

5.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1976.

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

	PAG.	PAG.	
AMADEI: Istruttoria sui motivi della scarcerazione di Filippini (4-00377) (risponde BONIFACIO, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ) . . . . .	73	FERRARI MARTE: Sulla messa in liquidazione della Società autolinee lariane e vallentivesi (Como) (4-00219) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	79
BARTOLINI: Modifiche d'orario e di sosta per i treni in transito ad Orvieto (Terni) (4-00433) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	74	FORTUNA: Ritardo nell'emanazione del decreto a favore degli artigiani terremotati del Friuli (4-00088) (risponde MAZZARRINO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ) . . . . .	81
BERNARDINI: Elenchi di posti vacanti nei consigli di amministrazione degli istituti bancari (4-00331) (risponde MAZZARRINO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ) . . . . .	74	GUARRA: Posizione pensionistica di Luigi Vessichelli ex ufficiale della MVSN (4-00252) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro della difesa</i> ) . . . . .	81
BIAMONTE: Inquadramento degli amanuensi nell'organico dei coadiutori degli uffici giudiziari (4-00500) (risponde BONIFACIO, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ) . . . . .	75	SANTAGATI: Firma di Guido Carli sulle banconote da ventimila lire (4-00052) (risponde MAZZARRINO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ) . . . . .	82
BOLLATI: Collegamenti ferroviari di Vigevano (Pavia) con Pavia e Novara (4-00479) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	75	SERVADEI: Ventilata riduzione delle spese per il parco statale automobili (4-00084) (risponde EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri</i> ) . . . . .	82
CECCHI: Situazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola (4-00269) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	76	SERVELLO: Eventuale allacciamento del tratto ferroviario Vigevano-Pavia (4-00553) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	83
COSTAMAGNA: Precarietà degli impianti ENEL a Pezzana (Vercelli) (4-00171) (risponde DONAT-CATTIN, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i> ) . . . . .	76		
COSTAMAGNA: Intervento del Governo italiano a favore del dissidente jugoslavo Mihajolv (4-00177) (risponde RADI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ) . . . . .	77		
DE CINQUE: Mancato finanziamento per il raddoppio della linea Ortona-Casalbordino (Chieti) (4-00374) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	77		
DE CINQUE: Ventilato declassamento della stazione ferroviaria di Vasto (Chieti) (4-00395) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i> ) . . . . .	78		

AMADEI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sia a conoscenza dei veri motivi che hanno indotto il sostituto procuratore della repubblica presso il tribunale di Roma dottor Armati che, in un esposto alla procura generale della corte di appello di Roma, ha accusato il giudice istruttore dottor Imposimato di aver disposto la scarcerazione del signor Filippini, incriminato per simulazione di reato (sequestro di persona), perché sollecitato dall'alto.

L'interrogante, tenuti presenti i timori che tanto allarme suscitano nella pubblica opinione i reati di sequestro di persona,

specialmente quando si è di fronte ad indagini giudiziarie, chiede di conoscere quali iniziative il ministro abbia intraprese e quali idonei provvedimenti intenda adottare per far luce sul caso del signor Filipini, che ha messo in contrasto la magistratura giudicante con quella inquirente. (4-00377)

RISPOSTA. — I richiesti provvedimenti di competenza di questo Ministero, in relazione alla vicenda segnalata nella interrogazione, potranno essere eventualmente adottati soltanto quando sarà conclusa, quanto meno, la fase istruttoria, attualmente in corso presso l'autorità giudiziaria di Firenze, a norma dell'articolo 60 del codice di procedura penale, del procedimento che è stato iniziato da detta autorità, a seguito dell'esposto, cui si accenna nella interrogazione, inviato dal dottor Giancarlo Armati, sostituto procuratore della Repubblica, al procuratore della Repubblica di Roma e trasmesso, poi, alla locale Procura generale.

*Il Ministro:* BONIFACIO.

BARTOLINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — in merito ai notevoli disagi che ricadono sui pendolari (lavoratori e studenti della zona di Orvieto) che usufruiscono del trasporto ferroviario per recarsi nei luoghi di lavoro e di studio da Firenze, Roma, e Terni — quali provvedimenti intenda suggerire ai competenti organi dirigenti delle ferrovie dello Stato per eliminare i menzionati disagi ed in particolare se lo stesso ritenga opportuno favorire l'attuazione delle seguenti modifiche d'orario e di sosta di alcuni treni in transito ad Orvieto (Terni): autorizzare la fermata ad Orvieto del treno espresso n. 572 che transita ad Orvieto alle ore 6 diretto a Firenze; autorizzare la fermata, sempre ad Orvieto, del treno espresso n. 751 in transito presso questa città alle ore 6,50 diretto a Roma; istituzione di un locale nella tratta Orte (Terni)-Chiusi (Siena) con partenza da Orte alle ore 14,30.

L'interrogante chiede di conoscere l'opinione del ministro in merito alla possibilità di attuare tali modifiche, nonché quelle più volte reclamate dagli altri pendolari della provincia di Terni, nel quadro del nuovo orario ferroviario per il periodo

invernale e dell'entrata in funzione della direttissima Roma-Firenze nella tratta Chiusi-Roma. (4-00433)

RISPOSTA. — Il treno espresso 572, Palermo-Milano, già al massimo della composizione consentita e al limite della frequentazione, non è in grado di acquisire ulteriori correnti di traffico che deriverebbero dalla fermata di Orvieto; per tali motivi non risulta quindi possibile aderire alla richiesta formulata.

Analoghe motivazioni ostantive non consentono di assegnare la fermata ad Orvieto al treno espresso 751 Venezia-Roma.

Al riguardo si fa presente che l'utenza facente capo ad Orvieto fruisce della fermata, alle ore 6,12, del treno 287 che arriva a Roma alle ore 8 circa (25 minuti prima del 751) ad un'ora cioè particolarmente consona alle esigenze dei viaggiatori pendolari.

Inoltre, in merito all'istituzione di una nuova comunicazione alle ore 14,30 da Orte per Chiusi, è da rilevare che allo stato attuale di disponibilità di mezzi e personale non riesce possibile soddisfare la richiesta.

Si fa infine presente che con la prossima apertura al traffico della direttissima Roma-Firenze verranno istradati sul tracciato della medesima numerosi convogli della linea Ancona-Roma, tra cui i treni 2797 e 2796 di preminente interesse per i viaggiatori pendolari della provincia di Terni.

*Il Ministro:* RUFFINI.

BERNARDINI, SPAVENTA, BACCHI, BUZZONI, CIRASINO E SARTI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se, in previsione della discussione sui criteri che il Governo intende seguire per la copertura di posti vacanti nei consigli di amministrazione e nei collegi sindacali dei vari istituti di credito, richiesta con la risoluzione della Commissione finanze e tesoro della Camera in data 29 luglio 1976, ritenga necessario fornire preventivamente ai componenti la Commissione l'elenco completo dei posti vacanti ed anche degli organi da rinnovare nei suddetti istituti. (4-00331)

RISPOSTA. — La Commissione finanze e tesoro ha recentemente discusso circa i nuovi criteri che il Governo intende adot-

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1976

tare nel procedere alle nomine di amministratori e di sindaci di istituti bancari.

Nel corso del dibattito il Tesoro ha concordato circa l'opportunità che l'esecutivo, cui non può non spettare la responsabilità delle nomine in questione, le collochi in un quadro di chiarezza, trasparenza e pubblicità.

Nell'assumere l'impegno di riferire periodicamente al Parlamento su detti criteri che il Governo adotta nella sua responsabilità, il Tesoro ha depositato alla presidenza della Commissione due fascicoli costituenti la mappa del sistema delle nomine da effettuare: il primo relativo alle aziende di credito a breve termine ed il secondo relativo agli istituti di finanziamento a medio e lungo termine.

*Il Sottosegretario di Stato:*  
MAZZARRINO.

**BIAMONTE.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che la legge 12 luglio 1975, n. 322, al titolo quarto dell'articolo 172, secondo comma, recita testualmente: il personale amanuense degli uffici giudiziari che alla data del 31 maggio 1974 era in servizio negli uffici notificazioni, esecuzioni e protesti istituiti presso gli uffici giudiziari, è inquadrato nell'organico dei coadiutori con decreto del ministro di grazia e giustizia di concerto con il ministro del tesoro, purché il personale stesso sia in possesso di tutti i requisiti prescritti per la categoria dei coadiutori ad eccezione del titolo di studio e dei limiti di età — perché il ministro non ha deciso in conformità della predetta legge l'istanza avanzata dal signor Naddeo Alberto nato il 6 febbraio 1904, residente in Salerno alla Calata San Vito n. 52, amanuense dal 1° gennaio 1950 presso gli uffici giudiziari della sezione di corte di appello di Salerno.

La richiesta di assunzione in qualità di coadiutore, prescindendo dal limite di età e dal titolo di studio superato per altro dalla legge n. 322, il signor Naddeo l'ha inviata al Ministero di grazia e giustizia tramite la corte d'appello di Napoli fin dal 23 dicembre 1975 (pratica n. 723/75).

(4-00500)

**RISPOSTA.** — Questo Ministero ha ritenuto che ai fini dell'inquadramento del personale amanuense ed, in particolare,

degli amanuensi di età superiore ai 65 anni nel ruolo dei coadiutori, la deroga ai limiti di età sia da riferire soltanto ai vari limiti di età per l'accesso alle pubbliche carriere previsti dall'articolo 2, primo comma, n. 2, del testo unico degli impiegati civili dello Stato, restando ferma l'età massima di 65 anni contemplata per lo stato giuridico dei pubblici dipendenti che si estende anche al personale dei coadiutori a norma dell'articolo 6 della legge 12 luglio 1975, n. 322; ciò considerata anche la mancanza di norme transitorie al riguardo nella citata legge n. 322 del 1975, che non consente deroga neppure nella prima attuazione dell'inquadramento, alle norme sullo stato giuridico dei pubblici dipendenti in ordine all'età massima.

Circa il caso particolare — segnalato nella interrogazione — del signor Alberto Naddeo, escluso, in base a tale interpretazione delle leggi in materia, dal ruolo dei coadiutori, si fa presente che l'interessato ha proposto ricorso al tribunale amministrativo regionale della Campania contro tale esclusione. Il tribunale, nell'udienza del 31 agosto 1976, ha rigettato l'istanza di sospensiva del provvedimento amministrativo e non ha ancora fissato la discussione del ricorso.

Si è pertanto in attesa delle relative decisioni.

*Il Ministro:* BONIFACIO.

**BOLLATI E SERVELLO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere, in relazione alla situazione dei collegamenti ferroviari della città di Vigevano (Pavia), con Pavia e con Novara, attualmente inesistenti se non attraverso le città di Milano e di Mortara (Pavia) con grave disagio dei cittadini vigevanesi, se esista un progetto di collegamento mediante una linea ferroviaria di Vigevano con Pavia attraverso Garlasco e di Vigevano con Novara attraverso Tre-cate (Novara).

In caso positivo chiedono gli interroganti in quale fase si trovino i suddetti progetti e in caso negativo se il ministro ritenga di prendere idonee iniziative dirette alla realizzazione di tali collegamenti che comportano la costruzione di due linee ferroviarie di 30 chilometri ciascuna, per risolvere un grave problema di trasporti che affligge da troppo tempo la città di Vigevano.

(4-00479)

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1976

**RISPOSTA.** — Per quanto attiene ai traffici a media e lunga distanza, la zona di Vigevano risulta adeguatamente collegata tramite la linea Milano-Mortara.

I traffici a carattere locale interessanti la zona stessa si ritiene, invece, possano essere idoneamente serviti con trasporti su strada che, nel caso in esame, risultano più rispondenti, anche sotto il profilo economico, del mezzo ferroviario.

Per tali motivi, non esiste alcun progetto per la realizzazione di una nuova linea che colleghi Vigevano con Pavia e Novara, né un'opera del genere rientra negli indirizzi programmatici inerenti al settore ferroviario.

*Il Ministro:* RUFFINI.

**CECCHI, NICCOLI, CERRINA FERONI, PAGLIAI, TONI E TESI.** — *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* — Premesso che da tempo le autorità fiorentine hanno interessato i Ministeri della difesa e dell'interno perché fosse evitata la sospensione dell'attività dell'aeroporto Firenze-Perentola, minacciata per la prevista cessazione del servizio antincendio dell'aeronautica militare senza una contemporanea attivazione di analogo servizio con personale civile e considerato che le notizie contraddittorie diffuse al riguardo — e, secondo varie attestazioni provenienti da fonti di carattere ufficiale — ingenerano preoccupazione ed allarme tra gli operatori economici e turistici della città di Firenze;

si sollecita una risposta ufficiale e finalmente attendibile e precise assicurazioni circa un coordinamento degli interventi che garantiscano la tempestiva sostituzione di personale civile a quello militare (che comunque non dovrà essere rimosso nel frattempo) al fine di assicurare la continuità dei servizi antincendio, indispensabili per evitare la chiusura dell'aeroporto. (4-00269)

**RISPOSTA.** — L'aeroporto di Firenze-Perentola rientra tra quegli aeroporti militari aperti al traffico aereo commerciale, nei quali il servizio antincendio viene svolto dall'Aeronautica militare.

Detto ente assicura di fatto un servizio che dovrebbe essere in realtà fornito, in forza della legge n. 996 del 1970, dal Ministero dell'interno, il quale però, non disponendo del personale sufficiente a coprire completamente le esigenze aeroportuali na-

zionali, non ha potuto sinora costituire il nucleo antincendi nell'aeroporto di Perentola.

Siffatta situazione si è andata aggravando dopo la decisione del Ministero della difesa di ritirare, in conseguenza di una ristrutturazione generale dei reparti militari dell'Aeronautica militare, i nuclei antincendio costituiti per le necessità civili, iniziando dagli aeroporti dove non viene svolta alcuna attività operativa militare (e Firenze Perentola è tra questi).

Al fine di sanare in maniera definitiva la questione, che interessa non solo lo scalo fiorentino, ma anche altri importanti scali nazionali, è stata sollecitata un'iniziativa legislativa, attualmente all'esame con i ministeri ugualmente interessati, interno e difesa.

Detta iniziativa, tesa a risolvere globalmente tutte le necessità del servizio antincendio aeroportuale, nell'ambito della competenza della organizzazione del Ministero dell'interno, e che pertanto prevede anche un aumento del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, comprende altresì norme transitorie (da attuare in attesa che il personale del Ministero dell'interno sia assunto, addestrato e immesso in servizio), che prevedano la continuità del servizio attualmente svolto dall'Aeronautica militare.

Pertanto solo con l'attuazione della succitata iniziativa legislativa si potrà risolvere e normalizzare il servizio antincendio aeroportuale.

Comunque, indipendentemente da quanto precede, concernente la risoluzione definitiva del delicato problema, dopo l'interessamento e le sollecitazioni sia di questo Ministero, sia degli enti locali, il Ministero della difesa ha dato assicurazione che il servizio antincendi continuerà ad essere disimpegnato dal personale dell'Aeronautica militare fino a tutto il 31 dicembre 1976 negli aeroporti militari aperti al traffico civile tra cui, appunto, quello di Firenze Perentola, nell'intesa che, nel frattempo, sarà data soluzione al problema generale del servizio antincendi aeroportuale con la presentazione di un apposito provvedimento legislativo.

*Il Ministro dei trasporti:* RUFFINI.

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere: se sia a conoscenza della viva protesta in corso a Pezzana (Vercelli) nei

confronti dell'ENEL, in quanto in due giorni la popolazione è rimasta per ben 7 ore senza luce per il semplice motivo che era venuto un colpo di vento a interrompere la linea: se, di fronte a questa situazione di precarietà che si protrae da diversi anni, il Governo intenda intervenire sull'ENEL per far cessare le continue interruzioni di energia, in quanto la popolazione pezzanese viene a trovarsi molte volte senz'acqua e senza luce e le attività delle maestranze dei lavoratori artigianali vengono a fermarsi con perdita di ore e se ritenga opportuno di fare effettuare un allacciamento nuovo tramite Prarolo con Vercelli (4-00171)

**RISPOSTA.** — Il comune di Pezzana, caratterizzato territorialmente da una superficie prevalentemente agricola, coltivata a riso, è servito da una linea aerea a media tensione di notevole sviluppo, proveniente dalla stazione di Balzola (Alessandria) che corre su pali di cemento.

Nel corso degli ultimi sette mesi le interruzioni di energia di durata superiore a cinque minuti sono state nove, valore che può ritenersi ancora soddisfacente avuto riguardo al grande sviluppo della linea e alla notevole frequenza delle manifestazioni temporalesche nella zona.

In particolare, le interruzioni di più lunga durata, avvenute nei giorni 23 e 25 giugno 1976, furono la conseguenza di intensissime perturbazioni atmosferiche che provocarono la caduta di numerosi pali, a causa di un fortissimo vento, nonché la fulminazione di alcuni isolatori, la cui individuazione comportò una serie di rilevanti difficoltà.

Risulta, pertanto, evidente la eccezionalità degli inconvenienti lamentati; d'altro canto non è possibile prevedere l'attuazione di nuovi tratti di linea con funzioni di riserva a breve scadenza atteso che, per la realizzazione di nuovi impianti, l'ENEL è tenuta ad osservare rigorosi criteri di priorità.

*Il Ministro: DONAT-CATTIN.*

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

1) se sia a conoscenza che lo scrittore dissidente jugoslavo Mihajlov, che dal 1963, anno del suo primo arresto, sta vivendo una drammatica vicenda, in quanto in questo ultimo periodo le autorità jugoslave si

rifutano ostinatamente di rispettare i diritti del prigioniero, diritti umani e politici per i quali la Jugoslavia firmò e ratificò all'ONU, sia nel 1967 sia nel 1970;

2) se il Governo intenda intervenire appellandosi alla solidarietà della stampa e dell'opinione pubblica mondiale per aiutare lo scrittore Mihajlov che attua lo sciopero della fame dal 6 dicembre 1975 e si trova attualmente gravemente ammalato e ridotto ad una larva dopo quasi otto mesi di questo sopplizio.

**RISPOSTA.** — Circa il trattamento cui sarebbe sottoposto lo scrittore dissidente Mihajlo Mihajlov, il Governo tiene a rilevare che, pur nella dovuta discrezione, una azione costante è stata e viene svolta per i normali canali diplomatici in favore del suddetto scrittore.

Ancora recentemente il Governo italiano è intervenuto presso il governo jugoslavo, chiedendo precisazioni sulle condizioni di salute dello scrittore e sul trattamento carcerario che gli viene riservato, per poter fugare le apprensioni che da vari strati dell'opinione pubblica italiana vengono manifestate in favore di Mihajlov.

Assicurazioni in tale senso ci sono state fornite da parte delle autorità di Belgrado, le quali hanno anche specificato che lo scrittore si trova in normali condizioni di salute e che anzi egli è stato sottoposto nel maggio 1976 ad un controllo clinico a Belgrado da parte di alcuni specialisti.

Ciò premesso, l'onorevole interrogante può quindi essere certo che l'azione diplomatica che il Governo italiano già da molti mesi esperisce in favore dello scrittore Mihajlo Mihajlov verrà perseguita anche in futuro nei modi che si dimostreranno di volta in volta più idonei ed opportuni a conseguire che allo scrittore jugoslavo siano assicurate condizioni di vita corrispondenti ai principi umanitari e di difesa della persona umana cui è costantemente rivolta l'azione italiana.

*Il Sottosegretario di Stato: RADI.*

**DE CINQUE.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) se risponda al vero la notizia, pubblicata sulla pagina regionale abruzzese del quotidiano *Il Tempo* del 19 agosto 1976, dell'avvenuta esclusione, da parte del consiglio di amministrazione delle ferrovie del-

lo Stato, del tratto Ortona-Casalbordino (Chieti) della linea adriatica Ancona-Bari, dalla ripartizione di stanziamenti per il raddoppio delle linee di grande comunicazione, ripartizione recentemente effettuata dal suddetto consiglio, che avrebbe invece immediatamente finanziato il raddoppio del tratto Casalbordino-Porto di Vasto;

2) se, in affermativa, egli ritenga che ciò contrasti sia con precedenti assicurazioni date dal suo illustre predecessore ad esponenti politici ed amministrativi della zona frentana, sia e soprattutto, con elementari esigenze di logica, che ad avviso dell'interrogante postulano la continuità dell'opera di raddoppio senza che vi siano interruzioni, pregiudizievoli ai benefici del raddoppio in una linea ferroviaria di tanta importanza come l'adriatica;

3) chiede, comunque, di conoscere le ragioni che hanno indotto il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ad adottare una tale decisione, che suona indubbiamente punitiva per una zona tra le più interessanti della intera costa abruzzese, e per le possibilità di sviluppo della vallata del Sangro. (4-00374)

**RISPOSTA.** — Risponde al vero la notizia secondo la quale è stata approvata la proposta per l'esecuzione dei lavori di raddoppio del tratto Casalbordino-Porto di Vasto della linea adriatica.

In merito al raddoppio del tratto Ortona-Casalbordino della stessa linea, si forniscono le seguenti notizie.

Nei piani finanziari delle ferrovie dello Stato già approvati e in corso di attuazione, sono stati stanziati 30 miliardi di lire per una prima fase del raddoppio della tratta Ortona-Termini Imerese, ricadente nel compartimento di Ancona.

In fase di esame per la scelta della tratta a cui destinare più proficuamente il suddetto stanziamento, fra le varie alternative, fu presa in un primo tempo in considerazione anche la possibilità di dar corso prioritariamente alla realizzazione della nuova galleria San Giovanni (di oltre 9 chilometri) prevista nel tratto Ortona-Termini Imerese di Sangro.

La costruzione di tale galleria non avrebbe apportato immediati benefici per l'Azienda delle ferrovie dello Stato. La galleria stessa, infatti, è compresa in una larga variante a doppio binario (27 chilometri) che dovrà in pratica sostituire la linea esistente

fra Ortona e Casalbordino e la cui completa realizzazione richiederà una spesa, ai prezzi odierni, di un centinaio di miliardi di lire. Sicché, anche volendo destinare i 30 miliardi disponibili (che per altro a causa dei continui rincari si sono ora resi insufficienti) per costruire subito la galleria San Giovanni, si verrebbe ad ottenere un'opera avulsa dal suo insieme e la cui attivazione e produttività dovrebbero essere rinviate al momento in cui si potranno eseguire i residui lavori mercé un nuovo finanziamento dell'ordine di 70 miliardi di lire.

Per tale motivo, gli impegni dell'Azienda delle ferrovie dello Stato a proseguire il raddoppio della Pescara-Ortona a sud senza soluzione di continuità furono subordinati al tempestivo stanziamento di detta nuova somma, stanziamento ancora non avvenuto.

L'Azienda stessa, pertanto, per non lasciare più a lungo infruttuoso lo stanziamento già approvato, ha deciso di impegnare i 30 miliardi disponibili, destinandoli al raddoppio di quelle tratte per le quali lo stanziamento si fosse dimostrato di più proficuo investimento.

Tali tratte, dopo approfondito esame sia in sede centrale sia presso il compartimento, sono state individuate nella Casalbordino-Porto di Vasto e nella Vasto-Termini Imerese.

Ciò in quanto il raddoppio della Casalbordino-Porto di Vasto, mediante apposita variante in galleria, consentirà l'abbandono di una zona in frana, che costituisce un potenziale pericolo e crea anche soggezioni all'esercizio, ed il raddoppio della Vasto-Termini Imerese, interessante un'estesa di ben 25 chilometri, apporterà in tempi brevi, tangibili miglioramenti alla circolazione dei treni.

Si dà comunque assicurazione che è intendimento di questo Ministero proporre che la somma occorrente per la galleria San Giovanni e per l'intera variante Ortona-Casalbordino venga stanziata nei piani a breve termine, attualmente in fase di elaborazione.

*Il Ministro:* RUFFINI.

**DE CINQUE.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) se sia rispondente al vero la notizia pubblicata sulla pagina regionale del quotidiano *Il Tempo* - cronaca abruzzese - del 1° settembre 1976, in merito allo spostamento della stazione ferroviaria di Vasto

(Chieti), ed al declassamento della stazione stessa, che vedrebbe ridotto il numero di organico di personale in servizio, e diminuito anche quello dei binari, con conseguenti disagi per il traffico, particolarmente intenso in detta stazione, che serve una cittadina in continuo progresso, come Vasto, e tutto il suo popoloso entroterra;

2) se sia a conoscenza del fatto che, ove detta notizia fosse vera, i viaggiatori in partenza ed in arrivo a Vasto sarebbero costretti a percorrere 5-6 chilometri in più per raggiungere il nuovo scalo ferroviario, con conseguente aggravio per la utenza, che sarebbe viepiù fuorviata dal servizio del trasporto pubblico, a favore di quello privato;

3) se, infine, ritenga che sia il caso di intervenire presso la direzione generale delle ferrovie dello Stato affinché non soltanto sia evitato un provvedimento, come quello sopra paventato, gravemente lesivo per le esigenze ferroviarie della città di Vasto, ma vengano posti in atto tutti gli opportuni passi per dare al suo scalo quello sviluppo che la prepotente crescita economica dell'intera zona, in conseguenza dell'industrializzazione e del turismo, e di una sempre fiorente agricoltura, oggi rendono indilazionabile per non penalizzare ulteriormente la feconda laboriosità delle popolazioni del vastese. (4-00395)

RISPOSTA. — In relazione alla notizia del quotidiano *Il Tempo* riguardo alla nuova stazione ferroviaria di Vasto, si reputa necessario, per prima cosa, dare ampia assicurazione che non rientra negli intendimenti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato promuovere, in alcun modo, il declassamento della stazione in questione.

Anzi, detta Azienda con l'attuazione dei provvedimenti studiati, si propone di apportare un tangibile ammodernamento e potenziamento agli impianti ferroviari di Vasto, con concreti favorevoli riflessi sul comprensorio della città.

Detti provvedimenti rientrano nel più vasto programma di raddoppio dell'intera linea adriatica, già in corso di realizzazione, e concernono, nel tratto Porto di Vasto-Vasto, l'abbandono della sede oggi in esercizio a semplice binario, e la costruzione di una nuova tratta a monte a doppio binario, completamente in galleria, sicché la zona costiera risulterà interamente svincolata dalla cintura ferroviaria e po-

trà essere altrimenti destinata allo sviluppo turistico ed economico della città.

Correlativamente a tale variante del tracciato, la nuova stazione a Vasto andrà ubicata subito dopo lo sbocco sud della citata costruenda galleria, restando, per altro, collegata all'attuale piazzale.

Precisamente, secondo gli orientamenti delle ferrovie dello Stato, detta nuova stazione, che disterà dall'attuale circa 1 chilometro e non 5-6, verrebbe specializzata per il servizio viaggiatori e, quindi, dotata di un piazzale esterno con adeguata capacità di parcheggio, di un fabbricato con tutti i servizi per il pubblico (atrio, sale di attesa, biglietteria, deposito bagagli, bar, edicola, enti turistici, ecc.) e di binari corredati di idonei marciapiedi e pensiline.

All'impianto stesso si annetterebbe anche uno scalo merci aggiuntivo di quello esistente, da conservare all'esercizio raccordato alla nuova stazione tramite un tratto della attuale linea da non sopprimere; ciò sempre che l'amministrazione comunale non ritenesse, invece, di avvalersi del solo nuovo scalo e di dismettere l'attuale per destinare le relative aree all'incremento delle attività turistiche. Le ferrovie dello Stato non avrebbero, allo stato delle cose, motivo di opporsi all'una od all'altra soluzione.

D'altra parte, come di recente rappresentato dalla azienda ferroviaria all'amministrazione comunale di Vasto, ferma l'impostazione di base della soluzione considerata per il nuovo andamento planometrico della tratta in parola (posto che l'arretramento a monte ed in galleria del futuro tracciato a doppio binario risponde ad ineluttabili esigenze di sicurezza dell'esercizio ed è tecnicamente imposto dalla assai difficile natura dei terreni prossimi alla riviera), le ferrovie dello Stato sono favorevoli, nel corso della progettazione esecutiva afferente alla nuova stazione di Vasto, a tenere debito conto delle specifiche occorrenze che al riguardo verranno prospettate dal comune medesimo.

Il Ministro: RUFFINI.

FERRARI MARTE. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — come è stato evidenziato anche dalla stampa — se siano a conoscenza della grave situazione del servizio di pubblico trasporto gestito dalla Società autolinee Lariane e Vallentilvesi (SALVI) in provincia di Como — è di questi giorni la messa in

liquidazione della società - di cui è proprietario il signor Baragiola presidente della camera di commercio della provincia di Como, che ha portato a:

1) sospensione del servizio, all'inasprirsi dei rapporti sindacali, a forti agitazioni di lotta in una vasta area che interessa 117 comuni su 246 della provincia. È conseguenziale specie in questo periodo il grave danno all'economia di questa vasta zona che è fra le più disagiate, e con zone fortemente degradate dal punto di vista economico e produttivo;

2) i dipendenti a non riscuotere i loro diritti salariali dal mese di aprile e successivi dell'anno 1976;

3) al non pagamento dei contributi previdenziali sia al fondo speciale, sia all'INPS di Como che ammontano ad alcune centinaia di milioni;

4) al non versamento nemmeno delle quote di contributi INPS, INAM e delle imposte sui redditi di lavoro a carico dei singoli dipendenti, evidenziandosi anche una trattenuta indebita.

Si evidenziano in questa situazione gli evidenti errori ed uso non gestionale delle risorse, di una gestione assai poco oculata che ha portato a caricare sugli utenti disagi e può portare un grave danno alla Azienda comunale trasporti con il caricare oneri finanziari non facilmente superabili specie nel breve periodo, che potrebbe creare grave danno ad una giusta e coerente risposta di privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato.

Nel caso specifico si richiede:

a) che sia compiuto un passo concreto nei confronti della presidenza e dell'assessorato regionale ai trasporti della Lombardia affinché siano garantiti i necessari mezzi finanziari all'ACT di Como per la gestione immediata di tutto il servizio che interessa 117 comuni;

b) per la garanzia di tutti i posti di lavoro ed il pagamento dei salari e stipendi arretrati, ed i contributi previdenziali e fiscali. (4-00219)

**RISPOSTA.** — La società SALVI di Como risulta messa in liquidazione in data 3 luglio 1976 e liquidatore è stato nominato il dottor Nello Salonia con studio in Como.

Consigliere delegato della società, a decorrere dal 7 gennaio 1976 in poi, non è più il signor Baragiola, ma il signor Salusti Alberto di Como.

Tutti i dipendenti (circa 216) si sono posti in agitazione dal 3 luglio 1976, non percependo alcuna retribuzione dal mese di maggio 1976.

La posizione contributiva della società è la seguente:

a) contributi dovuti al fondo sociale di previdenza:

per il periodo 1° gennaio 1974-31 dicembre 1974 è stata concessa la rateazione del debito contributivo;

per il periodo 1° gennaio 1975-31 marzo 1976 è in corso l'azione di recupero da parte dell'ufficio legale della sede INPS di Como;

per il periodo 1° aprile 1976-3 luglio 1976, data in cui la società è stata messa in liquidazione, sono in corso accertamenti da parte della sede INPS di Como per il recupero dei contributi;

b) contributi dovuti alla sede INPS di Como (DS, TBC, CAF, ENAOLI) ed all'INAM:

per il periodo 1° aprile 1973-31 dicembre 1974 è stata concessa la rateazione del debito contributivo;

per il periodo 1° gennaio 1975-31 marzo 1975 la società ha regolarmente versato i contributi;

per il periodo 1° giugno 1975-31 dicembre 1975 è in corso l'azione di recupero da parte dell'ufficio legale della sede INPS di Como;

per il periodo 1° gennaio 1976-3 luglio 1976 sono in corso accertamenti da parte della sede INPS di Como per il recupero dei contributi.

Nella complessa questione è intervenuta anche la regione Lombardia, la quale con delibera della giunta regionale del 30 luglio 1976, n. 4877, ha pronunciato la decadenza delle concessioni delle autolinee ordinarie della SALVI di competenza regionale e la concessione precaria e d'urgenza ai comuni di Como, Lecco e Sondrio.

Il comune di Como con delibera del 3 agosto 1976, n. 203, si è impegnato di esercitare le concessioni relative alle 22 linee di mobilità essenziale tramite l'Azienda trasporti comunali nonché di assumere gli ex addetti alle linee, limitatamente al periodo 1° settembre 1976-31 dicembre 1976, sentite anche le organizzazioni sindacali.

Al comune di Lecco è stata affidata la concessione della linea Bellagio (Como)-Lecco ed alla Società trasporti pubblici di Sondrio le concessioni delle linee Musso (Como)-Sondrio, Livo-Garzeno (Como).



## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1976

Si informa infine che con delibera in data 30 luglio 1976, n. 4878, della giunta regionale della Lombardia sono stati disposti interventi economici in favore del predetto personale.

*Il Ministro dei trasporti:*  
RUFFINI.

FORTUNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se siano a conoscenza della protesta e della sollecitazione dell'Unione artigiani del Friuli, a nome degli artigiani terremotati, per il grave ritardo relativo all'emanazione del decreto del ministro del tesoro (Artigiancassa) in riferimento all'articolo 2-bis della legge n. 336 del 1967.

E per sapere se effettivamente l'emanando decreto escluderà un limite per il *plafond* di finanziamento per le aziende artigiane, contempli almeno quindici anni per la durata della operazione di credito, tassi d'interesse minimi e per preammortamento di tre anni.

In ogni caso per conoscere quali urgenti provvedimenti siano allo studio. (4-00088)

RISPOSTA. — Sulla base delle proposte formulate dalla giunta regionale Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 2-bis della legge 29 maggio 1976, n. 336 - pervenute in data 14 luglio 1976 - il Ministero del tesoro ha tempestivamente emanato il decreto n. 339189, datato 29 luglio 1976, debitamente registrato alla Corte dei conti, con il quale si è stabilito: a) la durata delle operazioni di finanziamento a favore delle imprese artigiane, ivi comprese quelle di sconto effettuato dalla Cassa per il credito alle imprese artigiane, è fissata in anni 15, incluso il periodo di preammortamento non superiore ad anni 3, a decorrere dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi alla data stabilita per l'ultimazione dei lavori; b) il tasso annuo di interesse a carico delle imprese artigiane mutualitarie è determinato nella misura del 3 per cento, comprensivo di ogni onere accessorio e spesa; c) l'importo massimo del finanziamento agevolato concedibile ad una stessa impresa artigiana è fissato fino alla concorrenza del 75 per cento delle spese ammesse, comprese le opere di ampliamento in misura non eccedente il 50

per cento del valore delle strutture persistenti al sisma, oltre alla quota destinata alla formazione delle scorte di materie prime e di prodotti finiti. In nessun caso l'importo massimo del finanziamento concedibile ad una stessa azienda artigiana, ivi compresa la quota destinata alla formazione delle scorte, potrà eccedere l'importo di 200 milioni di lire.

Il provvedimento sopra cennato è stato pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 21 agosto 1976, n. 221.

Per venire ulteriormente incontro alla popolazione del Friuli, il Governo ha emanato il decreto-legge del 18 settembre 1976, n. 648, in corso di conversione al Parlamento (Atto Senato n. 167) con il quale, tra l'altro, si è istituita una gestione statale di carattere eccezionale, incentrata in una figura di commissario straordinario che dispone di un apposito fondo alimentato per l'anno 1976 dallo stanziamento di lire 70 miliardi.

Con lo stesso decreto-legge (articolo 9) il fondo di rotazione per iniziative economiche nel territorio di Trieste e nella provincia di Gorizia - già elevato a lire 150 miliardi con la sopra menzionata legge 29 maggio 1976, n. 336 - è stato ulteriormente elevato a lire 192 miliardi.

*Il Sottosegretario di Stato per il tesoro:* MAZZARRINO.

GUARRA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere la esatta posizione ai fini della concessione della pensione e per una eventuale revisione di tutta la pratica relativa all'ex ufficiale in servizio permanente effettivo della MVSN Vessicelli Luigi, tenuto conto che l'interessato ha prestato i seguenti periodi di servizio: dal 15 febbraio 1917 al 1° aprile 1921; dal 25 settembre 1936 al 9 dicembre 1943; dal 10 dicembre 1943 al 14 settembre 1947, in totale anni 15, mesi 1 e giorni 6.

In base all'articolo 4 della legge 20 marzo 1954, n. 72, in quanto applicabile al caso di specie, dovrebbe essere computato un aumento di anni 5 tanto agli effetti del raggiungimento del periodo minimo necessario per acquisire diritto a pensione, quanto ai fini della liquidazione della pensione.

Inoltre, nell'atto conclusionale relativo al ricorso alla Corte dei conti contrassegnato con il n. 016866, la Corte stessa ritiene evidente come nel caso *de quo* si realizzino le condizioni richieste dall'articolo 1 della leg-

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI. — SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 1976

ge 20 marzo 1954, n. 72, per poter riconoscere al Vessichelli il diritto alla concessione del trattamento di quiescenza previsto dalla legge stessa.

Pertanto non sembra che con il decreto ministeriale del 14 gennaio 1964, n. 1643, registrato alla Corte dei conti il 29 maggio 1966, sia stato riconosciuto all'interessato il diritto cui egli aspirava e che ancora attende di vedersi riconosciuto attraverso ripetute richieste di revisione di cui l'ultima in data 6 agosto 1975 con raccomandata n. 1371 e n. 0501 dell'11 luglio 1975.

(4-00252)

**RISPOSTA.** — La posizione pensionistica del signor Luigi Vessichelli per il servizio prestato nella MVSN fu definita con decreto del 14 gennaio 1964, n. 1643, con la concessione di un'indennità *una tantum*, avendo l'interessato raggiunto 14 anni, 2 mesi e 7 giorni di servizio effettivo e non 15 anni, 1 mese e 6 giorni, come indicato dall'interrogante.

L'anzidetta anzianità è stata riconosciuta esatta dalla Corte dei conti sia in sede di controllo del decreto di liquidazione dell'indennità sia in sede giurisdizionale.

È bensì vero che, in base ad una successiva sentenza della Corte costituzionale del 1975, si deve ora computare in aggiunta al servizio effettivo un periodo di cinque anni, ma tale sentenza non può trovare applicazione ai casi definiti precedentemente.

*Il Ministro:* LATTANZIO.

**SANTAGATI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per le quali il biglietto di banca da ventimila lire, messo in circolazione da recente, porti la firma dell'ex governatore della Banca d'Italia dottor Carli, anziché quella del governatore in carica dottor Baffi e per sapere, qualora risponda al vero la giustificazione addotta da qualche foglio di stampa, se la ritenga del tutto infondata, in quanto che sarebbe stato oltremodo facile sostituire il vecchio cliché preparato quando ancora era in carica il dottor Carli con uno nuovo da adoperare all'atto della stampa dei relativi biglietti.

(4-00052)

**RISPOSTA.** — La progettazione di un biglietto di banca, dal momento della sua ideazione fino a quella della emissione, comprende due fasi ben distinte, una legale

e amministrativa e l'altra essenzialmente tecnica. Durante la prima vengono perfezionati tutti quegli adempimenti di legge che presiedono alla emissione delle banconote, fra i quali è compreso il decreto ministeriale che indica la serie dei biglietti da produrre nonché le firme del governatore e del cassiere che dovranno apparire sugli esemplari. A questa fase amministrativa segue poi quella tecnica nel corso della quale viene approntato tutto il materiale da stampa attraverso laboriose sperimentazioni e avvicinamenti progressivi al modello ritenuto ottimale sotto l'aspetto della validità estetica e della sicurezza contro le contraffazioni.

Questa ultima fase richiede tempi calcolabili sulla base di alcuni anni, poiché occorre conciliare al massimo grado l'esigenza di ottenere un prodotto unitario ad altissimo livello qualitativo con quella di una produzione di massa, con tirature dell'ordine di molte decine di milioni di pezzi.

Conseguentemente, se nel frattempo si modificano le condizioni iniziali dalle quali il biglietto aveva preso le mosse, è inevitabile che si giunga alla situazione che ha formato oggetto dell'interrogazione cui si risponde, situazione, del resto, che si è verificata anche in passato in occasione di nomine di un nuovo governatore o di un nuovo cassiere.

*Il Sottosegretario di Stato:* MAZZARRINO.

**SERVADEI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere i suoi intendimenti circa una drastica riduzione delle spese per il parco automobili di proprietà dello Stato.

L'interrogante rileva che l'iniziativa è ampiamente suggerita dalle difficoltà presenti del bilancio statale e dal conclamato impegno di ridurre tutte le spese correnti non indispensabili, oltretutto dalle ricorrenti osservazioni della Corte dei conti sui consuntivi ministeriali, nonché dalle ritenute richieste parlamentari, succedutesi in tutti questi anni, sostenute dalla pubblica opinione e dalla stampa nazionale.

L'interrogante attribuisce alla citata iniziativa, oltre il valore finanziario, il significato di una precisa e coerente volontà politica per incominciare sul serio ad economizzare, attraverso una scelta anche di costume che parta finalmente dall'alto.

I politici ed i burocrati che dispongono dell'auto di Stato sono certamente troppi e

vanno, di fatto, anche oltre i limiti stabiliti dal regio decreto 3 aprile 1926, n. 746, e successive modificazioni.

Di massima si ritiene che: *a)* le auto debbano essere lasciate soltanto ai ministri ed ai sottosegretari di Stato, esclusivamente per ragioni di servizio, ed in misura non superiore ad una a testa; *b)* gli alti burocrati centrali e periferici, con pari dotazione, debbano essere ridotti globalmente a non molte decine di unità, con riferimento ai loro compiti specifici, e non al grado o alle necessità di rappresentanza; *c)* nessun automezzo sia comunque attribuito alle segreterie ministeriali, agli uffici stampa, ecc., le cui funzioni non giustificano le ampie dotazioni attuali; *d)* ad altre limitate categorie di funzionari con esigenze di servizio non continuative, possa essere concessa una modesta indennità annua sostitutiva, assai più conveniente per lo Stato della dotazione di una macchina con l'autista; *e)* tutte le automobili pubbliche debbano obbligatoriamente portare un contrassegno fisso con la scritta « servizio di Stato »; *f)* il molto personale statale che si renderà disponibile dalla iniziativa venga assorbito in altri compiti di istituto, in settori particolarmente deficitari; *g)* il parco dello Stato venga amministrato uniformemente dal Ministero dei trasporti (o da altro Ministero ritenuto idoneo) con l'obbligo di riferire annualmente al Parlamento sui risultati della gestione.

L'interrogante, ciò premesso, esprime la certezza che da un simile provvedimento la pubblica funzione ne ritrarrebbe grande vantaggio particolarmente sul piano del costume e della pubblica considerazione, sulla base anche di quanto, in questo campo, sta da tempo avvenendo in altri paesi democratici, nei quali l'alta carica pubblica non si sente sminuita in nessun senso dall'uso di mezzi propri o di servizi pubblici.

D'altra parte, le attuali basi nell'uso dell'automobile di Stato (certamente degenerato in questi decenni) sono state poste anche giuridicamente nel periodo della dittatura, come completamento di un concesso gerarchico ed autoritario che voleva i pubblici dipendenti distinti dagli altri cittadini anche nel vestire, mediante l'adozione di divise, gradi, ecc. (4-00084)

RISPOSTA. — La limitazione dell'uso delle autovetture di servizio, attuata in esecuzione delle istruzioni impartite dal Governo, ha consentito la realizzazione di notevoli economie di bilancio; per l'esercizio fi-

nanziario 1977, è prevista una ulteriore, sensibile riduzione di spesa, che appare significativa se si tiene conto del fortissimo aumento dei costi di gestione (manutenzione, carburanti, ecc.) nel frattempo intervenuto.

Sul piano normativo, una nuova regolamentazione dei servizi automobilistici dello Stato è allo studio e dovrà sostituire la vigente disciplina che è ormai vecchia di mezzo secolo e riflette esigenze non più attuali.

*Il Sottosegretario di Stato:*  
EVANGELISTI.

SERVELLO E BOLLATI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se sia informato circa le aspirazioni della popolazione di Vigevano intese ad ottenere un allacciamento ferroviario con Pavia, per l'ovvio motivo di appartenenza alla sua provincia, e con Novara, verso cui non pochi interessi la collegano.

Non si tratta, nella fattispecie, di una istanza dell'ultima ora bensì della reiterazione di richieste che risalgono nel tempo ed alle quali si può financo dare significato di vocazione, solo che si rammenti che si deve alla locale iniziativa privata se, un secolo fa, fu attuata la linea ferroviaria che unisce Vigevano da un lato a Milano e dall'altro a Mortara.

In siffatto contesto ed anche in relazione a recenti interventi di stampa sull'argomento, gli interroganti chiedono di conoscere se l'Amministrazione ferroviaria intenda assumere iniziative nel senso auspicato da quelle popolazioni. (4-00553)

RISPOSTA. — Per quanto attiene ai traffici a media distanza, la zona di Vigevano risulta adeguatamente collegata con i capoluoghi di Pavia e Novara, tramite la linea Milano-Mortara.

I traffici a carattere locale interessanti la zona stessa si ritiene, invece, possano essere idoneamente serviti con il mezzo stradale molto più economico, nel caso in esame, di quello ferroviario.

Per tali motivi, la realizzazione di una nuova linea che colleghi Vigevano con Pavia e Novara non rientra nelle previsioni dell'Azienda ferroviaria.

*Il Ministro:* RUFFINI.