200 milioni per ulteriori opere.

Poiché i fabbisogni proposti dai comitati regionali predetti, per i soli completamenti, hanno superato largamente i fondi assegnati con la legge 20 giugno 1969, n. 383, nella formulazione del programma operativo, si è dovuto limitare l'intervento statale soltanto ai completamenti indicati con priorità dai comitati stessi in base all'articolo 1 della legge n. 383.

Pertanto per l'opera in questione è stata prevista la concessione del contributo sulla spesa di lire 95 milioni come indicato dal comitato regionale per la programmazione ospedaliera ed in base, del resto, all'importo di spesa autorizzata per tale ospedale con l'approvazione del relativo progetto di lire 546,8 milioni, di cui lire 445 milioni con contributo statale e la rimanenza a carico dell'ente con mezzi propri, giusta delibera in data 12 giugno 1966, n. 11.

Il Ministro dei lavori pubblici:
LAURICELLA.

LETTIERI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro*

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970

del turismo e dello spettacolo. — Per richiamare l'attenzione del Governo sulla elusione, dannosa e non responsabile con la quale sino ad ora è stata disattesa una precisa norma della legge 26 maggio 1965, n. 717.

L'interrogante si riferisce in particolare alle norme relative agli incentivi e alle agevolazioni, dalla stessa legge previsti, nei comprensori turistici per quanto si attiene alla erogazione di mutui a tasso regolato e di contributi per la costruzione di case per ferie e delle relative attrezzature.

Nell'articolo 18 della ricordata legge è infatti affermato che « per la costruzione, l'ampliamento e l'adattamento di immobili ad uso di alberghi, di pensioni, di locande, nonché di autostelli, di ostelli per la gioventù, di rifugi alpini, di campeggi, di villaggi turistici a tipo alberghiero, di impianti termali, di case per ferie e per le relative attrezzature, sono concessi alle imprese operanti nel settore turistico alberghiero ed agli enti locali interessati allo sviluppo delle attività turistiche, mutui a tasso agevolato ».

Poiché sino ad oggi il disposto legislativo è stato completamente disatteso, l'interrogante ne sollecita il rispetto e l'applicazione anche a ragione della sin troppo consistente estensione delle attività alberghiere a discapito di quelle extra alberghiere, componenti queste essenziali per garantire un tipo di sviluppo turistico organico ed equilibrato al Mezzogiorno d'Italia. (4-11807)

RISPOSTA. — L'azione della Cassa per il mezzogiorno nel settore turistico-alberghiero si sviluppa sulla base delle direttive che, in applicazione dell'articolo 18 della legge 26 giugno 1965, n. 717 — recepito nell'articolo 125 del testo unico 30 giugno 1967, n. 1523 — sono state emanate nel piano di coordinamento degli interventi pubblici nel Mezzogiorno (capitolo IV, pag. 184 e segg.).

Sulla base di tali direttive (pag. 195) « soggetti beneficiari degli incentivi sono le imprese operanti nel settore turistico-alberghiero nonché gli enti locali interessati allo sviluppo delle attività turistiche ». Per altro, l'applicazione degli incentivi (mutui a tasso agevolato e contributi) per la costruzione di case per ferie e delle relative attrezzature ha il suo corso in armonia a tale direttiva che ha trovato la sua attuazione ogni qualvolta gli interessati hanno dimostrato di operare nell'ambito turistico-alberghiero, assicurando ai relativi impianti una gestione rispondente a detti requisiti.

Va altresì precisato che, per le case per ferie, è prescritta l'osservanza delle disposizioni di cui alla legge 21 marzo 1958, n. 236.

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord: TAVIANI.

MAGGIONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se rispondano a verità le notizie pubblicate dalla stampa quotidiana circa una dimostrazione di reclute avvenuta venerdì 13 marzo 1970 nelle casermette « Colonnello Mazza » del CAR di Casale Monferrato, a seguito di cinque casi di meningite cerebro-spinale a carattere epidemico, scoperti fra gli 800 militari di forza presso l'11° reggimento fanteria.

L'interrogante chiede di conoscere, inoltre, se sia stato accertato che alcuni ufficiali avrebbero affermato di avere da tempo esposto alle superiori autorità militari il problema del lamentato, eccessivo affollamento delle camerate, nonché la necessità di dotare di adeguati impianti di riscaldamento le due caserme in uso al CAR, in cui si riscontra un elevato indice di umidità; e, infine, quali provvedimenti si ritenga di dover adottare, con carattere di urgenza, per eliminare tali inconvenienti. (4-11638)

RISPOSTA. — Nessuna dimostrazione di reclute si è verificata presso l'11° reggimento fanteria di Casale Monferrato.

Il 13 marzo 1970 si è avuta nella caserma « Mazza » una consueta adunata d'ispezione di alcuni reparti, in occasione della quale è stata smentita la notizia circolata in Casale Monferrato circa il presunto decesso di una recluta in seguito a meningite.

Sono in corso idonee misure per la riduzione del numero delle reclute assegnate al predetto reggimento. È anche previsto un piano per la graduale installazione d'impianti di termosifone in tutte le caserme del territorio nazionale, iniziando dalle infrastrutture dislocate nelle zone più fredde.

Il Ministro: TANASSI.

MARINO. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare allo scopo di evitare il grande malcontento esistente fra gli ex combattenti della guerra 1915-18, residenti nei vari comuni della Sicilia e in particolare nelle province di Caltanissetta ed Agrigento, i quali, benché abbiano presentato regolare domanda

allegando i dovuti documenti, per ottenere la concessione dell'ordine di Vittorio Veneto ed il pagamento dell'assegno vitalizio, a distanza di ben due anni dalla pubblicazione della legge 18 marzo 1968, n. 263, solo ad una minimissima parte a tutt'oggi è stata concessa.

Inoltre, considerata l'età molto avanzata degli interessati, se i ministri ritengano opportuno e necessario potenziare gli uffici preposti alla istruttoria e nel contempo dare disposizioni perché i lavori siano semplificati nel miglior modo possibile. (4-11427)

RISPOSTA. — Le domande degli ex combattenti residenti in Sicilia intese ad ottenere i riconoscimenti previsti dalla legge 18 marzo 1968, n. 263, sono state esaminate nella loro totalità.

Quelle complete di documentazione sono state tutte definite positivamente. Per le domande incomplete sono in corso le necessarie istruttorie, al termine delle quali si potrà provvedere, ricorrendo le condizioni di legge, alla concessione dei riconoscimenti spettanti.

Per quanto riguarda lo svolgimento del lavoro relativo alle pratiche ancora da definire, si richiamano le dichiarazioni rese alla Camera, in sede di svolgimento delle interrogazioni iscritte all'ordine del giorno del 13 ottobre 1969.

Il Ministro della difesa: TANASSI.

MENICACCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se siano fondate le preoccupazioni evidenziate dagli enti locali e dalla stampa circa i pericoli che graverebbero sull'invaso di Piediluco nel comune di Terni, a seguito della entrata in funzione della nuova centrale da parte dell'ENEL mediante l'utilizzazione del lago di Ventina e per conoscere altresì se siano state adottate le varianti rispetto agli elaborati già istituiti ed approvati e per le quali intervennero accordi con gli enti cittadini, quali il comune, l'ente provinciale del turismo e l'amministrazione provinciale di Terni. (4-10565)

RISPOSTA. — L'utilizzazione del nuovo vaso di Ventina e delle acque del lago di Piediluco è attualmente all'esame dell'ufficio del genio civile di Terni, in sede d'istruttoria relativa alle varianti proposte dall'ENEL.

In tale sede verrà tenuto conto delle esigenze per le quali sono intervenuti accordi con gli enti interessati al fine di evitare che, con la realizzazione delle varianti stesse, le

oscillazioni del livello del lago di Piediluco eccedano le attuali normali oscillazioni.

Si informa inoltre che i lavori finora attuati dall'ENEL sono soltanto quelli autorizzati in via provvisoria con decreto ministeriale 6 maggio 1966, n. 654, sulla base dell'originario progetto e riguardanti la sistemazione idraulica dell'emissario del lago e del canale adduttore all'opera di presa.

Si assicura, infine, che delle esigenze suddette sarà tenuto conto anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sede di esame delle varianti in argomento.

Il Ministro: LAURICELLA.

MONACO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere — tenuto conto che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sta esaminando precise istanze sindacali intese a realizzare una revisione degli organici del personale di concetto e dei dirigenti dell'esercizio, con decorrenza entro il 1° semestre 1970, come soluzione ponte, in vista della radicale ristrutturazione dei detti organici da attuare col 1° gennaio 1971, prevista dalla legge del 1968, n. 249, — se ritenga opportuno che l'azienda sospenda i trasferimenti dei neo-promossi per merito comparativo, decretati nella prima decade di febbraio 1970.

L'articolo 21 della legge del 1967, n. 668, già di per sé consente di dilazionare per tre mesi la effettuazione dei trasferimenti conseguenti all'avanzamento, talché è prevedibile che il momento ultimo di effettuazione dei trasferimenti stessi coincida con quello in cui si attuerà la riclassificazione di numerosi posti e gli interessati potranno così trovare sistemazione, senza trasferimenti, nelle attuali residenze.

La sospensiva consentirebbe altresì di realizzare notevoli economie nelle spese di personale conseguenti ai trasferimenti (pagamento di trasferte, di indennità di prima sistemazione, di pro-alloggio, ecc.) e permetterebbe all'azienda di continuare a valersi delle specifiche esperienze professionali e di specializzazione dei neo-promossi, i quali, come è noto, per effetto degli avanzamenti si trovano il più delle volte costretti ad inserirsi in settori di lavoro diversi, con crisi di funzionalità dei medesimi.

La sospensiva inoltre darebbe anche tranquillità ai numerosi neo-promossi che non verrebbero quindi a trovarsi nella condizione o di trasferirsi nelle nuove residenze, con di-

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970

sastrose conseguenze morali e materiali d'indole anche familiare, o di rinunciare ad un avanzamento che nella generalità dei casi è stato atteso da oltre un decennio. (4-11237)

RISPOSTA. — In applicazione della recente legge 1041/1969, che ha stabilito i nuovi limiti numerici degli organici complessivi per le categorie del personale ferroviario in connessione con le riduzioni dell'orario settimanale di lavoro di cui alla legge 591/1969, devono essere definiti gli organici per ogni singola qualifica e quindi anche per quelli di vertice delle varie carriere.

L'azienda ha già in corso l'esame dei riflessi che su tali ultime qualifiche avrà la riduzione dell'orario, la cui prossima fase è stabilita dalla legge per la data del 1° agosto 1970.

Tuttavia, gli effetti della revisione di cui trattasi, tenuto conto della vigente normativa in materia, non potranno concretarsi precedentemente al 1° gennaio 1971.

Al fine di limitare al massimo i trasferimenti dei dipendenti promossi in conto 1970, si è disposto — previa intese con le organizzazioni sindacali — che gli interessati i quali ricoprono posto della nuova qualifica acquisita vengano lasciati *in loco*, prescindendo dalla collocazione nella graduatoria di avanzamento.

Quando tale circostanza non si verifichi, non vi è per altro possibilità di derogare al preciso disposto recato dall'articolo 21 — ultimo comma — della legge n. 668 del 1967.

Il Ministro: VIGLIANESI.

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e dell'interno.* — Per sapere i motivi per cui si continua a concedere l'agibilità ad un aeroporto, come quello del Cinquale di Massa che, del tutto privo di requisiti tecnici (mancano fra l'altro 200 metri alla pista di atterraggio per gli stessi apparecchi da turismo), è costretto a svolgere la sua attività in una zona molto densa di popolazione, dove sorgono alberghi e pensioni, numerose abitazioni private, e dove gli incidenti, che già si sono verificati, possono comportare, per la popolazione, conseguenze gravissime.

Per sapere i motivi per i quali il comune di Massa si ostina a tenere in piedi questa « specie » di aeroporto che serve solo ad un ristrettissimo numero di persone, quando invece, vendendo quel terreno o utilizzandolo

come ippodromo, potrebbe portare alle esaurite casse del comune di Massa vantaggi considerevoli.

Se intendano, per le ragioni suesposte, revocare la concessione all'aeroporto del Cinquale. (4-10514)

RISPOSTA. — L'aeroporto di Massa Cinquale, chiuso al traffico in data 17 maggio 1969 essendo venute meno alcune condizioni di agibilità, è stato riaperto in data 9 luglio 1969, avendo l'ente proprietario ottemperato alle prescrizioni notificate da questo Ministero, per cui, in atto, presenta quelle condizioni di sicurezza che sono richieste dalle vigenti disposizioni in materia.

Si precisa, inoltre, che l'attuale lunghezza della pista è superiore ai minimi prescritti per il tipo di attività aerea consentita su detto aeroporto.

Sino a che, pertanto, permarranno tali condizioni di sicurezza e di agibilità, questo Ministero non ritiene di assumere l'iniziativa di chiudere definitivamente l'aeroporto in questione.

In ordine, infine, all'eventuale destinazione del terreno ad altri usi, il Ministero degli interni informa che l'attuale amministrazione straordinaria che regge il comune di Massa, non esistendo motivi di urgenza e di indifferibilità, non ritiene opportuno adottare un provvedimento del genere per non pregiudicare le scelte future che l'amministrazione ordinaria riterrà di adottare.

Il Ministro dei trasporti e aviazione civile: VIGLIANESI.

PIRASTU. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave disagio determinato dall'apertura di una frana nella strada statale 198 nel centro abitato di Lanusei (Nuoro) in un punto in cui il genio civile di Nuoro aveva individuato la necessità urgente di opere di consolidamento cui non è mai stato dato inizio; per sapere se ritenga necessario intervenire per sollecitare l'immediato inizio delle opere di riparazione congiuntamente a quelle di consolidamento che garantiscano la ripresa e la sicurezza del traffico. (4-08656)

RISPOSTA. — Lungo la strada statale n. 198 di Seui e Lanusei, nel tratto interno all'abitato di Lanusei, e nei tratti limitrofi, non si è verificata alcuna frana.

Il traffico si è sempre svolto nei due sensi e non ha subito apprezzabili limitazioni neanche in seguito ad alcuni recenti temporali, durante i quali le acque piovane hanno trasportato sul piano viabile piccoli cumuli di terriccio e detriti immediatamente rimossi dal personale di sorveglianza.

Presumibilmente l'interrogante ha inteso riferirsi ad altro evento di cui ha dato notizia anche l'*Unione Sarda* del 22 ottobre 1969, in cui veniva pubblicato un articolo errato per quanto riguarda la strada statale n. 198 e corredato altresì da una fotografia che non è stata effettuata, come erroneamente è detto nella didascalia che l'accompagna, sulla strada statale n. 198, né sulla strada statale n. 390.

La frana di cui si parla in tale articolo sarebbe avvenuta all'altezza di un fabbricato scolastico in costruzione, non è altro che lo scavo di sbancamento eseguito per un muro di sostegno a valle della statale in occasione dei lavori di costruzione del succitato edificio scolastico; tale muro, per altro, è stato già ultimato.

Il cantiere per la costruzione del fabbricato scolastico era stato a suo tempo delimitato al margine della strada con una staccionata per evitare la sosta dei veicoli lungo la zona di costruzione del muro e per la protezione dei pedoni senza, per altro, determinare una strettoia alla strada o sensi unici alternati.

Il Ministro: LAURICELLA.

ROMUALDI. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza della gravissima situazione determinatasi a seguito dello sciopero tuttora in corso degli assistenti di volo della nostra compagnia di bandiera, i cui dirigenti, ignorando le più elementari norme di sicurezza di volo previste dagli articoli 732 e seguenti del codice di navigazione, continuano imperterriti a far volare i loro aerei senza alcuna assistenza, o sostituendo gli assistenti di volo in sciopero con personale raccogliaccio, privo della iscrizione al registro della gente dell'aria autorizzante all'esercizio di questa delicata professione; personale quindi non addestrato, senza alcuna esperienza di assistenza dei passeggeri e, quel che è peggio, all'oscuro di ogni qualsiasi pratica di emergenza, coinvolgendo nella gravissima responsabilità di pregiudicare in questo modo la sicurezza del volo e quindi la vita dei passeggeri, gli stessi comandanti di aeroporto e i piloti comandanti de-

gli aeromobili, ai quali spetta il dovere di controllare che gli aerei partano e volino in perfetta regola con tutte le norme e le misure di sicurezza, ma che evidentemente l'Alitalia costringe invece a volare senza tenerle in alcun modo. (3-02537, già orale).

RISPOSTA. — L'Alitalia ha potuto assicurare la regolarità dei servizi imbarcando in aggiunta al personale di condotta, il personale abilitato alle emergenze almeno nel numero minimo previsto dalle norme ministeriali.

Detto personale era costituito da assistenti di volo non in sciopero, da motoristi in soprannumero, nonché da impiegati che avevano superato positivamente gli esami per l'abilitazione alle emergenze secondo i programmi di addestramento approvati da questo Ministero; per gli impiegati, inoltre, l'iscrizione al registro della gente dell'aria era già regolarmente avvenuta od era in corso di perfezionamento.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile: VIGLIANESI.

SISTO E TRAVERSA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere se il Governo sia a conoscenza della grave e drammatica situazione che incombe sul comune di Rivarone, situato su un poggio in provincia di Alessandria, e in particolare su un gruppo di case dislocate lungo la strada provinciale Alessandria-Bassignana, a circa 200 metri dal fiume Tanaro, a causa dell'esistenza di una grande frana lunga 80 metri e profonda 30 determinatasi nell'aprile del 1969, dopo numerosi precedenti movimenti franosi, in quei terreni di natura terrosa con straterelli ghiaiosi sparsi irregolarmente.

Il ciglio superiore della detta frana risulta a pochi metri e, anzi, lambisce già le fondamenta di una decina di case che, al sopraggiungere delle piogge primaverili e all'estendersi dell'attuale fenomeno franoso, potrebbero senz'altro crollare mentre un'altra trentina di case, tutte nuove o rimodernate, correbbero lo stesso pericolo.

Gli amministratori del comune di Rivarone da molti mesi hanno inoltrato regolare domanda (finora rimasta senza alcun esito) perché lo Stato intervenga nella spesa di sistemazione (prevista in 21 milioni di lire) nella misura dei due terzi, come stabilito dalle vigenti leggi.

V LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 MAGGIO 1970

Gli interroganti, facendosi anche interpreti dei giustificati allarmi apparsi recentemente sulla stampa locale (vedi il settimanale *La Voce alessandrina* del 6 febbraio 1970), invocano urgenti provvedimenti prima che sia davvero troppo tardi. (4-10690)

RISPOSTA. — A seguito delle richieste di contributo statale avanzate dal comune di Rivarone (Alessandria), il Ministero dei lavori pubblici ha concesso, ai sensi della legge 30 giugno 1904, n. 293, un sussidio di lire 14.000.000, pari ai 2 terzi della spesa occorrente per i lavori di difesa dell'abitato da una frana.

Il Ministro dei lavori pubblici:
LAURICELLA.

TRIPODI GIROLAMO e FIUMANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere:

a) se sia a conoscenza dello stato di profondo turbamento e della viva indignazione in atto diffusa tra i ferrovieri di Reggio Calabria a causa della ingiustificata diffida fatta dalla direzione compartimentale nei confronti di cinque ferrovieri pensionati, a voler lasciare libera entro il 10 aprile 1970 la propria casa, da oltre venti anni goduta, nella frazione Gallico;

b) se ritenga indispensabile e urgente predisporre la revoca immediata dell'assurda diffida, perché gli alloggi occupati si trovano fuori del recinto ferroviario e quindi riscattabili dagli stessi inquilini in virtù della legge n. 605 e perché è inconciliabile con ogni elementare norma di giustizia lo sfratto di 5 ferrovieri che hanno dato il meglio della loro vita alle ferrovie dello Stato. (4-11621)

RISPOSTA. — È da premettere che gli alloggi cui fanno riferimento gli interroganti sono destinati al personale addetto alla sottostazione elettrica di Reggio Calabria-Gallico e furono costruiti contestualmente a detto impianto di cui fanno parte integrante.

Infatti ciascuna sottostazione elettrica è costituita da un complesso di edifici in cui trovano sede sia gli impianti e macchinari, sia gli alloggi per il personale che, ovviamente, deve essere disponibile al pronto intervento durante l'intero arco della giornata.

E se il fabbricato per gli alloggi di cui sopra non è a stretto contatto, bensì leggermente defilato rispetto agli altri edifici rac-

chiudenti le delicate e pericolose attrezzature elettriche della sottostazione, ciò è dovuto a motivi di sicurezza nei confronti delle famiglie del personale stesso.

Ciò stante, poiché gli alloggi di che trattasi non rientrano nella disciplina del « riscatto », il compartimento delle ferrovie dello Stato di Reggio Calabria ne ha chiesto il rilascio da parte dei pensionati che in atto li occupano (e che in base alle vigenti disposizioni non hanno più titolo ad usufruirne) al fine di poterli destinare al personale in servizio nella sottostazione.

Per altro ai pensionati stessi, come praticato in analoghi casi e sempreché venga evitato il ricorso all'azione coattiva di sfratto, potrà essere accordato un sussidio quale contributo aziendale nella ricerca di una diversa sistemazione.

Il Ministro: VIGLIANESI.

ZAPPA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza del grave stato di insufficienza e di pericolosità derivante dalla mancanza di acque nell'alveo del fiume Adda (Alta Valtellina) e nel torrente Bitto (Valle Gerola) in provincia di Sondrio e dei conseguenti danni che derivano all'agricoltura, alla piscicoltura, alla industria ed all'igiene da tale stato, determinato dalla captazione per derivazioni idroelettriche. Situazione che non viene minimamente risolta dalle cacciate una volta tanto effettuate dai bacini gestiti dall'AEM e dall'ENEL ma che può essere risolta solo dal deflusso costante di acque seppur limitato per le esigenze idroelettriche.

Chiede inoltre se siano a conoscenza dei risultati del convegno sull'utilizzo delle acque pubbliche tenutosi a Sondrio nell'aprile-maggio del 1965 in cui si contestò, fra l'altro, l'esattezza della risposta all'interrogazione del 14 giugno 1960, n. 11094, data all'interrogante da parte dell'allora Ministro dei lavori pubblici. (4-09866)

RISPOSTA. — Il problema oggetto della interrogazione, riguarda non solo le valli dell'Adda e del Bitto, in essa citate, ma anche tutte le altre zone della provincia di Sondrio ed è lo stesso di quello che si prospetta nelle altre province montane.

Infatti, a causa della deviazione delle acque nei serbatoi, in molti tratti dei fiumi vi è spesso scarsità o mancanza di acqua, il che provoca inconvenienti di vario genere, ma

soprattutto di ordine igienico-sanitario, in quanto nei fiumi e nei torrenti sfociano pure le fognature, non tutte munite di depuratori, che i comuni vanno costruendo.

La graduale realizzazione di numerosi impianti idroelettrici e il continuo aumento delle fognature hanno portato la situazione a un punto critico, che è all'attenzione degli enti ed uffici comunque interessati al problema.

Circa le cause di tale stato di cose, si fa presente che, in sede di istruttoria delle domande di utilizzazioni idroelettriche, esperita ai sensi del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1175, e ogni qual volta gli enti locali hanno prodotto richieste meritevoli di accoglimento, particolari clausole ed obblighi sono stati inseriti nei disciplinari di concessione a salvaguardia degli interessi pubblici e privati.

Inoltre, a prescindere dalle specifiche cautele, di cui sopra, in ogni disciplinare viene

sempre introdotta una clausola generale, in virtù della quale i concessionari rimangono obbligati, in modo generico, all'osservanza di tutte le prescrizioni legislative e regolamentari concernenti il buon regime delle acque pubbliche, l'agricoltura, la piscicoltura, la igiene e la sicurezza pubblica.

Si assicura, pertanto, l'interrogante che l'amministrazione dei lavori pubblici non mancherà di adottare tutti quei provvedimenti che si renderanno necessari per giungere ad una organica e moderna regolamentazione dell'uso delle acque, senza trascurare di prendere misure contingenti, necessarie per ovviare alle situazioni più gravi ed indilazionabili.

Il Ministro dei lavori pubblici:
LAURICELLA,