

54.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1978

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.	PAG.
ASCARI RACCAGNI: Per la revoca dei provvedimenti relativi al declassamento nella carriera di concetto di alcuni dipendenti del Ministero delle finanze da tempo inquadrati nella qualifica di procuratori (4-00962) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro delle finanze</i>).	1761	n. 96, inoltrata dal perseguitato politico Carlo Capellazzi di Collecchio (Parma) (4-03751) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>). 1765
BALDASSARI: Sulle carenze del servizio di autolinee da e per l'aeroporto di Fiumicino (Roma) (4-03725) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1762	BOCCHI FAUSTO: Sullo stato della pratica di pensione di guerra di riversibilità di Rosolino Catrone di Sorbolo (Parma) (4-03820) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>). 1766
BAMBI: Sulla inopportunità della iniziativa dell'ufficio distrettuale delle imposte dirette di Pistoia di richiedere agli imprenditori agricoli notizie sui redditi degli anni 1970-1973 (4-03723) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro delle finanze</i>).	1762	BOCCHI FAUSTO: Sullo stato della pratica di pensione di riversibilità a favore di Rosina Belloni e di Schmerzenreich Pegatti di San Secondo Parmense (Parma) (4-03892 e 4-03894) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>). 1766 1767
BARTOLINI: Per il rispetto degli impegni assunti circa il potenziamento della rete ferroviaria in Umbria (4-03737) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1763	BOCCHI FAUSTO: Sullo stato della pratica di pensione di guerra a favore di Ugo Donelli di Parma (4-03895) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>). 1767
BERNARDI: Sull'opportunità di affidare all'Alisarda altre linee in concessione, in relazione all'impiego di velivoli e piloti stranieri da parte della società (4-03020) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1764	CALABRO': Sull'autorizzazione concessa agli autori del film « Forza Italia » ad usare materiale di repertorio in eccedenza rispetto alle norme vigenti, nonostante il film non presenti requisiti di carattere storico e culturale (4-03713) (risponde ANTONIOZZI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>). 1768
BIAMONTE: Per la definizione della pratica di pensione di riversibilità a favore di Antonia De Cristofaro, madre del caduto in guerra Donato De Martino (4-03665) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>).	1764	CASALINO: Sulla riduzione dell'impegno contrattuale annuo per riparazioni e demolizione carri, decisa dalle ferrovie dello Stato nei confronti della ditta NOMEF di Lecce, a partire dal 1° gennaio 1978 (4-03782) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>). 1768
BIAMONTE: Per la concessione della pensione di guerra a Pasquale Sicilia residente a Coperchia di Pellezzano, frazione di Pellezzano (Salerno) (4-03788) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>).	1765	CERULLO: Sulla inopportunità delle disposizioni ministeriali che considerano come costituenti edilizia residenziale pubblica gli alloggi e le case cantoniere già patrimonio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, e cedute a riscatto (4-04001) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>). 1769
BOCCHI FAUSTO: Per la sollecita definizione della domanda volta ad ottenere i benefici di cui alla legge 10 marzo 1955,		

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1978

	PAG.		PAG.
COSTA: Per il completamento dell'autostrada Torino-Savona (4-01911) (risponde LAFORGIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>).	1770	GIORDANO: Per il ripristino del traffico ferroviario sulla linea Milano-Sempione, interrotto a seguito del crollo del ponte di Verbania (Novara) (4-03950) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1778
COSTAMAGNA: Per la sollecita sistemazione del passaggio a livello di via Robaccio a Villadossola (Novara) (4-02360) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1772	GUALANDI: Per l'accoglimento della domanda di pensione di guerra inoltrata 12 anni fa da Amelia Minocari di Borgo Tossignano (Bologna) (4-03966) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>).	1778
COSTAMAGNA: Per la costruzione di una galleria nelle Alpi Cozie al fine di potenziare i collegamenti ferroviari tra il Piemonte e la Francia (4-03100) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1772	GUARRA: Per il ripristino della brigata della guardia di finanza a Pisciotta (Salerno) (4-04084) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro delle finanze</i>).	1779
COSTAMAGNA: Per l'adozione di provvedimenti volti ad impedire che vengano eluse le imposte sul trasferimento di proprietà di beni immobili, mediante procure effettuate fra coniugi sulla base del nuovo diritto di famiglia (4-03384) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro delle finanze</i>).	1773	MENICACCI: Sulla inopportunità della soppressione della linea aerea Palermo-Tunisi (4-03845) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1779
COSTAMAGNA: Per l'adozione di provvedimenti volti a far fronte ai problemi del traffico sulla strada Borgosesia (Vercelli)-Grignasco-Romagnano Sesia (Novara) (4-03800) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1774	MORINI: Per la devoluzione agli enti locali dei finanziamenti previsti a favore dell'ONMI, aventi natura diversa dal contributo statale (4-01987) (risponde ABIS, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>).	1780
COSTAMAGNA: Sullo stato dei lavori di ricostruzione del ponte sulla ferrovia presso la stazione di Torre Pellice (Torino), caduto durante l'alluvione del maggio 1977 (4-03993) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1775	PAZZAGLIA: Per la sistemazione della strada che collega la statale n. 131 e lo abitato di Macomer (Nuoro) (4-02096) (risponde LAFORGIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>).	1781
DE CINQUE: Per l'adozione di provvedimenti volti a salvaguardare dall'inquinamento le acque della sorgente Verrecchie, sita nel comune di Cappadocia (L'Aquila) (4-02726) (risponde PADULA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>).	1775	PAZZAGLIA: Per un intervento volto ad eliminare l'uso di concedere permessi per eseguire servizi fuori linea e di noleggio con conducente agli enti pubblici esercenti servizi automobilistici di linea in Sardegna (4-04007) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1781
DE CINQUE: Sui motivi del ritardo nella definizione, da parte della Corte dei conti, dei ricorsi relativi alla pratica di pensione privilegiata ordinaria a favore dell'ex carabiniere Sergio Corretti (4-03076) (risponde EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>).	1776	ROBALDO: Per la sollecita ricostruzione del ponte sul torrente Orba a Casal Cermelli (Alessandria) (4-03764) (risponde LAFORGIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>).	1782
FRANCHI: Sulle risultanze dell'inchiesta amministrativa promossa dal CNR a carico del CNUCE di Pisa (4-03840) (risponde PEDINI, <i>Ministro per la ricerca scientifica e tecnologica</i>).	1777	SERVADEI: Sugli immotivati trasferimenti di servizio operati in numerosi uffici statali della provincia di Bologna, con particolare riferimento all'ufficio IVA di Bologna (4-03698) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro delle finanze</i>).	1782
GARGANO MARIO: Sul mancato ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Ostia (Roma) e sul mancato potenziamento delle linee Orte (Viterbo)-Falconara Marittima (Ancona) e Orte-Terni (4-03970) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1777	SERVADEI: Sulle responsabilità dell'invio di una missione commerciale dell'Istituto del commercio con l'estero per la vendita di strumenti musicali in Venezuela, ove l'importazione di tali prodotti è vietata (4-03831) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>).	1783

- TREMAGLIA: Sui risultati dell'azione svolta dal console italiano a Norimberga, per evitare la riduzione delle ore di insegnamento dei maestri italiani in Baviera (Repubblica federale di Germania) (4-03225) (risponde Foschi, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*). 1784
- TREMAGLIA: Sui motivi dell'invio del settimanale *L'Espresso* al posto del richiesto *Il Settimanale* ai circoli dei nostri emigrati nella Repubblica federale di Germania (4-03232) (risponde Foschi, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*). 1785
- TREMAGLIA: Sui finanziamenti del mensile *La strada* e delle trasmissioni curate dalla NOS per i cittadini italiani residenti in Olanda, da parte del consolato o del COASIT (4-04216) (risponde Foschi, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*). 1785
- URSO GIACINTO: Per la rivalutazione delle pensioni corrisposte alle vedove dei dipendenti dello Stato deceduti prima di aver raggiunto il minimo di servizio pensionabile (4-03736) (risponde Abis, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*). 1785
- ZANONE: Sulle caratteristiche del credito di 575 miliardi concesso dall'Italia all'URSS e sull'ammontare dei debiti dell'Unione Sovietica e dei paesi dell'est europeo con l'Italia (4-03693) (risponde Ossola, *Ministro del commercio con l'estero*). 1786

ASCARI RACCAGNI E ROBALDO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i motivi per cui un gruppo di impiegati del Ministero delle finanze con inquadramento nella qualifica di procuratori da almeno 4 anni sono stati declassati con decreti in corso di notifica, nella carriera di concetto malgrado la legittima aspettativa di inquadramento nella carriera direttiva e malgrado che alcuni di essi fossero legittimamente utilizzati con le funzioni di capo ufficio e capo reparto. Ciò per una rigida e restrittiva interpretazione letterale della norma che ha privato della legittima aspettativa a transitare nella carriera direttiva i suddetti procuratori. Tale interpretazione è in contrasto con lo spirito della legge aperta alla tutela di ogni aspettativa tanto è vero che ha riconosciuto l'inquadramento nella carriera direttiva anche coloro che alla data di entrata in vigore del citato decreto del

Presidente della Repubblica avevano presentato soltanto la domanda di ammissione al concorso a procuratori.

Un tale atteggiamento dell'Amministrazione sembra contrastare con l'urgentissimo bisogno di funzionari qualificati di cui abbisogna, mentre nel caso in esame si realizza un vero e proprio declassamento di funzionari già collaudati nella carriera di procuratori.

Gli interroganti ritengono che un tale stato di cose debba essere opportunamente riconsiderato nell'interesse dei dipendenti, ma, soprattutto, della stessa Amministrazione finanziaria. (4-00962)

RISPOSTA. — La questione cui si riferiscono gli interroganti riguarda complessivamente 127 impiegati delle amministrazioni periferiche di questo Ministero, inquadrati — per effetto del combinato disposto degli articoli 2 della legge 4 febbraio 1966, n. 32 e 25 della legge 28 ottobre 1970, n. 775 — nei ruoli di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1972, n. 319.

In sede di applicazione del primo comma dell'articolo 4 del predetto decreto presidenziale, non si ritenne di poter trasferire nella carriera direttiva tali impiegati in quanto il loro collocamento in ruolo, pur antecedente alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica medesimo, aveva una decorrenza posteriore a quella del 1° luglio 1970, data di soppressione delle carriere speciali.

A tale situazione giuridica fa per altro riscontro la circostanza che gli impiegati in questione, fin dal loro ingresso in ruolo, sono stati adibiti, giusta il disposto del terzo comma dell'articolo 147 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, alle funzioni già proprie dei tronconi di concetto delle ex carriere speciali, ritenute poi di livello direttivo a seguito dell'analisi globale disposta dal successivo quinto comma.

Pertanto, anche l'Amministrazione è del parere che l'aspettativa della categoria interessata a transitare nei ruoli direttivi sia meritevole di essere favorevolmente considerata e risolta.

Sulla base di questo convincimento ed in considerazione della opportunità di continuare ad utilizzare gli impiegati in questione nella funzione direttiva, l'Amministrazione, già nella trascorsa legislatura

provvide ad esprimere parere favorevole nei confronti di due proposte di legge, poi decadute, che miravano a risolvere la questione.

Più recentemente il Governo ha accolto un apposito ordine del giorno (numero 0/1394/2/6) con il quale la VI Commissione della Camera dei deputati sollecitava l'esame del problema e la ricerca di una adeguata soluzione.

In aderenza a tale impegno si è provveduto a predisporre una apposita norma nell'ambito di una iniziativa legislativa di più ampio respiro, che è ora all'esame delle altre amministrazioni interessate.

Il Ministro: PANDOLFI.

BALDASSARI E VENEGONI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) quali siano le cause e per quali responsabilità i passeggeri in arrivo o in partenza dall'aeroporto «Leonardo da Vinci» sono costretti a subire i disagi determinati dai ritardi con cui frequentemente i mezzi di trasporto giungono al vettore, o derivanti dalle lunghe soste nei mezzi stessi in attesa di salire sull'aereo;

2) quali siano state le cause e per quali responsabilità si è determinato un ritardo nell'arrivo del *pullman* al vettore AZ-255 decollato da Milano alle 10,30, arrivato a Roma alle 11,55 del giorno 2 novembre 1977.

Gli interroganti chiedono, infine, di conoscere se si tenga regolare registrazione dei ritardi con cui i mezzi di trasporto arrivano agli aerei e quali misure si intendano intraprendere per ovviare a uno dei più frequenti casi di disservizio.

(4-03725)

RISPOSTA. — La programmazione giornaliera e l'utilizzazione dei mezzi interposta che collegano gli aeromobili con le aerostazioni e viceversa, per il trasporto dei passeggeri, dipendono dalla Società aeroporti di Roma, la quale, in via generale, adempie con sufficiente tempestività a tali servizi.

Eventuali disservizi sono imputabili principalmente ai sovraccarichi di lavoro che — soprattutto nelle ore di cambio dei turni di mensa del personale aeroportuale o nelle ore di più intenso traffico aereo — si vengono a determinare specie per ritardi negli arrivi e nelle partenze, il più delle

volte dovuti a particolari controlli di sicurezza (antipirateria).

Per quanto riguarda il volo AZ-255 del 2 novembre 1977, decollato da Milano alle ore 10,30 e giunto a Fiumicino alle ore 11,55, le società aeroporti di Roma e Alitalia hanno precisato che l'autobus per il trasporto dei passeggeri è giunto sottobordo alle ore 12,03 e cioè con 8 minuti di ritardo.

Nella stessa giornata del 2 novembre la società aeroporti di Roma, tra le 11,16 e le 12,08 ha dovuto soddisfare 23 richieste di intervento automezzi, tra arrivi e partenze.

Sono state date disposizioni alla società aeroporti di Roma ed alla direzione aeroportuale di Fiumicino perché sia tenuto un registro indicante gli orari del parcheggio degli aeromobili e dell'arrivo sottobordo ai medesimi degli autobus per il trasporto dei passeggeri.

Il Ministro: LATTANZIO.

BAMBI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se sia a conoscenza di quanto avviene in provincia di Pistoia, in sede di ufficio distrettuale delle imposte dirette che ha provveduto ad inviare a tutti gli imprenditori agricoli (floricoltori e vivaisti) un questionario tendente a richiedere notizie relative ai redditi per gli anni 1970, 1971, 1972 e 1973 richiamando la norma n. 4 dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Tale iniziativa dell'ufficio imposte dirette è stata ravvisata dagli operatori agricoli e dalle organizzazioni professionali di categoria non conforme alla norma ed alla prassi, in quanto le aziende agricole hanno già assolto agli obblighi derivanti dall'allora vigente legislazione in materia.

(4-03723)

RISPOSTA. — L'ufficio delle imposte dirette di Pistoia, avvalendosi dei poteri conferitigli dall'articolo 39 del testo unico 29 gennaio 1958, n. 645, e dall'articolo 32, n. 4, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, ha inviato i prescritti questionari modello 5 agli ortovivaisti operanti nella predetta provincia, allo scopo di acquisire ogni utile elemento per poter effettuare eventuali fonda-

li accertamenti dei redditi relativi ai periodi d'imposta 1970-1973.

Detti modelli sono stati notificati agli operatori economici del settore nella più stretta osservanza delle leggi vigenti che consentono agli uffici distrettuali delle imposte dirette di inviare ai contribuenti questionari relativi a dati e notizie di carattere specifico, rilevanti ai fini dell'accertamento nei loro confronti.

L'Amministrazione finanziaria, infatti, ha sempre sostenuto la legittimità dell'assoggettamento al tributo mobiliare dei redditi conseguiti dagli operatori economici di cui trattasi. Tale tesi, avversata dai contribuenti interessati, forma tuttora oggetto di contrastanti pronunce giurisdizionali.

L'ufficio delle imposte di Pistoia non poteva quindi che operare nel senso sopra indicato e, cioè, sottoponendo ad accertamento (del quale i questionari costituiscono necessari documenti istruttori) i contribuenti della specie, i quali, tra l'altro, in quella provincia rappresentano una categoria numerosa e di notevole rilevanza fiscale.

Il Ministro: PANDOLFI.

BARTOLINI, CIUFFINI, SCARAMUCCI GUAITINI ALBA, PAPA DE SANTIS CRISTINA E CONTI PIETRO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per avere notizie in merito alle notizie relative alla possibilità che siano dirottati in altro tipo di intervento gli stanziamenti previsti per il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Terni: come è noto, il piano di interventi straordinari delle ferrovie del 1974 prevede per l'Umbria stanziamenti per il raddoppio della Orte-Nera Montoro pari a 4 miliardi 500 milioni, per la Narni-Terni pari a 2 miliardi e 500 milioni ai quali si aggiunge uno stanziamento integrativo di 6 miliardi e 500 milioni per coprire i maggiori costi rispetto a quelli considerati nel 1974.

Gli interroganti chiedono di conoscere se e come il ministro intenda intervenire affinché sia scongiurata tale eventualità che accentuerebbe lo stato di emarginazione di una zona come l'Umbria e particolarmente accentuata nel settore dei collegamenti ferroviari.

(4-03737)

RISPOSTA. — Si ritiene necessario premettere che per il ripristino del doppio binario sui tratti Orte-Nera Montoro e Nar-

ni-Terni, in aggiunta alle somme già iscritte nei piani straordinari d'investimento in corso di attuazione da parte dell'azienda delle ferrovie dello Stato (piano-ponte di 400 miliardi e programma di interventi straordinari di 2 mila miliardi, di cui alle leggi n. 52 del 1973 e n. 377 del 1974), sono stati previsti ulteriori stanziamenti a carico del programma integrativo, associato al progetto di piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato presentato al Parlamento nel dicembre del 1976, allo scopo di adeguare al mutato livello dei prezzi gli importi precedentemente contemplati.

In dettaglio, per i due tratti suindicati, la situazione risulta la seguente:

1) tratto Orte-Nera Montoro.

Per il raddoppio di tale tratto sono stati stanziati 4.500 milioni a carico del programma d'interventi straordinari di 2.000 miliardi oltre ad un finanziamento aggiuntivo di 3.500 milioni già previsto nel cennato progetto di programma integrativo.

2) tratto Narni-Terni.

Nell'ambito del piano-ponte è stato elevato a 4.300 milioni di lire lo stanziamento per il ripristino del doppio binario sul tratto Narni-Terni, originariamente previsto in 1.500 milioni.

Con decreto ministeriale del 7 gennaio 1977, n. 10, è stata approvata la proposta di spesa per il cennato importo di 4.300 milioni ed i relativi lavori hanno già avuto inizio.

Detto nuovo importo è sufficiente a finanziare la completa esecuzione dell'opera.

Senonché, per quanto attiene al programma di interventi straordinari di 2 mila miliardi — la cui legge autorizzativa, come è noto, dispone la ripartizione dello stanziamento globale in ragione di 1.250 miliardi per gli impianti fissi e 750 miliardi per il materiale rotabile — essendo sorta la necessità di incrementare di altri 250 miliardi lo stanziamento originario di 750 miliardi previsti per il materiale rotabile per far fronte agli impegni assunti con l'affidamento delle relative commesse e assicurare nel contempo continuità di lavoro alle ditte costruttrici, è stato predisposto un disegno di legge che riduce di 250 miliardi l'importo previsto di 1.250 miliardi stabiliti per gli impianti fissi.

Conseguentemente, in effetti, se detto progetto di legge venisse approvato tra le opere che non potrebbero essere realizzate con il programma di interventi straordinari

a causa della suindicata riduzione dello stanziamento previsto per gli impianti fissi, vi sarebbe anche il raddoppio del tratto Orte-Nera Montoro che non potrebbe più beneficiare dei sopra specificati stanziamenti già effettuati.

È intendimento però di questot Ministero di includere la realizzazione di tale opera nel nuovo progetto di programma integrativo per la realizzazione del quale si prevede di presentare tra breve al Parlamento apposito disegno di legge.

Il Ministro: LATTANZIO.

BERNARDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che:

1) la società Alisarda fa gestire alcune delle proprie linee in concessione da velivoli tipo Caravelle della società inglese *Sterling*, completi di equipaggio avendo stipulato con la predetta società un contratto trimestrale per la corrente stagione estiva;

2) la società Alisarda impiega piloti stranieri in base ad apposita autorizzazione semestrale del Ministero dei trasporti; e ciò mentre invece fin dal 1971 esiste una fortissima disoccupazione fra i piloti civili italiani;

3) se il ministro ritenga che tali impostazioni programmatiche ed operative della società Alisarda siano compatibili con l'eventuale affidamento di altre concessioni di linee, secondo quanto la stessa società ha richiesto, o se non sia piuttosto il caso di revocare le concessioni gestite con vettori stranieri affidandole alla compagnia di bandiera con sensibile beneficio in termini valutari. (4-03020)

RISPOSTA. — La società Alisarda aveva predisposto per l'estate 1977 un programma di incremento dei propri servizi con la Sardegna, che richiedeva il potenziamento della flotta, costituita da due *DC-9*, con l'acquisto di un terzo aeromobile dello stesso tipo.

La consegna di questo aereo, prevista per giugno, subì, invece, un imprevedibile ritardo e la società per assicurare il programma dei voli stabilito, fu costretta a noleggiare una macchina da altra compagnia.

Poiché sul mercato nazionale non erano disponibili aeromobili *DC-9*, l'Alisarda noleggiò dalla *Sterling* un Caravelle, completo

di equipaggio, dato che, non essendo tale tipo di aereo in dotazione alla società stessa, questa non dispone di personale abilitato alla sua condotta.

Per quanto riguarda l'impiego di piloti stranieri, la società Alisarda ha precisato che su 32 piloti, ammessi per altro in precedenza a frequentare corsi di istruzione professionale presso la società stessa, l'Alisarda, trovando ormai disponibilità in campo nazionale, ha sempre assunto piloti italiani.

Il Ministro: LATTANZIO.

BIAMONTE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quando verrà definita la pratica di pensione di reversibilità intestata alla signora Antonia De Cristofaro nata il 26 dicembre 1900 vedova di Di Martino Antonio nato il 20 ottobre 1892, deceduto nel 1976.

La signora De Cristofaro ha chiesto la pensione ai sensi dell'articolo 71 della legge 10 agosto 1950, n. 648, quale madre del caduto in guerra Di Martino Donato nato nel 1921.

La posizione della pratica intestata alla predetta è distinta dal n. 5389681.

(4-03665)

RISPOSTA. — Si ritiene opportuno precisare che la signora Antonio De Cristofaro risulta essere la matrigna e non la madre dell'ex militare Donato De Martino, disperso sul fronte russo nel dicembre 1942. Infatti, il padre del suindicato dante causa, signor Antonio De Martino, rimasto vedovo il 31 ottobre 1926, sposò in seconde nozze la signora De Cristofaro.

Ciò premesso, si comunica che la domanda con la quale la predetta ha chiesto di conseguire, dopo la morte del marito, la pensione indiretta di guerra di cui il medesimo era in godimento, non risulta, a causa di presumibile disguido, acquisita al fascicolo degli atti n. 436416/G.

Ai fini di poter effettuare ulteriori e più approfondite ricerche, si è ritenuto opportuno interessare, nelle vie brevi, la direzione provinciale del tesoro di Salerno, presso cui è tuttora in carico la partita di pensione n. 5389681 relativa al defunto signor Antonio De Martino, per conoscere se la domanda in questione sia stata inviata a questa amministrazione con lettera racco-

mandata, precisandone, in caso affermativo, gli estremi di spedizione.

Poiché la richiesta di cui sopra ha avuto esito positivo, è stata avviata istruttoria formale allo scopo di acquisire la certificazione di stato civile necessaria per stabilire se la signora De Cristofaro sia, o meno, in possesso dei requisiti richiesti dalle vigenti disposizioni di legge per conseguire pensione indiretta di guerra in qualità di assimilata a genitore (articolo 64, quarto comma, della legge 18 marzo 1968, n. 313).

A tal fine, è stata chiesta al comune di Salerno e a quello di Giffoni Valle Piana la seguente documentazione: 1) certificato di nascita della signora De Cristofaro; 2) certificato di matrimonio della predetta con il padre del militare deceduto; 3) certificato di morte del suindicato genitore; 4) atto notorio attestante che la signora De Cristofaro provvede al mantenimento ed alla educazione del dante causa sino alla maggiore età o, quantomeno, sino alla data di presentazione alle armi.

Si assicura l'interrogante che non appena saranno acquisiti i necessari elementi di giudizio, verranno adottati, con ogni possibile urgenza, i provvedimenti del caso.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

BIAMONTE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato della pratica di pensione intestata al signor Sicilia Pasquale, nato a San Mango sul Calore (Avellino), il 20 dicembre 1892, residente in Coperchia di Pellezzano (Salerno), posizione istruttoria n. 12023803/V.G.

Il Sicilia è un combattente della guerra 1915-18 e da ormai 62 anni attende la concessione della pensione per le gravi ferite riportate nel maggio del 1916 sul monte Pasubio.

Ad analoga interrogazione con nota del 19 agosto 1974, n. 2408, venne assicurato che la pratica sarebbe stata definita con ogni sollecitudine. (4-03788)

RISPOSTA. — Con determinazione numero 591800-7 del 20 dicembre 1977, al signor Pasquale Sicilia è stata concessa, a decorrere dal 1° agosto 1972 (primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda), indennità per una volta tanto pari a due annualità della pensione di ottava categoria per esiti cicatriziali di

ferite d'arma da fuoco all'emitorace destro, all'emitorace sinistro e all'avambraccio destro, senza apprezzabile deficit funzionale.

Con lo stesso provvedimento, inoltre, all'interessato è stato negato diritto a trattamento pensionistico per le allegate affezioni tonsillari e malaria, perché non riscontrate in sede di visita collegiale e per le infermità rinofaringite, catarro bronchiale cronico con enfisema diffuso, screzio renale ed esiti di laringectomia per epiteloma spinocellulare delle corde vocali, perché non in relazione con il servizio dal predetto prestato durante la guerra 1915-18.

La suindicata determinazione trovasi, attualmente, all'esame del comitato di liquidazione per la prescritta approvazione e, non appena approvata, verrà inviata alla ragioneria centrale di questa amministrazione per l'emissione del mandato di pagamento relativo alla cennata indennità.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

BOCCHI FAUSTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere l'attuale stato della domanda tesa ad ottenere i benefici contemplati nella legge 10 marzo 1955, n. 96, inoltrata alla competente commissione il 1° febbraio 1973 dal signor Capellazzi Carlo, nato a Collecchio (Parma) il 19 novembre 1912.

Alla domanda risulta essere stato attribuito il numero di posizione PP/1783092 del 1° febbraio 1973.

Nel frattempo il Capellazzi è deceduto il 15 settembre 1975 e la moglie superstite signora Pisi Maria, ha inoltrato il 18 maggio 1976 istanza per riassunzione della domanda non ancora definita.

Per conoscere, altresì, i motivi che abbiano causato tanto ritardo e i provvedimenti che saranno presi per la sollecita definizione della pratica. (4-03751)

RISPOSTA. — L'istanza presentata nel gennaio 1973 dal perseguitato politico Capellazzi Carlo (classe 1912) per conseguire i benefici previsti dalla legge 10 marzo 1955, n. 96, venne istruita preliminarmente con la richiesta, alla questura di Parma, di informazioni generiche circa l'attività politica antifascista del richiedente. L'istruttoria fu poi completata nel giugno e nell'ottobre 1974 con la richiesta di precise informazioni rivolta ai carabinieri di Parma e all'archivio centrale dello Stato onde acquisire agli atti

tutti gli elementi necessari per configurare la personalità di perseguitato politico antifascista del Capellazzi.

La domanda venne quindi sottoposta all'esame della commissione surriferita che, nella seduta del 15 giugno 1975, predispose ancora un supplemento di istruttoria. Era infatti emerso, dalle informazioni acquisite, che il signor Capellazzi era stato condannato nel 1942 con sentenza del tribunale speciale per la difesa dello Stato a 5 anni di reclusione per i delitti di cui agli articoli 266 (istigazioni di militari a disobbedire alle leggi) e 272 (propaganda ed apologia sovversiva o antinazionale) del codice penale, reati (quelli contemplati dall'articolo 266), considerati ostativi al conseguimento dei benefici previsti dalla legge n. 96 del 1955, a meno che la relativa sentenza non fosse stata annullata da altra sentenza di revisione, ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo luogotenenziale 5 ottobre 1944, n. 316.

A seguito del supplemento di istruttoria ordinato dalla commissione venne interessata direttamente la procura generale militare la quale nel gennaio del 1977 rese noto che la richiesta relativa all'annullamento della sentenza emessa a carico del Capellazzi il 29 settembre 1942 dal tribunale speciale era stata inoltrata alla Corte suprema di cassazione.

La stessa procura generale si riservava di far conoscere gli estremi della sentenza di revisione appena emessa dalla competente Corte di cassazione.

Allo stato degli atti, pertanto, per decidere sulle richieste avanzate, in vita, dal signor Capellazzi e riassunte, alla di lui morte, dalla vedova Pisi Maria si è in attesa che la competente Corte di cassazione si esprima sull'annullamento della sentenza emessa a carico dell'interessato dal tribunale speciale per la difesa dello Stato in data 2 settembre 1942.

Il Ministro: ABIS.

BOCCHI FAUSTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di reversibilità della pensione di guerra del signor Catrone Rosolino nato il 19 maggio 1910 a Sorbolo (Parma) quale collaterale inabile, già goduta dalla defunta madre Bia Maria vedova Catrone, con iscrizione numero 549630.

La documentata istanza è stata trasmessa al Ministero del tesoro dalla direzione provinciale del tesoro di Parma fin dall'11 febbraio 1976. (4-03820)

RISPOSTA. — Per definire la domanda con la quale il signor Rosolino Catrone ha chiesto di conseguire trattamento pensionistico di guerra in qualità di collaterale maggiore di James, deceduto durante la prigionia in Germania, si è reso necessario effettuare un supplemento di istruttoria.

È stato interessato, infatti, il comune di Parma perché inviti l'istante a trasmettere una attestazione rilasciata dal competente ufficio distrettuale delle imposte dirette, al fine di stabilire se il predetto si trovi o meno nelle condizioni economiche cui la vigente legislazione subordina la concessione del beneficio pensionistico di guerra (articolo 67 della legge 18 marzo 1968, n. 313).

Si assicura l'interrogante che non appena il signor Catrone farà pervenire la suindicata certificazione, verranno adottati, con ogni sollecitudine, gli opportuni provvedimenti.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

BOCCHI FAUSTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di reversibilità di pensione a favore di Belloni Rosina nata a San Secondo Parmense (Parma) il 31 ottobre 1897, quale collaterale inabile e orfana di Pongolini Palmira, iscrizione n. 5320461. (4-03892)

RISPOSTA. — Nei riguardi della signora Rosina Belloni, collaterale maggiore inabile del caduto Mario, è stata emessa determinazione concessivo di pensione indiretta di guerra, oltre l'assegno di previdenza, da durare a vita a decorrere dal 1° ottobre 1975, primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda.

Detto provvedimento è stato trasmesso al comitato di liquidazione delle pensioni di guerra per la prescritta approvazione e, non appena approvato, verrà inviato, con il relativo ruolo di iscrizione, alla competente direzione provinciale del tesoro per la corresponsione degli assegni spettanti all'interessata.

La signora Belloni, comunque, sarà tempestivamente informata, da parte di questa Amministrazione, sull'ulteriore corso della pratica.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

BOCCHI FAUSTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di reversibilità di pensione a favore del signor Pelagatti Schmerzenreich, nato il 12 novembre 1905 a San Secondo Parmense (Parma) quale collaterale inabile e orfano di Del Grosso Pietrina. Iscrizione numero 5305991. (4-03894)

RISPOSTA. — Con decreto del direttore provinciale del tesoro di Parma del 5 aprile 1972, n. 12179 al signor Schmerzenreich Pelagatti, collaterale maggiorenne di Mario, venne negato diritto a pensione indiretta di guerra in quanto il predetto, sottoposto ai prescritti accertamenti sanitari, non fu riconosciuto inabile a qualsiasi proficuo lavoro alla data di morte del fratello o, quanto meno, alla data di morte della madre, ultima titolare di pensione, avvenuta il 28 luglio 1961.

Il provvedimento venne adottato in applicazione del disposto di cui all'articolo 75 della legge 18 marzo 1968, n. 313 e al corrispondente articolo 77 della precedente legge 10 agosto 1950, n. 648, che subordinavano, tra l'altro, il diritto alla pensione indiretta di guerra dei collaterali comunque inabili a proficuo lavoro, alla condizione che l'inabilità dovesse sussistere alla data di decesso del militare, o che fossero divenuti inabili anche dopo tale data, ma prima di raggiungere la maggiore età o prima del giorno dal quale avrebbe dovuto devolversi in loro favore la pensione già liquidata al padre o alla madre.

Avverso il suindicato decreto, il signor Pelagatti presentò, ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 luglio 1971, n. 585, ricorso gerarchico n. 3153/RiGe. A questo proposito va rilevato che la Corte costituzionale, con sentenza del 20 febbraio 1975, n. 36, ha dichiarato costituzionalmente illegittime le limitazioni di ordine temporale stabilite dalle succitate norme di legge, per cui il diritto a trattamento pensionistico di guerra ai collaterali inabili può essere ora riconosciuto, ricorrendo agli altri requisiti ri-

chiesti dalla legge, senza tener conto della data di insorgenza della inabilità.

Pertanto, è in corso di emissione decreto ministeriale di accoglimento del suddetto ricorso gerarchico, decreto con il quale al signor Pelagatti viene concessa, a modifica del provvedimento impugnato, pensione indiretta di guerra, oltre l'assegno di previdenza, da durare a vita a decorrere dal 1° settembre 1971, primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda.

Si assicura l'interrogante che il cennato trattamento sarà liquidato quanto prima e che, comunque, al signor Pelagatti verranno fornite da parte di questa Amministrazione, tempestive notizie sul seguito della pratica.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

BOCCHI FAUSTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di pensione di guerra del signor Donelli Ugo, nato a Parma il 13 marzo 1910, ivi residente in via Cornocchio 66. Il signor Donelli ha presentato ricorso definitivo con il n. 65405; risulta, inoltre, essere stato sottoposto a visita medica in data 20 gennaio 1976 dalla commissione medica di Bologna per le pensioni di guerra. (4-03895)

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale del 29 settembre 1964, n. 2080114, al signor Ugo Donelli venne negato diritto a pensione per non dipendenza da causa di servizio di guerra dell'infermità modeste note nevrasteniformi, per la quale la commissione medica di Milano, in sede di visita collegiale eseguita l'8 settembre 1963, ebbe a proporre l'indennità per una volta tanto, pari a tre annualità della pensione di ottava categoria.

Avverso il suindicato provvedimento di diniego, l'interessato presentò alla Corte dei conti ricorso giurisdizionale n. 654054.

Intervenuta la legge 28 luglio 1971, n. 585 che, con l'articolo 13, ha demandato a questa Amministrazione il compito di procedere alla revisione dei provvedimenti impugnati in via giurisdizionale, è stato dato corso, in applicazione della cennata norma di legge, al riesame amministrativo della posizione pensionistica del signor Donelli.

Tale riesame ha avuto esito favorevole. Infatti, dalla nuova istruttoria esperita, sono

emersi elementi idonei al riconoscimento da causa di servizio di guerra della surriferita affezione nevrosica e pertanto, a modifica del provvedimento impugnato, è stato emesso, nei riguardi del signor Donelli, decreto ministeriale n. 1425/RR del 12 aprile 1973, concessivo di indennità per una volta tanto pari a tre annualità della pensione di ottava categoria, come a suo tempo proposto dalla commissione medica di Milano, a far tempo dal 1° aprile 1962 (primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda).

Notificato all'interessato il nuovo decreto, si è provveduto, con elenco del 28 ottobre 1974, n. 2576, a trasmettere il fascicolo degli anni n. 1476142/D, completo della fotocopia del provvedimento in questione e del relativo referto di avvenuta notifica, alla procura generale della Corte dei conti per l'eventuale estinzione del ricorso giurisdizionale, così come disposto dal succitato articolo 13 della legge 28 luglio 1971, n. 585.

Per i suindicati motivi, questa Amministrazione si trova, per il momento, nella materiale impossibilità di poter definire l'istanza di aggravamento in relazione alla quale il signor Donelli è stato sottoposto, in data 20 gennaio 1976, ad ulteriori accertamenti sanitari presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Bologna.

Si assicura, comunque, l'interrogante che non appena la Corte dei conti, completato l'iter giurisdizionale sopra specificato, avrà restituito il fascicolo degli atti relativo all'interessato, si provvederà a definire l'istanza in questione con ogni possibile sollecitudine.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

CALABRÒ. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere come mai al film *Forza Italia*, che tra l'altro è uno spietato attacco a personalità dello Stato italiano, il comitato esperti di cui all'articolo 46 della legge n. 1213, abbia concesso il 13 per cento;

per sapere come mai, sebbene l'articolo 21 testualmente reciti può tuttavia essere autorizzato materiale scenico di repertorio purché tale impiego non sia in alcun caso superiore al 10 per cento della lunghezza complessiva del film. Tranne che il film medesimo, a giudizio di una delle commissioni di cui all'articolo 46, a particolari requisiti di carattere storico e culturale sia

stato concesso il ristorno denunciato, non presentando il film i requisiti di carattere storico e culturale voluti dalla legge.

(4-03713)

RISPOSTA. — L'ammissione alla programmazione obbligatoria e connessi contributi del 13 per cento sugli incassi lordi, nonché l'accertamento dei particolari requisiti di carattere storico e culturale che consentono l'impiego di materiale di repertorio oltre l'aliquota del 10 per cento, è demandato dalla legge 4 gennaio 1975, n. 1213, al parere obbligatorio e vincolante della commissione di esperti di cui all'articolo 46 della stessa legge.

Pertanto, questa Amministrazione non ha potuto che adeguarsi al suddetto parere provvedendo sia al riconoscimento della nazionalità che all'ammissione del film alla programmazione obbligatoria.

Per completezza di informazioni si riporta qui di seguito il parere reso dall'organo collegiale il 21 ottobre 1977. Si passa ad esaminare il film *Forza Italia* prodotto dalla cooperativa Jean Vigo e in cui viene utilizzato materiale scenico di repertorio in misura eccedente il 10 per cento della lunghezza complessivo. Visionata la pellicola e dopo approfondita discussione, la commissione alla unanimità ritiene giustificato l'utilizzo del materiale di repertorio in quanto lo stesso è pertinente al film nel suo complesso, che risponde a particolari requisiti storici e culturali per la tematica trattata. Esprime inoltre parere favorevole all'ammissione alla programmazione obbligatoria del film ritenendolo provvisto dei requisiti tecnici e spettacolari, nonché culturali per gli stessi motivi sopra esposti ed inoltre la qualità e la validità dei contenuti del film che diventa espressione della storia più genuina dei tempi oscuri dell'Italia.

Il Ministro: ANTONIOZZI.

CASALINO E CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere - premesso che il servizio materiale e trazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, Firenze, con la lettera TV. 73.4/312.0 del 26 agosto 1977, avverte la ditta NOMEF di Lecce che a datare dal 1° gennaio 1978 il contratto di riparazioni e demolizioni carri subirà una riduzione del 10 per cento rispetto all'impegno contrattuale annuo - quali siano i

motivi che hanno spinto l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a prendere tale misura restrittiva che, se non verrà revocata, certamente si ripercuoterà negativamente sui 260 operai della ditta NOMEF. (4-03782)

RISPOSTA. — In data 26 agosto 1977 tutte le ditte riparatrici di materiale rotabile sono state informate che a partire dal 1° gennaio 1978 gli impegni base assunti con i contratti di riparazione in vigore avrebbero subito una decurtazione per i motivi che qui appresso si indicano.

Premesso che le riduzioni in una fascia che va sino al 20 per cento in meno sono previste nelle clausole contrattuali, si fa presente che nel corso del 1977 si sono incontrate sempre maggiori difficoltà per alimentare i contratti stipulati con l'industria privata per la riparazione dei rotabili, a causa della riduzione del gettito dei riparandi conseguente sia al perdurare della stasi del traffico ferroviario, per il quale non è da prevedere a breve scadenza una netta tendenza all'aumento, sia alla immissione in esercizio di ingenti quantitativi di nuovo materiale rotabile che consentono di radiare o accantonare notevoli gruppi di veicoli ormai obsoleti.

Non si esclude pertanto che ulteriori riduzioni possano essere adottate negli anni successivi.

L'attuazione pratica del provvedimento da porsi in atto dal 1° gennaio 1978, come sopra indicato, verrà realizzata in base ai seguenti criteri che intendono tenere conto delle differenti condizioni occupazionali e delle tensioni sociali esistenti nelle varie zone interessate.

— Territorio nazionale protetto da legge speciale del 26 giugno 1965 che disciplina gli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno (articolo 16):

a) riduzione del 10 per cento per le ditte che espletano contemporaneamente lavori di riparazione e costruzione (caso che riguarda la ditta NOMEF).

— Territorio nazionale non protetto dalla sopracitata legge speciale:

a) riduzione del 15 per cento per le ditte che espletano contemporaneamente lavori di riparazione e di costruzione di rotabili ferroviari;

b) riduzione del 10 per cento per le ditte che espletano solo lavori di riparazione.

Il Ministro: LATTANZIO.

CERULLO E SPONZIELLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del grave malcontento che serpeggia tra quanti ingiustamente si sentono colpiti dalle disposizioni impartite dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato che ha considerato come costituenti edilizia residenziale pubblica gli alloggi e le case cantoniere già patrimonio dell'azienda delle ferrovie dello Stato e cedute a riscatto.

Tenendo conto che al riscatto di dette case — per le quali non risultano stipulati i relativi contratti — potevano avere diritto soltanto gli agenti ferroviari; che le case furono costruite con fondi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; che trattasi di alloggi che, per le loro modeste caratteristiche di costruzione, pare assurdo catalogarli come edilizia residenziale pubblica, se si ritenga che per il loro riscatto debbano essere operanti le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 e legge 14 febbraio 1963, n. 60; e successive modificazioni, ripristinando così lo stato di diritto che le emanate disposizioni in materia da parte della direzione generale hanno mortificato.

In ogni caso e con riferimento al deficitario bilancio delle ferrovie dello Stato, si chiede di conoscere quale contropartita l'Istituto autonomo delle case popolari offra all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il cospicuo patrimonio di detti alloggi che si stima valutabile in almeno 15 miliardi, trattandosi di non meno di 800 appartamenti suddivisi tra i vari compartimenti.

Considerato, infine, che è in atto, come da delibera di fine anno 1975 del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e relativi decreti ministeriali la cessione al riscatto di 70-75 unità immobiliari per complessivi 800 alloggi circa e per i quali non sono stati ancora deliberati i relativi contratti, se si ritenga, anche in considerazione della forte passività del bilancio delle ferrovie dello Stato di fare entrare nelle casse dell'Amministrazione delle ferrovie quei circa 15 miliardi di lire, valore della cessione, che, diversamente, verrebbero incamerati dall'Istituto autonomo case popolari. (4-04001)

RISPOSTA. — Circa la determinazione dell'azienda delle ferrovie dello Stato di considerare, in relazione alla legge n. 513 del 1977, come costituenti edilizia residenziale

pubblica gli alloggi delle ferrovie dello Stato e le case cantoniere cedute in proprietà in base a precedenti provvedimenti legislativi, si precisa che l'azienda stessa, a seguito dell'emanazione della legge di cui sopra, si è limitata ad invitare coloro i quali non hanno ancora stipulato i contratti di cessione degli alloggi occupati a voler confermare, a scopo cautelativo, le domande già presentate.

Non dovrebbero, tuttavia, esserci dubbi circa la interpretazione dell'articolo 27 della citata legge n. 513 del 1977, il quale ha abrogato tutte le altre disposizioni legislative che comunque riguardavano la cessione in proprietà di alloggi di edilizia residenziale pubblica, dato che la sua formulazione risulta chiara e univoca.

Né può far sorgere perplessità la dizione alloggi di edilizia residenziale pubblica in quanto tutti quelli che sono stati ceduti in proprietà sono considerati come facenti parte di tale edilizia. Trattasi, infatti, di alloggi di tipo popolare ed economico non più necessari agli scopi per i quali vennero costruiti.

Non si vede, d'altra parte, come si possano ritenere operanti, per la cessione in proprietà degli alloggi delle ferrovie dello Stato, il decreto del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959 e la legge n. 60 del 1963, dal momento che la legge n. 513 del 1977, espressamente abroga in maniera specifica proprio tale decreto e tale legge. D'altra parte quest'ultima, oltre ad essere stata abrogata, dettava soltanto norme per la liquidazione del patrimonio ex INA-casa e per la istituzione della GESCAL.

Non risulta, poi, che le emanate disposizioni in materia da parte della direzione generale delle ferrovie dello Stato abbiano mortificato lo stato di diritto degli aspiranti alla cessione in proprietà degli alloggi delle ferrovie dello Stato, in quanto, come innanzi accennato, l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si è limitata ad invitare gli assegnatari a voler confermare, ad ogni buon fine, la domanda di cessione presentata in precedenza.

Circa la contropartita che gli Istituti autonomi delle case popolari dovrebbero offrire all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per il patrimonio degli alloggi delle ferrovie dello Stato, ceduti in proprietà agli assegnatari, si precisa che le quote di ammortamento di detti alloggi, prima dell'entrata in vigore della recente legge n. 513 del 1977, venivano versate, secondo quanto

previsto dalla legge n. 865 del 1971, al Ministero dei lavori pubblici, perché fossero unitariamente impiegate dal comitato per l'edilizia residenziale.

Non ha, quindi, rilevanza per l'azienda delle ferrovie dello Stato che, per il futuro tali quote vengano utilizzate dagli istituti autonomi delle case popolari piuttosto che dal CER non essendo prevista dalla legge, sia nell'uno sia nell'altro caso, alcuna contropartita per il patrimonio alienato.

Il Ministro: LATTANZIO.

COSTA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — premesso che:

1) con la legge 16 ottobre 1975, n. 492, articolo 18-bis, lo Stato ha posto il veto sulla costruzione di nuove autostrade e che a tale provvedimento non è sfuggita l'autostrada Torino-Savona a gestione privata con un capitale sociale di lire 25 miliardi di cui 3/4 FIAT e società collegate;

2) l'autostrada Torino-Savona (A-6) dovrebbe costituire, secondo un ambizioso disegno della società concessionaria, il tratto terminale della direttrice europea del 7° meridiano che collega Amburgo e il mare del Nord con il Mediterraneo attraverso Germania e Svizzera;

3) l'intera autostrada di chilometri 126 è stata oggetto di tre concessioni per i seguenti tronchi costruiti in epoche successive:

a) primo tronco: Savona-Ceva, chilometri 50 ultimato nell'anno 1960;

b) secondo tronco: Ceva-Fossano, chilometri 35 ultimato nell'anno 1965;

c) terzo tronco: Fossano-Torino, chilometri 41 ultimato nell'anno 1971;

4) il primo tratto Savona-Ceva, il cui progetto risale agli anni '50, è decisamente vecchio e pericoloso. L'unica carreggiata per i due sensi di marcia è infatti larga metri 10,50 ed è divisa in tre corsie, di cui quella centrale riservata al sorpasso alternato, mentre le curve hanno raggi minimi (alcune metri 150) e inadeguate pendenze trasversali. Nel 1973-1976 sono stati eseguiti i lavori di raddoppio da Savona ad Altare di chilometri 15. Pertanto per completare il raddoppio di detto primo tratto mancano ancora 35 chilometri;

5) il secondo tratto Ceva-Fossano è anch'esso ad una sola carreggiata di metri 10,50 per i due sensi di marcia. Da notare

che questo tratto è già predisposto di sovrappassi, svincoli, acquisizione dei terreni per il futuro raddoppio;

6) il terzo tratto Fossano-Torino è così suddiviso:

a) Fossano-Marene, ad una sola carreggiata di metri 10,50 per i due sensi di marcia, predisposto anch'esso di sovrappassi, svincoli, acquisizione dei terreni per futuro raddoppio;

b) Marene-Carmagnola, ad una sola carreggiata di metri 10,50 per i due sensi di marcia, fiancheggiata ad un'altra carreggiata di metri 10,50 che però è usata dal 1971 come pista-prova FIAT. Da notare che l'esproprio dei terreni relativo a detta pista è stato eseguito in forza della pubblica utilità ed è stato in seguito usato per interessi privati;

c) Caramagna-Carmagnola, è sempre ad una sola carreggiata per i due sensi di marcia ma già predisposta per futuri lavori di raddoppio;

d) Carmagnola-inizio tangenziale sud Torino: tratto di chilometri 15 è l'unico che è stato eseguito a due carreggiate di metri 10,50 ognuna divisa da uno spartitraffico di metri 11;

7) da quanto sopra risulta evidente che l'autostrada Torino-Savona è tale solo nominalmente in quanto è rimasta la sola in tutta Italia ad avere ancora la corsia di sorpasso comune alle direzioni di marcia. Da notare inoltre che è l'unica autostrada che unisce il Piemonte con le zone portuali-industriali di Savona e Vado ed è quindi soggetta ad un notevole traffico pesante;

8) pertanto, su un totale di chilometri 126 sono da eseguirsi: chilometri 96 per lavori di raddoppio; chilometri 30 per lavori di ammodernamento, per renderla meno pericolosa, il tutto con relativi studi, rilievi e progettazioni onde permettere la realizzazione di un completamento di una autostrada che attualmente non è tale.

Premesso ancora che, nel dicembre 1976, la società decise di smantellare la sezione costruzioni, in quanto non esistono più prospettive di lavoro anche se esiste una convenzione con lo Stato che prevede il raddoppio da Carmagnola a Fossano entro il 1979 (tale convenzione è stata in seguito sostituita con l'impegno da parte della società concessionaria a raddoppiare il tratto Altare-Ceva);

9) facendo una considerazione di carattere generale, si può dire che l'autostra-

da è innanzitutto un servizio sociale ed in quanto tale dovrebbe dare garanzia di sicurezza, che la A-6 non è in grado di offrire, essendo inadeguata una sola carreggiata per il traffico attuale (in questi ultimi anni una lunga serie di incidenti ha portato alla ribalta della cronaca alcuni tratti già tristemente famosi);

10) esistono già da anni le premesse per il raddoppio: terreni acquisiti tramite decreto di esproprio e lasciati poi abbandonati oppure utilizzati per farne una pista di prova per le auto FIAT;

11) ciò nonostante, la volontà della azienda è di mantenere l'attuale stato di cose licenziando numerosi tecnici -; se il Ministro ritenga opportuno prendere precise iniziative in proposito al fine di addivenire al completamento dell'autostrada.

In particolare, si desidera sapere se il Governo intenda autorizzare i lavori (di natura non autostradale) necessari all'apertura al traffico nella seconda carreggiata - da anni ultimata - nel tratto Carmagnola-Marene. (4-01911)

RISPOSTA. — Si reputa opportuno anzitutto precisare che la seconda carreggiata del tratto di circa 11 chilometri della Marene-Carmagnola, dell'autostrada Torino-Savona, adibita dalla società a capitale prevalente FIAT a prova di automezzi ed omologazioni, è stato costruito su terreni disponibili per acquisto diretto effettuato dalla società.

Tale seconda carreggiata è destinata al futuro raddoppio del tratto autostradale citato.

La costruzione e la destinazione sono state oggetto di regolare autorizzazione dell'ANAS in data 5 agosto 1971 dal quale risulta, in particolare, che il tratto dovrà essere aperto al traffico autostradale con la entrata in esercizio dell'intero raddoppio dell'autostrada Carmagnola-Fossano, con la precisazione che, avendo anticipato la costruzione del tratto suddetto (Carmagnola-Marene), anche l'ultimazione del raddoppio dovrà essere anticipata, precisamente di due anni rispetto alla data di convenzione e cioè al 31 dicembre 1977.

Per altro, le disponibilità previste nel vigente piano finanziario per il raddoppio da Fossano a Carmagnola sono state utilizzate per far fronte alla maggiore spesa dei lavori di ammodernamento del tronco Savona-Altare.

Il compartimento di Torino della motorizzazione civile aveva auspicato il provvedimento per evitare che le prove si svolgessero su tronchi di strada o autostrada pubblica, con grave pericolo per gli sperimentatori e per gli utenti.

La costruzione del tronco è avvenuta a cura della società concessionaria a seguito di un finanziamento di favore della FIAT.

A parere della motorizzazione civile, della FIAT e società collegate, è possibile rinunciare alla pista-prove entro un termine che consenta altra soluzione del problema che per altro è già stata studiata, ferma restando l'onerosità esecutiva.

Pur tuttavia, allo stato attuale, a parte la necessità di dover adattare gli intradossi di alcuni sovrappassi alle livellette autostradali al fine di realizzare la minima altezza prevista, l'inserimento di questo tratto nella circolazione autostradale si presenta problematico e comunque indubbiamente suscettibile di far luogo a condizioni di pericolo per la circolazione stessa.

Infatti, a causa delle strozzature che verrebbero a crearsi lungo l'autostrada per il passaggio del tratto a doppia corsia a quello a corsia unica, sarebbero inevitabili incidenti e lunghe file di macchine nelle ore di maggior traffico.

Pertanto questo tratto di raddoppio dell'autostrada dovrebbe essere allacciato, almeno dal lato Carmagnola, alla carreggiata raddoppiata per uno sviluppo di circa chilometri 2 ed inserito poi nella carreggiata unica, dopo il cavalcavia della ferrovia Cavallermaggiore-Bra con uno sviluppo di altro mezzo chilometro.

Il Sottosegretario di Stato: LAFORGIA.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se intenda intervenire sulle ferrovie dello Stato per una sollecita sistemazione del passaggio a livello di via Robaccio a Villadossola in provincia di Novara, in quanto i tempi di chiusura eccessivamente prolungati, troppe volte guasto e quindi pericoloso, anche perché comandato a distanza, a lungo andare fanno aumentare i disagi alla popolazione locale. (4-02360)

RISPOSTA. — Il passaggio a livello al chilometro 84+896 della linea Domodossola-Novara, manovrato a distanza e precisamente dal posto di guardia sito al chilometro 83+156, in conformità col regime di chiu-

sura degli altri passaggi a livello e agli impianti di segnalamento della linea, viene chiuso con il regime ad orario, cioè cinque minuti prima dell'orario di passaggio del treno. Di conseguenza, i tempi di chiusura del predetto passaggio a livello, entro certi limiti, risentono delle irregolarità che si verificano nella circolazione dei treni.

In linea puramente teorica, le possibilità tecniche per migliorare la situazione, in alternativa, sarebbero le seguenti:

a) installazione di semibarriera con comando automatico;

b) protezione del passaggio a livello con segnali.

Però, la prima soluzione è sconsigliabile, dato che il passaggio a livello è ubicato in zona urbana e in vicinanza di una scuola.

La seconda comporterebbe modifiche sostanziali agli impianti esistenti e la costruzione *ex novo* di un impianto di segnalamento in stazione di Villadossola, con una spesa troppo elevata rispetto ai modesti vantaggi che potrebbe trarne la circolazione dei treni.

L'unica soluzione auspicabile sarebbe quella della soppressione del passaggio a livello e della relativa costruzione di un'opera stradale sostitutiva, per la cui realizzazione l'iniziativa deve partire dagli enti locali interessati.

Per quanto riguarda, infine, la funzionalità dell'impianto attuale, si assicura che da accertamenti effettuati esso ha un sufficiente livello di efficienza: solo quattro anomalie negli ultimi due anni, prescindendo da quelle che sono state causate da investimenti delle relative apparecchiature da parte di automezzi.

Il Ministro: LATTANZIO.

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri, del tesoro, del bilancio e programmazione economica, dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per conoscere se ritengono nel quadro dello sviluppo del MEC e, quindi, di un prevedibile aumento degli scambi commerciali nord-sud Europa e viceversa, provvedere fin da oggi a potenziare il valico ferroviario di Bardonecchia-Modane con la costruzione di una galleria soccorsale ferroviaria sempre nelle Alpi Cozie, sviluppantesi a quota meno elevata dell'attuale esistente galleria del Fréjus;

per sapere se ritengano urgente che gli uffici studi e gli uffici tecnici dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti predispongano sin da questo momento progetti ed elaborati per la costruzione di una galleria a doppio binario elettrificata che congiunga Venaus (versante italiano) con Saint-Michel-de Maurienne (versante francese), nella valle del fiume Arc, in quanto questa nuova galleria delle Alpi Cozie potrebbe svilupparsi con una lunghezza variante dai 36 ai 42 chilometri circa secondo la scelta dei punti d'attacco sui due rispettivi fronti nord (francese) e sud (italiano), e non dovrebbe essere causa di soverchie preoccupazioni per il problema dell'areazione dato che l'esercizio sarebbe ferroviario a trazione elettrica ed avrebbe l'indiscutibile vantaggio di svolgersi a quota oscillante tra i 600 ed i 700 metri sul livello del mare con notevole risparmio di energia elettrica, di difficoltà e di tempi esecutivi;

per sapere, inoltre, se il Governo intenda pertanto, fin da oggi, pensare ad informare subito in tal senso il governo francese interessato anch'esso a questa nuova galleria al fine di conoscere il suo pensiero in merito;

per sapere se risponda al vero il fatto che per la parte del traforo in territorio italiano, il costo dell'opera, compresa la spesa di quattro camini perpendicolari al tracciato della galleria, può valutarsi sui 200 miliardi di lire attuali, dato che non si dovrebbero, sotto il profilo della perforazione, incontrare grandi guai, eccettuato un banco di gesso esistente forse nell'ultimo tratto verso l'uscita nord, lato Saint-Michel-de Maurienne;

per sapere, infine, se il Governo intenda al più presto raddoppiare il binario del tronco ferroviario Bussoleno-Susa, prolungandolo fino a Venaus, punto dell'attacco della nuova galleria. (4-03100)

RISPOSTA. — Le esigenze di traffici ferroviari tra l'Italia e la Francia lungo la direttrice del Fréjus (Torino-Modane-Chambery) ed il connesso problema della eventuale realizzazione di una nuova galleria di base, nel 1972 formarono oggetto di esame da parte di un apposito gruppo d'Asse, costituito in seno all'*Union internationale des chemins de fer*, nel quadro degli studi conlotti per la definizione del piano direttore delle ferrovie europee.

Tale gruppo d'Asse, del quale facevano parte rappresentanti delle amministrazioni

ferroviarie italiana e francese, addivenne alla conclusione che gli interventi previsti sulla linea esistente, — che per la parte delle ferrovie dello Stato italiano comprendevano in primo luogo il completamento del raddoppio della linea Torino-Modane e la costruzione della nuova stazione di smistamento di Torino-Orbassano, entrambi attualmente in corso di realizzazione — avrebbero consentito di disporre nel 1985, anno cui furono all'epoca riferite le previsioni di traffico, di un ampio margine di potenzialità in grado di far adeguatamente fronte agli ulteriori incrementi ancora per diversi anni.

Pertanto, il problema della costruzione di una galleria ferroviaria succursale di quella già esistente del Fréjus e sviluppantesi ad una quota meno elevata proposto dall'interrogante, potrebbe essere inquadrato in una prospettiva a ben più lungo termine. Ciò anche in considerazione del fatto che, lungo la direttrice indicata, Bardonecchia-Modane, è già in corso di costruzione un traforo autostradale della lunghezza di circa chilometri 13, destinato a collegare la Valle di Susa (provincia di Torino) con la Valle di Maurienne (dipartimento francese della Savoia), in esecuzione della convenzione italo-francese del 23 febbraio 1972, ratificata con legge 18 dicembre 1972, n. 878.

Per quanto concerne la previsione di spesa che, nell'ipotesi di realizzazione del traforo Venaus-Saint Michel de Maurienne, dovrebbe essere sostenuta per la parte ricadente in territorio italiano, in linea di massima, pur in assenza di una specifica progettazione, può considerarsi attendibile la cifra di 200 miliardi indicata dall'interrogante.

Allo stato attuale dei fatti non si ritiene, quindi, di dover prendere in considerazione la possibilità di un raddoppio della linea Bussoleno-Susa; scarsamente impegnata, né un suo prolungamento fino a Venaus, che sarebbe giustificato solo nel momento in cui si dovesse decidere la realizzazione dell'opera proposta.

Il Ministro dei trasporti: LATTANZIO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle finanze:* — Per conoscere se gli sia noto il fatto che moltissimi cittadini italiani, aggirando le norme fiscali, effettuano passaggi di proprietà attraverso procure irrevocabili e globali al fine di evitare il pagamento delle imposte di trasferimento.

Ciò viene compiuto soprattutto ora da coniugi, desiderosi di dividere i propri beni in base alla nuova legge sul diritto di famiglia: allorché, infatti, una proprietà intestata ad uno dei coniugi è in effetti di un altro si procede nel senso suindicato, consentendo al beneficiario dell'atto di fare ciò che vuole senza dover sottostare al pagamento degli oneri tributari.

D'altra parte, risulta che tali tipi di trasferimento *sui generis* vengono effettuati da persone che, in passato, sia per sfuggire al fisco sia per altri motivi, hanno usufruito di intestatari di comodo: lo hanno fatto in particolare quanti sono riusciti ad avere più assegnazioni di appartamenti in cooperative sovvenzionate dallo Stato.

L'interrogante chiede se, in nome della perequazione e quindi della opportunità di un trattamento univoco di tutti i cittadini, ritenga di mettere allo studio un provvedimento urgente, atto ad evitare simili frodi in un momento in cui si chiedono sacrifici di ogni genere ai contribuenti.

Si ha ragione di ritenere che un provvedimento del genere sarebbe accolto favorevolmente da tutte le parti politiche ed anche dai sindacati che lamentano l'eccessivo peso delle imposte sui lavoratori a reddito fisso. (4-03384)

RISPOSTA. — L'emanazione di un provvedimento legislativo nel senso delineato dall'interrogante costituisce per l'amministrazione ipotesi di soluzione da non condividere: le pesanti implicazioni, di carattere soprattutto privatistico ed economico, cui esso darebbe luogo, fanno ritenere tale provvedimento del tutto inconciliabile con la struttura normativa che regola l'imposizione fiscale nel settore dei trasferimenti della proprietà.

Lo spirito delle disposizioni tributarie in questo campo è, infatti, quello di colpire pariteticamente gli atti della stessa natura soggetti o sottoposti alla formalità della registrazione, senza possibilità di indagini sugli eventuali rapporti privatistici intercorsi tra le parti contraenti ma non evidenziati negli atti stessi.

Ciò che per altro non deve significare acquiescenza assoluta dell'amministrazione al titolo o alla forma apparente dell'atto presentato alla registrazione. La materia, a tale proposito, è definita espressamente dall'articolo 19 del decreto del Presidente della

Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, ov'è previsto che le imposte sono applicate secondo la intrinseca natura e gli effetti giuridici degli atti presentati alla registrazione, anche se non vi corrisponda il titolo o la forma apparente.

E quanto all'ipotesi specificamente individuata dalla interrogazione, si segnala che la disciplina del caso è contemplata dall'articolo 31 del medesimo decreto presidenziale, il quale assoggetta il mandato irrevocabile con dispensa dall'obbligo di rendiconto alla imposta stabilita per l'atto per il quale esso è stato conferito.

Il Ministro: PANDOLFI.

COSTAMAGNA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che i vercellesi che si recano in Valsesia ed i valesiani che debbono raggiungere Vercelli da quando è stato interrotto il traffico sul ponte Sessera, sono indotti a percorrere la Borgosesia-Grignasco-Romagnano, e quindi sono soggetti alla legge del taglione dei due passaggi a livello di Grignasco;

per sapere se, di fronte alla sosta, troppe volte prolungata oltre il lecito dinanzi alle sbarre abbassate — e la colonna delle auto cresce di minuto in minuto — per poi vedere transitare una o due vetture del treno semivuoto, si ritenga, con il regolamento delle ferrovie dello Stato che non consente deroghe, far usare un po' di buon senso aggiornato al tempo perché l'inconveniente ed il disagio vengano quanto meno mitigati. (4-03800)

RISPOSTA. — Dei due passaggi a livello posti su strada provinciale nel comune di Grignasco, quello ubicato alla progressiva chilometrica 37+947 (linea Varallo-Novara) è munito di semibarriere automatiche che, essendo comandate direttamente dai convogli, permettono di ridurre a soli 40-50 secondi i tempi di chiusura. L'altro, invece, posto nelle immediate vicinanze della stazione di Grignasco, al chilometro 36+438, è in consegna a tale stazione; esso è manovrato in relazione all'effettiva circolazione dei treni, con conseguenti tempi di chiusura contenuti entro limiti pur sempre ristretti dell'ordine di due tre minuti.

Capita per altro che, settimanalmente, nelle prime ore del mattino, per la neces-

sità di eseguire manovre nell'ambito della stazione, non possa evitarsi una più prolungata chiusura di quest'ultimo passaggio a livello.

Circa la richiesta di opportuni accorgimenti intesi a ridurre il disagio degli automobilisti percorrenti la Borgosesia-Grignasco-Romagnano, viene precisato che, mentre per il passaggio a livello ubicato alla progressiva chilometrica 37+947 della linea Vercelli-Novara nessun intervento è possibile essendo il passaggio a livello stesso automatizzato, con ciclo di chiusura articolato su tempi assai esigui, per quanto riguarda, invece, il passaggio a livello al chilometro 36+438 si cercherà in ogni modo di limitare, per quanto possibile, i tempi di chiusura ed, in particolare, quelli conseguenti all'effettuazione delle manovre dei treni nella stazione di Grignasco.

Il Ministro: LATTANZIO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere notizie sulla ricostruzione del ponte sulla ferrovia presso la stazione di Torre Pellice (Torino) sul torrente Angrogna, caduto durante l'alluvione del maggio 1977, anche per smentire le voci circolate di un taglio di questo ramo, che soltanto la follia di qualcuno potrebbe considerare secondario o secco. (4-03993)

RISPOSTA. — L'eccezionale piena del torrente Angrogna, verificatasi a seguito dell'alluvione dei giorni 19 e 20 maggio 1977, ha provocato il crollo del ponte ad arco in muratura di luce metri 15,00 ubicato al chilometro 16+286 della linea Pinerolo-Torre Pellice, in prossimità della stazione di Torre Pellice, nonché l'asportazione della spalla lato Pinerolo e di un tratto di rilevato a ridosso della spalla stessa.

I lavori, immediatamente iniziati, sono ormai ultimati e sono consistiti nella costruzione dei piedritti (due spalle ed una pila intermedia) in conglomerato cementizio armato, di dimensioni atte a portare il carico dell'impalcato definitivo, e nella posa in opera di due travate in ferro provvisorie.

I provvedimenti tempestivamente adottati hanno consentito di riaprire al traffico la linea interrotta fin dal mese di agosto 1977, di migliorare le condizioni idrauliche di deflusso delle acque (dall'unica luce di metri 15,00 del ponte ad arco originario si hanno, allo stato attuale, due luci di metri

15,00 ciascuna) nonché un miglioramento nell'istradamento dei treni da e per la vicina stazione di Torre Pellice. L'impalcato del manufatto, seppure realizzato con travate in ferro provvisorie, è pienamente efficiente e rispondente alle esigenze del traffico sia per pesi assiali ammissibili sia per la velocità.

Inoltre, è stata già progettata la costruzione dell'impalcato definitivo con travi in ferro a doppio *T* incorporate nel calcestruzzo da realizzare senza interrompere l'esercizio della linea, entro il 1978, compatibilmente con l'attuazione del programma di interventi prioritari previsto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale, oltre tutto, è interessata al recupero delle travate provvisorie, che potrebbero trovare impiego altrove. Infine, si esclude nel modo più assoluto la soppressione della linea Pinerolo-Torre Pellice.

Il Ministro: LATTANZIO.

DE CINQUE. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se siano a conoscenza della grave situazione di degrado igienico-sanitario in cui versa il bacino idrografico della sorgente Verrecchie, in comune di Cappadocia (L'Aquila).

Tale allarmante degrado nasce dai seguenti fatti:

1) gli insediamenti turistici, realizzati ad un dislivello di 400-500 metri a monte della richiamata sorgente, risultano assolutamente privi di ogni accorgimento tecnico di natura igienico-sanitaria per il convogliamento ed il filtraggio delle acque putride e dei liquami;

2) le fosse asettiche a perdere, di cui sono dotate, quale unico servizio igienico, le circa 1.000-1.500 unità abitative fra villette ed insediamenti edilizi di altro genere, risultano inadeguate alla necessità di filtraggio e dispersione dei liquami di fogna, sia per la caratteristica geologica del bacino, sia per l'alto tasso di presenze turistiche;

3) la formazione geologica di giacenza in cui è contenuto il serbatoio idrico sotterraneo della menzionata sorgente, risulta caratterizzata da un cuscinetto assorbente la cui permeabilità, in grande, per vuoti e cavernosità, determina un accelerato smaltimento delle precipitazioni attraverso la sorgente medesima;

4) le acque della sorgente Verrecchie incanalate da adeguata rete idrica (gestita dalla Cassa per lo sviluppo del mezzogiorno) alimentano una popolazione insediata di circa 170 mila unità presenti residenti e o fluttuanti, distribuite in 18 comuni appartenenti a tre province.

In conseguenza di quanto sopra denunciato, specie per ciò che riguarda i riferimenti idrogeologici caratteristici della zona, un eventuale assorbimento di acque putride e liquami di fogna in genere potrebbe essere causa di inquinamento della sorgente medesima e, quindi, possibile elemento di turbamento per la salute dei cittadini utenti delle acque della sorgente.

Per conoscere se sia loro intendimento, in considerazione di quanto sopra esposto:

1) intervenire presso i competenti organi regionali e locali per bloccare il rilascio di licenze edilizie in detta zona, al fine di non aggravare ulteriormente una situazione già di per sé precaria dal punto di vista igienico-sanitario;

2) dotare di adeguata rete fognante gli insediamenti abitativi già esistenti, imponendone l'onere relativo ai proprietari delle unità immobiliari interessate;

3) nominare una commissione di studio perché approfondisca, con una specifica ricerca idro-geologica, la portata del fenomeno citato e suggerisca gli adeguati accorgimenti tecnici idonei alla salvaguardia della purezza delle acque della sorgente Verrecchie, al fine di evitare pericolo di inquinamento che si ripercuoterebbe sulla salute delle popolazioni servite dall'acquedotto stesso. (4-02726)

RISPOSTA. — La Cassa per il mezzogiorno ha realizzato — sulla base di apposito progetto generale e di 10 lotti esecutivi ritenuti meritevoli di approvazione dal consiglio superiore dei lavori pubblici — nel periodo 1958-1970, l'acquedotto delle Verrecchie, alimentato dalle sorgenti Verrecchie, parzialmente integrate da quelle dell'Alto Liri ubicate in tenimento del comune di Cappadocia.

L'acquedotto delle Verrecchie alimenta 18 comuni (9 in provincia di Rieti, 8 in provincia de L'Aquila e 1 in provincia di Roma) con una popolazione massima attuale di circa 80 mila abitanti e 170 mila al 2015.

Prima della realizzazione del suddetto acquedotto e successivamente alla sua realizzazione, la Cassa ha continuato lo studio

delle caratteristiche geologiche e idrologiche dei bacini che interessano le suddette sorgenti, per migliorare la protezione igienica e la captazione.

Gli insediamenti turistici di Marsia (Tagliacozzo) e di Camporotondo (Cappadocia) sono stati realizzati successivamente al 1958 e trovansi ai limiti dei bacini idrografici esterni che interessano le sorgenti Verrecchie.

Può escludersi, dai controlli effettuati, che si siano presentati casi di inquinamento delle acque delle sorgenti Verrecchie, così come confermato dalle recenti analisi dei prelievi effettuati dal medico provinciale di L'Aquila il 21 maggio 1977.

Tuttavia, allo scopo di tranquillizzare le popolazioni interessate il comune di Cappadocia, oltre a non rilasciare da circa un anno licenze edilizie per la realizzazione di complessi turistici a monte della citata sorgente, ha in programma la progettazione di una specifica rete fognante, mentre l'amministrazione comunale di Tagliacozzo, pur non avendo rilasciato in epoca recente analoghe licenze edilizie, per prendere in esame la realizzazione delle reti idrica e fognante comprensive anche del complesso turistico Marsia, è in attesa della variante al piano regolatore.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: PADULA.

DE CINQUE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro.* — Per conoscere:

1) i motivi del ritardo nella decisione da parte della Corte dei conti di due ricorsi giurisdizionali proposti da qualche anno da parte dell'ex carabiniere Sergio Corretti, distinti con i nn. 068926 e 078828, in tema di pensione privilegiata ordinaria;

2) se risponda al vero la notizia, fornita ufficiosamente all'interessato, che tale ritardo dipende dal fatto che i relativi fascicoli sono andati incomprensibilmente smarriti;

3) in affermativa, quali provvedimenti si intendano adottare, ove detti fascicoli non siano più rinvenuti, per evitare che l'interessato attenda per l'eternità la decisione dei ricorsi stessi. (4-03076)

RISPOSTA. — I ricorsi giurisdizionali nn. 068926 e 078828, proposti dall'ex carabiniere Sergio Corretti alla IV sezione giurisdizionale

zionale ordinaria della Corte dei conti, sono in via di definizione; infatti, in quanto ammessi a trattazione anticipata — in accoglimento di documentata istanza del ricorrente — a causa dei gravi motivi addotti, i ricorsi stessi hanno potuto essere trattati con precedenza rispetto agli altri ricorsi coevi.

La procura generale della Corte stessa ha, conseguentemente, depositato, in data 30 ottobre 1977, presso la segreteria della competente IV sezione, le conclusioni in merito ai sopraccitati gravami e la relativa udienza per la discussione è stata fissata il giorno 2 febbraio 1978.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri:
EVANGELISTI.

FRANCHI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali e della ricerca scientifica.* — Per conoscere se l'indagine amministrativa promossa dal Consiglio nazionale delle ricerche a carico del centro nazionale universitario di calcolo elettronico (CNUCE) di Pisa abbia rilevato responsabilità penali. (4-03840)

RISPOSTA. — È stato interpellato il Consiglio nazionale delle ricerche, che ha fornito la seguente risposta:

« Il CNR non ha disposto alcuna indagine amministrativa sull'attività svolta dall'istituto CNUCE, la cui gestione non ha dato mai luogo a irregolarità. Il CNR invece sta adottando opportuni provvedimenti intesi a migliorare ed estendere il servizio di elaborazione dati reso dall'istituto, a meglio definire gli obiettivi di ricerca, che dovranno essere finalizzati al servizio stesso, e a garantire che le tariffe per le prestazioni a pagamento per conto terzi siano tali da coprire i costi ».

Il Ministro: PEDINI.

GARGANO MARIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali siano le difficoltà che impediscono il ripristino della linea Civitavecchia (Roma)-Orte (Viterbo) ed il potenziamento della Orte-Falconara (Ancona) e della Orte-Terni e se il Governo intenda superarle in qualche modo. (4-03970)

RISPOSTA. — Il completo ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Orte, inter-

rotta tra Civitavecchia e Capranica dal 1961 a seguito di una estesa frana, non riveste interesse dal punto di vista dell'esercizio della rete ferroviaria, stante le modeste aliquote di traffico viaggiatori che detta linea presumibilmente servirebbe e il parimenti non elevato traffico merci tra Civitavecchia e Orte-Terni che su di essa si potrebbe convogliare, traffico che in atto viene istruito senza difficoltà sulla linea Civitavecchia-Roma, di caratteristiche plano-altimetriche nettamente migliori.

È, d'altra parte, da tener presente che se alla linea in parola fosse attribuita funzione di collegamento di una certa importanza, dovrebbero essere adottate caratteristiche atte ad un esercizio veloce e di adeguata potenzialità (con curve a largo raggio e basse pendenze) che comporterebbero praticamente la costruzione di una nuova linea, con spese assai rilevanti, sproporzionate ai reali benefici conseguibili.

Qualora invece la linea dovesse svolgere un più limitato ruolo di promozione sociale e di recupero di zone interne attualmente emarginate dai traffici, i costi delle soluzioni realisticamente ipotizzabili sarebbero i seguenti:

A) Ripristino del tratto interrotto Civitavecchia-Capranica con esercizio a trazione *diesel*, in alto adottato sul tratto Capranica-Orte.

Per la sistemazione della sede, comprese le zone in frana, la revisione dell'armamento, la sistemazione delle opere d'arte, dei fabbricati, degli impianti di sicurezza e telefonici ecc. si andrebbe incontro, al livello attuale dei prezzi, ad una spesa di circa 6,5 miliardi.

B) Ripristino del tratto interrotto Civitavecchia-Capranica ed elettrificazione dell'intera linea Civitavecchia-Orte.

Per gli impianti di trazione elettrica e per ulteriori interventi, che si renderebbero necessari sull'intera linea per il risanamento della massicciata, la sostituzione totale dell'armamento, l'adeguamento degli impianti di sicurezza e telefonici al fine di completare il potenziamento della linea, occorrerebbe una spesa di ulteriori 20,2 miliardi di lire che, aggiunti ai 6,5 già indicati al punto precedente, portano ad una spesa complessiva di 26,7 miliardi.

Devesi, comunque, ribadire che da un punto di vista strettamente aziendale tale

provvedimento non riveste interesse, e sarebbe comunque incompatibile, anche sul piano generale, con la prevista costruzione di una superstrada sullo stesso tracciato, per la quale hanno già avuto inizio alcuni lotti di lavori sul tratto Viterbo-Orte.

Per quanto concerne la linea Orte-Terni-Falconara è da far presente che il suo graduale potenziamento, mediante raddoppio, rientra nelle previsioni dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

In particolare, per il ripristino del doppio binario sul tratto Narni-Terni, è stata approvata una proposta di spesa — a carico del piano ponte di 400 miliardi di cui alla legge n. 52 del 1973 — per l'importo di 4,3 miliardi di lire e sono già in corso i relativi lavori, mentre per il tratto Orte-Nera Montoro, per il quale sono state studiate varianti e rettifiche di tracciato tali da consentire di elevare notevolmente l'attuale velocità massima, è previsto uno stanziamento di 22 miliardi nella nuova stesura — in via di definizione — del programma integrativo che, come già rappresentato nel progetto di piano poliennale di sviluppo rimesso al Parlamento nel dicembre dell'anno 1976, dovrebbe essere autorizzato in tempi brevi per il rifinanziamento delle opere incluse nei piani di investimento in corso.

Per il ripristino del doppio binario sul tratto di saldatura Nera Montoro-Narni, per il quale in atto non sussistono concrete previsioni di finanziamento a breve termine, è stato elaborato un progetto di massima che prevede l'abbandono dell'attuale sede e la realizzazione di un nuovo tracciato le cui caratteristiche tecniche consentano ai convogli di raggiungere velocità notevolmente più elevate rispetto a quelle attuali.

Ciò è del resto in armonia con gli orientamenti emergenti in più sedi circa il ruolo notevole da assegnare alla intera linea trasversale Orte-Falconara, il cui completo raddoppio è stato previsto nel cenato progetto di piano poliennale di sviluppo.

Il Ministro: LATTANZIO.

GIORDANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

quale intervento sia stato deciso dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per ovviare alla situazione di grave disagio per le comunicazioni internazionali, venutasi a creare a seguito del crollo del

ponte ferroviario di Verbania (Novara) sulla linea Milano-Sempione;

entro quale data si presuma possa essere ricostruito il ponte e ripristinato il traffico ferroviario internazionale sulla predetta linea ferroviaria del Sempione. L'interrogante fa presente che è necessario evitare ritardi negli interventi perché la zona interessata è sfavorita dalla mancanza di una valida viabilità alternativa alla statale n. 33, con riflessi negativi sull'economia della zona già duramente colpita;

infine, come si supplisca, al momento, perché i viaggiatori non debbano sopportare disagi e ritardi nei loro viaggi.

(4-03950)

RISPOSTA. — L'interruzione della linea Milano-Sempione, causata dal cedimento di una pila del ponte a tre luci sul fiume Toce, in prossimità della stazione di Verbania, è stata oggetto di approfondito esame ai fini del più sollecito ripristino della circolazione. In merito è stato deciso di riattivare la circolazione stessa mediante l'approntamento di una deviata provvisoria della linea, che scavalcherà il fiume con una travata scomponibile di 120 metri di luce e con due travate d'approccio di 25 metri circa.

I lavori relativi sono già iniziati e si prevede che potranno essere ultimati nella primavera del prossimo anno.

Per quanto concerne il servizio viaggiatori, il traffico internazionale è stato di regola disciplinato nel senso di mantenere l'istadamento normale con trasbordo in autobus per superare il tratto interrotto, con le seguenti eccezioni:

soppressione del TEE *Lemano*;

istadamento via Modane del treno

Simplon express;

istadamento via Premosello-Borgomano-Novara-Milano di tre coppie di treni i cui percorsi notturni interessano in parte la linea Domodossola-Milano. Per questi ultimi si è tenuto conto che l'eventuale programmazione di trasbordi avrebbe arrecato notevoli disagi agli utenti dei servizi notturni.

Il Ministro: LATTANZIO.

GUALANDI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere per quale ragione la signora Amalia Minocari di Borgo Tossignano (Bologna) attende da 12 anni risposta al ri-

corso del 26 novembre 1965, n. 681476 concernente domanda di pensione di guerra.
(4-03966)

RISPOSTA. — La signora Amelia (e non Amalia) Minocari aveva avanzato istanza alla direzione generale delle pensioni di guerra al fine di conseguire il trattamento pensionistico in qualità di collaterale maggiorenne del caduto civile Silvio.

Detta istanza fu respinta con decreto ministeriale dell'8 maggio 1965 n. 2120682 in quanto il suindicato dante causa aveva lasciato la vedova con diritto di pensione.

Avverso il succitato decreto n. 2120682, l'interessata presentò alla Corte dei conti ricorso giurisdizionale n. 681476.

Intervenuta la legge 28 luglio 1971, n. 585 che, con l'articolo 13, ha demandato a questa Amministrazione il compito di procedere alla revisione dei provvedimenti impugnati in via giurisdizionale ove non sia indicata la relativa istruttoria da parte della procura generale della Corte dei conti, è stato dato corso, in applicazione della cenata norma di legge, al riesame amministrativo della posizione pensionistica della signora Minocari. In tale sede, però, non sono emersi elementi idonei alla revoca o alla modifica del provvedimento impugnato. Pertanto, il ricorso originale con la relativa documentazione e il fascicolo istruttorio n. 177716|AG, concernenti la signora Minocari, sono stati restituiti, con elenco del 1° dicembre 1977, n. 6414, alla suddetta magistratura, alla quale resta affidata la definizione del gravame di cui sopra è cenno.

Di ciò è stata diretta comunicazione all'interessata.

In relazione a quanto sopra utili chiarimenti in merito al ricorso giurisdizionale presentato dalla sunnominata, potranno essere assunti presso la Corte dei conti.

Il Sottosegretario di Stato: ABIS.

GUARRA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se ritenga opportuno ripristinare la brigata della guardia di finanza nel comune di Pisciotta, importante centro del Cilento (Salerno), in considerazione del ruolo positivo svolto da tale ufficio in lunghi anni, sia per l'efficienza del servizio tributario, sia per la importanza di detto comune, centro naturale di una vasta fascia marittima ed interna del Cilento, che viene

ad essere degradato con la smobilitazione della guardia di finanza.

L'interrogante ricorda che detto comune fu al centro di un vasto movimento popolare alcuni anni addietro, a causa proprio della soppressione di pubblici uffici

(4-04084)

RISPOSTA. — La soppressione della brigata di Pisciotta Marina s'inquadra in un vasto piano di revisione ordinativa recentemente condotto, a livello nazionale, per migliorare l'efficienza operativa del corpo anche attraverso l'eliminazione dei reparti di scarso peso organico e di limitate capacità operative ed il concentramento delle energie in centri economicamente più importanti.

Deve anche aggiungersi che l'attuazione del provvedimento si è imposta con urgenza a causa dello stato precario dell'immobile sede del reparto, e per il rifiuto opposto dai proprietari di effettuare i necessari lavori di manutenzione.

Può comunque fornirsi assicurazione che i servizi d'istituto assunti in passato dalla soppressa brigata, saranno puntualmente svolti dai reparti limitrofi senza alcun disagio per i locali operatori economici.

Ciò d'altra parte non esclude la eventualità di un riesame dell'attuale situazione, da considerarsi concretamente a seguito e sulla base dell'attivazione del locale porto turistico.

Il Ministro: PANDOLFI.

MENICACCI E NICOSIA. — *Ai Ministri dei trasporti, del commercio con l'estero e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere i motivi che hanno determinato la soppressione della linea di volo Palermo-Tunisi e per sapere se, atteso l'attuale volume di traffico commerciale e turistico tra la Sicilia e la Tunisia, si renda opportuno ripristinare quel collegamento aereo.

(4-03845)

RISPOSTA. — Il collegamento aereo Roma-Palermo-Tunisi, operato dalla società Alitalia, è stato sospeso nel gennaio 1975 a causa della scarsità del traffico e della esigua remunerativa della tariffa che non consentiva all'Alitalia medesima neppure il pareggio economico.

Pur riconoscendo l'incidenza d'ordine turistico a favore del collegamento Sicilia-Tunisi, l'attuale volume di traffico non è tale da indurre ad un ripristino del collegamento aereo sollecitato, la cui gestione non potrebbe essere che passiva.

Il Ministro dei trasporti: RUFFINI.

MORINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quale destinazione abbiano avuto nel corso del 1976 le fonti di finanziamento previste a favore della disciolta ONMI dall'articolo 7 della legge n. 2316 del 1934, istitutiva dell'ente.

L'interrogante rileva che il silenzio del legislatore, che con la legge di scioglimento dell'ente ha disposto la soppressione del contributo statale previsto dal primo comma, n. 1 del citato articolo 7, non può valere come soppressione delle altre fonti di finanziamento aventi natura diversa dal contributo statale. Detti finanziamenti devono continuare ad essere devoluti agli enti locali, che oggi esercitano le funzioni già di spettanza dell'ONMI.

In particolare l'interrogante chiede notizie precise relativamente alla percentuale degli utili di gestione dei monti di pietà di prima categoria riservata, in base all'articolo 3 del regio decreto 14 giugno 1923, n. 1306, a favore delle istituzioni di beneficenza ed assistenza sociale; al quarto delle imposte di soggiorno e di cura, a norma dell'articolo 179 del testo unico per la finanza locale, approvato con regio-decreto 14 settembre 1931, n. 1175; e a quella percentuale di utili netti che potrà essere annualmente destinata a favore dell'ONMI dai seguenti istituti di credito: Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banco di Santo Spirito di Roma, Monte dei paschi di Siena, Istituto San Paolo di Torino, Cassa di risparmio delle province lombarde. (4-01987)

RISPOSTA. — Devesi preliminarmente rappresentare che a norma dell'articolo 7 del regio decreto 24 dicembre 1934, n. 2316, l'ONMI provvedeva al conseguimento dei propri compiti istituzionali con:

1) il contributo ordinario dello Stato, determinato annualmente con la legge di bilancio;

2) i fondi stanziati, per l'assistenza dei fanciulli poveri, nei bilanci delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza,

destinati alla erogazione di sussidi di carattere indeterminato, in forza dell'articolo 20 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2841;

3) la percentuale degli utili di gestione dei monti di pietà di prima categoria riservata, a norma dell'articolo 3 del regio decreto 14 giugno 1923, n. 1396, a favore delle istituzioni di beneficenza ed assistenza sociale;

4) la quota del provento dell'imposta di soggiorno, ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 marzo 1958, n. 174;

5) la percentuale di utili netti che poteva essere annualmente destinata da alcuni istituti di credito.

Ciò posto, si evidenzia che la suindicata legge 23 dicembre 1975, n. 698, nel prevedere lo scioglimento dell'ente all'articolo 10 ha disposto la soppressione del contributo statale, nulla sancendo, per altro, per quanto riguarda le altre fonti di finanziamento. Naturalmente, atteso che le funzioni dello ente cennato sono state trasferite alle regioni, province, comuni, si pone il problema della destinazione dei citati proventi, ove ancora sussistenti.

Al riguardo si ritiene che:

a) l'erogazione dei fondi stanziati nei bilanci delle IPAB, per l'assistenza ai fanciulli poveri da destinare all'ONMI, non costituiva una vera obbligazione per le istituzioni predette, in quanto ai sensi dell'articolo 20 del citato regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2841, la giunta provinciale amministrativa, in occasione dell'esame dei bilanci preventivi, stanziava nei bilanci delle istituzioni, le cui rendite siano destinate a sussidi di carattere indeterminato, quando gli amministratori non vi abbiano provveduto, non meno di un terzo delle rendite stesse per l'assistenza dei fanciulli poveri.... Gli enti locali, cui sono stati trasferiti alcuni compiti istituzionali dell'opera, non possono quindi considerarsi destinatari di diritto del provento;

b) la percentuale degli utili di gestione dei monti di pietà di prima categoria, ai sensi dell'articolo 3 del regio decreto 14 giugno 1923, n. 1396, tuttora vigente, è riservata alle istituzioni di beneficenza ed assistenza sociale;

c) anche i proventi costituiti dagli utili netti delle gestioni di alcuni istituti di credito rappresentano delle poste aleatorie in relazione alle autonome deliberazioni adottate dai relativi consigli di amministrazione e pertanto deve escludersi la possibilità di

vincolarne la loro destinazione agli enti locali.

Per quanto riguarda le entrate derivanti dalla quota del provento dell'imposta di soggiorno, si fa presente che le stesse sono state accreditate, a partire dal 1° gennaio 1976, su un apposito conto acceso presso la Banca nazionale del lavoro — che gestisce la ricevitoria nazionale delle imposte di soggiorno e cura — ed intestato a questo Ministero, in attesa di una apposita norma legislativa, per altro già allo studio presso il Ministero delle finanze, che ne determini la destinazione.

Giova segnalare da ultimo che la succitata legge 23 dicembre 1975, n. 698, ha già disciplinato, sia pure in via transitoria fino alla riforma dell'ordinamento finanziario delle regioni e degli enti locali, anche la parte finanziaria dell'operazione di trasferimento a detti enti delle funzioni dell'ONMI, disponendo, oltre alla surriferita soppressione del contributo dello Stato a favore dell'ente, l'iscrizione a carico del bilancio statale di un fondo speciale adeguato alle occorrenze delle funzioni trasferite. Il fondo deve essere ripartito con decreto del Ministero del tesoro, sentita la commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, tra le regioni a statuto ordinario e a statuto speciale nonché tra le province di Trento e Bolzano. Le regioni, con propria legge devono poi provvedere all'assegnazione agli enti locali delle somme necessarie all'esercizio delle funzioni ad essi trasferite.

Per quanto riguarda l'anno 1978, detto fondo, pari a lire 70.163 milioni è stato ripartito tra gli enti surriferiti con decreto del 19 marzo 1977 e l'importo a ciascuno dovuto è stato regolarmente corrisposto, con le sole eccezioni delle regioni Sicilia e Friuli-Venezia Giulia, che non hanno ancora provveduto ad aprire apposito conto corrente fruttifero presso la Tesoreria centrale dello Stato.

Per il 1978, infine, il fondo in questione, così come stabilito con l'articolo 23 del disegno di legge di approvazione del bilancio dello Stato per lo stesso anno, risulta iscritto al capitolo n. 5932 dello stato di previsione delle spese di questo Ministero, per un importo pari a quello stanziato per l'anno 1978.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro:
MAZZARRINO ANTONIO MARIO.

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se sia informato delle condizioni di impraticabilità del tratto, già facente parte della strada statale n. 131, attualmente costituente raccordo fra la detta strada statale e l'abitato di Macomer (Nuoro), e se ritenga di dovere, con urgenza, disporne la sistemazione. (4-02096)

RISPOSTA. — Il compartimento di Cagliari, subito dopo la emissione del decreto con il quale veniva attribuita all'ANAS la competenza e la gestione del tratto di strada collegante l'abitato di Macomer alla strada statale n. 131 di Carlo Felice, ha provveduto ad appaltare i lavori più urgenti per l'esecuzione di opere di bonifica e di riparazione del corpo stradale e del piano viabile.

A causa della limitata disponibilità di fondi è stato possibile eseguire la pavimentazione, con risagomatura del piano viabile e tappeto di usura in conglomerato bituminoso, soltanto su metà del tratto, dall'innesto con la strada statale n. 131 all'innesto con la strada statale n. 129-bis.

Sul rimanente tratto, dall'innesto strada statale n. 129-bis fino a Macomer, il lavoro verrà eseguito con il programma 1978 delle distese generali periodiche (risagomatura e tappeto di usura).

Il Sottosegretario di Stato: LAFORGIA.

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se:

sia informato che in Sardegna, in contrasto con le direttive ministeriali, vengono concessi permessi per eseguire servizi fuori linea e di noleggio con conducente anche agli enti pubblici esercenti servizi automobilistici di linea, come l'ARST, le FMS, la SFS e le FFCC;

ritenga di richiamare le direttive anzidette agli ispettorati per la motorizzazione in Sardegna e ciò anche al fine di porre su un piano di parità con le altre imprese private di trasporto automobilistico quelle esercenti in Sardegna che attraversano gravi difficoltà. (4-04007)

RISPOSTA. — La circolare del 20 aprile 1976, n. 11/1976, circa il divieto dell'effettuazione di corse fuori linea per comuni e aziende municipalizzate, per aziende provincializzate e per consorzi tra comuni e pro-

vince è stata emanata in stretta connessione con quanto ritenuto dal Consiglio di Stato sulla possibilità da parte di tali organizzazioni pubblicistiche di poter legittimamente espletare solo le attività per esse previste dal testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578. Dato ciò si è ritenuto che il divieto non si renda tra l'altro operante per quelle organizzazioni di trasporti esercenti in Sardegna e che sono regolate per la loro costituzione e per il loro funzionamento amministrativo da disposizioni diverse da quelle di cui al suindicato testo unico.

In tale situazione si trovano le gestioni commissariali governative, rispettivamente delle strade ferrate sarde, delle ferrovie complementari sarde e delle ferrovie meridionali sarde, nei cui confronti quindi non si è ritenuto che sussistano ragioni di diritto per poterne respingere le domande di effettuazione di corse fuori linea. Neppure si è ritenuto di poter legittimamente respingere le istanze presentate dall'Azienda regionale sarda trasporti (ARST) tanto più che sostanzialmente il secondo comma dell'articolo 2 della legge regionale del 20 giugno 1974, n. 16, di riorganizzazione della azienda stessa esplicitamente include nei relativi possibili compiti quello dello svolgimento delle corse fuori linea.

Il Ministro: LATTANZIO.

ROBALDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali iniziative intenda assumere perché si provveda al più presto alla ricostruzione del ponte sul torrente Orba in Casalcernelli (Alessandria), ponte crollato il 4 ottobre 1976.

Tale ponte interessa la strada provinciale Alessandria-Casalcernelli-Novi Ligure, strada di notevole traffico e molto importante per la zona che viene ad essere notevolmente danneggiata dal mancato ripristino.

Poiché dal momento del crollo sono stati fatti una decina di guadi in cemento, tutti sistematicamente asportati dalle acque del torrente, si chiede altresì, di sapere con quali criteri tecnici siano state costruite tali opere provvisorie e quanto siano costate.

(4-03764)

RISPOSTA. — Il progetto per la ricostruzione del ponte sull'Orba di Casalcernelli, a servizio della strada provinciale n. 48

Alessandria-Novi, è stato redatto dall'ufficio tecnico provinciale di Alessandria in data 16 maggio 1977 con una previsione di spesa di lire 480 milioni. Il progetto è stato esaminato con parere favorevole dal Comitato tecnico regionale opere pubbliche per il Piemonte il 12 settembre 1977. L'opera è stata finanziata con mutuo a totale carico della provincia di Alessandria e sarà al più presto appaltata.

Per quanto riguarda la costruzione del guado sommergibile sul torrente Orba si fa notare che il primo guado in calcestruzzo è stato costruito nel novembre 1976 dall'amministrazione provinciale di Alessandria ed è costato lire 30 milioni. Gravemente danneggiato dalla piena del maggio 1977 è stato ricostruito ed ampliato con una spesa di lire 48.500.000.

Il suddetto guado è stato nuovamente danneggiato dall'alluvione dell'ottobre 1977, ma è stato ripristinato con la ricostruzione delle rampe di accesso costituite da misto di alveo, senza ulteriori opere in calcestruzzo.

La costruzione immediata del guado sommergibile nel novembre 1976 e la successiva ricostruzione del luglio 1977 (l'ultimo ripristino del novembre 1977 è un semplice pronto intervento) sono ampiamente giustificate dall'importanza della strada provinciale n. 48 che collega le città di Alessandria e di Novi fra di loro e con numerosi comuni della zona, sia agricoli che industrializzati.

Il Sottosegretario di Stato: LAFORGIA.

SERVADEI. — *Al Governo.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di agitazione generale di tutto il personale statale della provincia di Bologna, proclamato in data 12 ottobre 1977 dalla Federazione lavoratori statali CGIL-CISL-UIL, in risposta agli spostamenti ed ai trasferimenti di servizio operati in questi ultimi tempi in maniera verticistica ed immotivata, e senza alcuna preventiva consultazione sia coi lavoratori interessati che con le organizzazioni sindacali.

Tali spostamenti, si sono verificati in particolare, ed a più riprese, presso l'ufficio IVA di Bologna, e sono già stati alla base dell'ora di sciopero effettuata dai dipendenti di tale servizio in data 13 settembre 1977.

L'interrogante desidera, inoltre, conoscere che cosa si intenda fare, in maniera sistematica e non occasionale, per evitare che si continui col lamentato metodo, lesivo per la dignità dei lavoratori e, spesso, per le loro condizioni familiari ed economiche. (4-03698)

RISPOSTA. — Preliminarmente ed in via generale occorre precisare che l'Amministrazione nel disporre trasferimenti o distacchi di personale da una ad altra sede, valuta con senso di assoluta obiettività non solo le esigenze di servizio ma anche quelle soggettive dei dipendenti, ed in particolare le loro condizioni di famiglia ed economiche nonché i servizi prestati in sedi disagiate; e ciò, del resto, in rigorosa sintonia con quanto previsto dalle norme vigenti in materia di trasferimenti. Quindi, anche nel caso segnalato, non si è mancato di far luogo alle necessarie ed opportune valutazioni.

Si è dunque provveduto al distacco di tre elementi dall'ufficio IVA di Bologna all'ufficio successioni e atti giudiziari della medesima città, ma solo per la impellente necessità di far fronte ad inderogabili esigenze di servizio e previa considerazione che nessun pregiudizio ne sarebbe scaturito per gli interessati sul piano sia economico sia familiare.

Si è trattato, in sostanza, di provvedere al rafforzamento della carente situazione del personale dell'ufficio successioni e atti giudiziari, allo scopo di consentire l'attivazione delle richieste procedure, dirette ad evitare il verificarsi di prescrizioni e decadenze in vista della scadenza del 31 dicembre 1977.

Si fa presente ad ogni modo, che i concorsi regionali recentemente espletati hanno reso possibile la immissione di nuovi elementi presso l'ufficio IVA di Bologna nella consistenza di cinque vice direttori, tre segretari e due cassieri, mentre anche all'ufficio successioni e atti giudiziari si è provveduto a destinare un segretario e tre cassieri.

Ciò conferma la cura assidua che l'Amministrazione pone verso la situazione del personale degli uffici finanziari di Bologna, il cui organico dovrà anche in seguito essere ulteriormente rinforzato non appena si determineranno le condizioni favorevoli per attuare tale proponimento.

Il Ministro delle finanze: PANDOLFI.

SERVADEI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere se risponda a verità quanto pubblicato da un quotidiano romano della sera, secondo cui l'ICE avrebbe organizzato una missione commerciale per la vendita di strumenti musicali nel Venezuela ignorando che in quel paese l'importazione di strumenti musicali dai paesi terzi (e quindi anche dall'Italia) è vietata.

A causa di tale disguido, scoperto solo all'arrivo a Caracas, i componenti della missione sarebbero stati costretti a bighellonare tra un tuffo in piscina e una escursione turistica, tutto a spese, beninteso, del proverbiale Pantalone.

L'interrogante giudica l'episodio molto grave, non solo per lo sperpero di pubblico denaro che ne è derivato, quanto perché dimostra ancora una volta che le iniziative promozionali non sempre vengono precedute da adeguata e attenta preparazione da parte degli uffici ministeriali e dell'ICE. In verità, è imperdonabile che si spediscono missioni commerciali nei paesi più lontani senza che nessuno si preoccupi di consultare i relativi regimi d'importazione, che dovrebbero costituire le carte nautiche di chi pretende di fare politica promozionale dell'esportazione.

L'interrogante si augura che da parte del Ministero vengano subito adottate tutte le misure atte ad evitare il ripetersi di incidenti del genere, che oltre a provocare spreco di pubblico denaro ridicolizzano all'estero la nostra Amministrazione.

(4-03831)

RISPOSTA. — L'interrogante prendendo spunto da quanto pubblicato da un quotidiano romano della sera, secondo cui l'Istituto commerciale estero avrebbe organizzato una missione commerciale in Venezuela ignorando che in quel paese l'importazione di strumenti musicali è vietata, chiede di conoscere se tale notizia risponda al vero e giudica l'episodio molto grave non solo per lo sperpero di pubblico denaro che ne è derivato, quanto perché dimostra ancora una volta che le iniziative promozionali non sempre vengono precedute da adeguata e attenta valutazione da parte degli uffici ministeriali e dell'ICE.

Premesso che il giudizio sopra riportato non corrisponde alla realtà dei fatti, va precisato che l'inserimento in programma

delle varie iniziative promozionali (come nel caso specifico delle missioni di operatori economici) è sempre preceduto da indagini sul settore produttivo e sul mercato oggetto dell'iniziativa stessa, nonché da consultazioni con gli uffici commerciali all'estero e le categorie produttrici nazionali, cui si aggiungono gli elementi disponibili in base all'esperienza acquisita in materia.

All'epoca della realizzazione della missione di cui trattasi, infatti, si era perfettamente al corrente del regime d'importazione degli strumenti musicali in Venezuela, regime che non prevede alcuna restrizione quantitativa e dazi relativamente bassi. Manca, inoltre, una consistente produzione locale, eccezion fatta per taluni strumenti tipici di tipo artigianale (cuastro, arpa, criolla, maracas, ecc.); tali circostanze hanno reso possibile una forte presenza in Venezuela delle produzioni statunitensi e giapponesi, specialmente nel campo degli organi elettronici, per cui scopo della missione italiana era proprio quello di studiare il modo di rilanciare le nostre esportazioni, seriamente minacciate dalla forte concorrenza degli USA e del Giappone.

I risultati della missione sono da considerarsi positivi, così come è stato ufficialmente dichiarato dalla FISM (federazione italiana strumenti musicali), sotto i cui auspici la missione stessa è stata realizzata.

Detta federazione, infatti, oltre a dichiararsi molto soddisfatta della riuscita della missione che ha dato sensibilissimi frutti per le nostre relazioni, ha chiesto la realizzazione in Venezuela di una mostra autonoma del settore (da inserire in una mostra dedicata ai beni di consumo). Ad ulteriore conferma del buon esito dell'iniziativa va ricordato altresì che, d'intesa con il *Consejo nacional de cultura* sarà tenuto nel prossimo anno nelle Marche un corso di formazione tecnica per giovani venezuelani. Un diverso discorso va fatto, invece, per quanto riguarda il Messico, secondo paese oggetto della missione di studio in questione, anche se di esso nella interrogazione parlamentare non è fatto cenno.

In Messico, infatti, esiste già una produzione locale di strumenti musicali, anche se di semplice assemblaggio di pezzi prodotti da industrie straniere (Yamaha, Hammond, Wurlitzer) e l'importazione è contingentata, con la possibilità di ottenere licen-

ze solo per la quota-parte di mercato non coperta dalla produzione nazionale.

Tale circostanza, tuttavia, era ben nota agli operatori economici anche in Messico fu presa allo scopo di studiare *in loco* la possibilità di realizzare cooperazioni industriali e *joint-ventures*, sull'esempio di quanto già fatto da americani e giapponesi. Influi, inoltre, sulla decisione la considerazione che il costo del biglietto aereo (sola agevolazione allora concessa agli operatori italiani) sarebbe rimasto immutato, per cui la tappa messicana non avrebbe, comunque, comportato aumento nei costi dell'iniziativa.

In ogni caso si è riscontrato, *in loco*, che la strada più interessante da seguire è quella degli accordi di collaborazione industriale (soprattutto per i settori non ancora troppo sfruttati) ed ottimo tramite al riguardo è rappresentato dalla Nacional Financiera, organismo che, nei contatti avuti con i funzionari della missione, si è mostrato interessato alle forme di *joint-ventures* che contengono un elevato apporto di tecnologia.

Infine, possibilità di sviluppo delle esportazioni italiane sono state riscontrate nel campo degli strumenti musicali didattici (attraverso forme di collaborazione locali o di fornitura degli stampi per la produzione), degli impianti voce con eco, unità di eco e *mixer* (non prodotti localmente) ed altri.

Il Ministro: OSSOLA.

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quale risultato abbia ottenuto l'intervento del console italiano di Norimberga, Bonoldi, presso il Governo della Baviera, contro l'intenzione di diminuire da 28 a 23 ore l'insegnamento settimanale dei maestri italiani, con conseguente diminuzione anche dello stipendio. (4-03225)

RISPOSTA. — In seguito ai passi effettuati dal console italiano di Norimberga presso le autorità scolastiche locali, tutti i maestri italiani compresi nell'organico di quella circoscrizione consolare hanno potuto ottenere, anche per il corrente anno scolastico, la riconferma degli incarichi di insegnamento con il massimo numero di ore previsto dalla legge e senza alcuna riduzione dello stipendio.

Le autorità scolastiche tedesche si sono inoltre assunte il carico finanziario di tre insegnanti, le cui retribuzioni gravavano in precedenza sul capitolo 2502 di questo Ministero, per altrettante classi di nuova formazione.

Il Sottosegretario di Stato: FOSCHI.

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere per quale motivo, numerosi circoli di nostri emigrati nella Repubblica federale di Germania che usufruiscono dell'abbonamento gratuito per un settimanale italiano continuano a ricevere *l'Espresso* dopo aver più volte chiesto lo abbonamento de *Il Settimanale* (vedi richiesta del circolo CTIM di Stoccarda. (4-03232)

RISPOSTA. — Gli abbonamenti a favore dei circoli di nostri emigrati, fino al 1976, venivano sottoscritti dal Ministero degli affari esteri dietro diretta richiesta dei circoli stessi, inoltrata attraverso l'ufficio consolare competente. Tali richieste dovevano pervenire al Ministero entro il dicembre dell'anno precedente a quello per cui si richiedeva l'abbonamento; entro il 31 dicembre 1975 sono infatti pervenute le domande di abbonamento relative all'anno 1976, cui il Ministero degli esteri ha dato regolare corso.

Dall'inizio del 1977 tale procedura è mutata a seguito dell'emanazione del decreto di attuazione della legge n. 175 del 1975, che demanda la competenza in materia di abbonamenti a favore dei circoli alla commissione per i contributi alla stampa all'estero insediata presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Relativamente al particolare quesito da lei posto, desidero precisarle che l'abbonamento al *Settimanale* richiesto dal circolo CTIM di Stoccarda per il 1976 non ha avuto corso, essendo la richiesta pervenuta in ritardo rispetto alla scadenza prevista.

Per il 1977 la competente commissione non ha ancora adottato decisioni in merito alle domande di abbonamento. Non risulta d'altra parte, agli atti di questo Ministero, che a favore di quel circolo sia stato sottoscritto un abbonamento al settimanale *l'Espresso*.

Il Sottosegretario di Stato: FOSCHI.

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se i consolati o i COASIT finanzino la pubblicazione del mensile *La Strada* e le trasmissioni radio-TV curate dalla NOS per i nostri connazionali residenti in Olanda. (4-04216)

RISPOSTA. — I consolati generali in Amsterdam e Rotterdam e i COASIT nelle due città non finanziano né erogano contributi per la pubblicazione del mensile *La Strada* e le trasmissioni Radio-TV curate dalla NOS.

In effetti il mensile *La Strada* viene edito dalla associazione olandese Landelijke Stichting Bijstand Buitenstenlansse Werknemers (ente nazionale assistenza lavoratori stranieri) che assume a proprio carico tutte le spese relative, mentre la trasmissione della NOS viene interamente finanziata dalla televisione olandese.

Il Sottosegretario di Stato: FOSCHI.

URSO GIACINTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — nel mentre emergono sempre più assurdi squilibri nel contesto della cosiddetta giungla contributiva — se si sia riflettuto che ancor oggi vengono corrisposte diciottomila lire al mese, diconsi diciottomila, alle vedove — anche con orfani — dei dipendenti dello Stato deceduti prima di aver raggiunto il minimo di servizio pensionabile.

Con evidenza si tratta di un assegno vitalizio del tutto irrisorio, che nemmeno la riforma pensionistica prevista dalla legge n. 177 del 1976 rivaluta se non per coloro che — avendo raggiunto il 65° anno di età — possono convertire l'iniquo assegno su ricordato in una pur misera pensione sociale da porre a carico dell'INPS.

L'interrogante chiede quali misure di concreta solidarietà intenda adottare il Governo per sanare l'incredibile situazione denunciata, che di fatto condanna alla fame alcuni congiunti di servitori dello Stato che hanno avuto il solo torto di morire prima di maturare un minimo di pensione.

(4-03736)

RISPOSTA. — Conviene osservare in premessa che la legge 29 aprile 1976, n. 177, concernente i miglioramenti alle pensioni dei pubblici dipendenti, all'articolo 5, nel-

l'abrogare tutte le disposizioni sulla concessione degli assegni vitalizi a carico del fondo di previdenza dei dipendenti statali, dell'INADEL e dell'istituto postelegrafonici, ha previsto in luogo della concessione degli assegni vitalizi, a decorrere dal 1° gennaio 1976, la costituzione, in caso di cessazione dal servizio senza diritto a pensione per raggiungimento del limite di età, per infermità o per morte, di una posizione assicurativa nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, vecchiaia e superstiti, presso l'INPS.

Il successivo articolo 6 della stessa legge ha disciplinato, poi, il regime giuridico degli assegni in essere alla data del 31 dicembre 1975, disponendo, in particolare, che gli assegni vitalizi, liquidati o da liquidarsi, per la cessazione dal servizio fino al 31 dicembre 1975, dal fondo di previdenza dei dipendenti statali, dall'Istituto nazionale assistenza dipendenti enti locali e dall'istituto postelegrafonici, a decorrere dal 1° gennaio 1976 sono posti a carico del fondo sociale presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale e sono equiparati a tutti gli effetti alla pensione sociale di cui all'articolo 26 della legge 30 aprile 1969, n. 153.

Tale trasferimento viene escluso, come disposto dal secondo comma del suindicato articolo 6, per coloro che entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della stessa legge n. 177 abbiano optato per il mantenimento degli assegni vitalizi in godimento.

In sede di applicazione delle citate disposizioni sono emerse talune difficoltà di ordine interpretativo tra le quali quelle concernenti la questione sollevata dall'interrogante, riguardante le vedove e gli orfani titolari di assegni vitalizi di reversibilità che non sono in possesso dei requisiti previsti per essere ammessi a fruire della pensione sociale.

In particolare, è sorto dubbio se gli assegni vitalizi, una volta trasferiti al fondo sociale, debbano assumere integralmente le caratteristiche della pensione sociale, con tutte le limitazioni connesse con il suo godimento (età superiore a 65 anni, limiti di reddito, residenza, eccetera) o debbano viceversa conservare, anche nel nuovo regime di destinazione, le caratteristiche giuridiche originarie, in relazione alla loro natura retributiva collegata con periodi di effettive prestazioni di lavoro.

Proprio per dirimere la controversa questione e per conferire la massima chiarezza

all'applicazione della predetta disposizione, è stato predisposto un apposito schema di disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 2 dicembre 1977, recante norme di interpretazione e di attuazione dell'articolo 6 della surriferita legge.

Il provvedimento, in sostanza, nel ribadire l'equiparazione degli assegni vitalizi all'importo della pensione sociale annualmente adeguata con l'indice di incremento del costo della vita, accoglie il principio della conservazione, nel nuovo regime, dei diritti acquisiti dagli interessati secondo la vecchia disciplina.

L'entrata in vigore di tale provvedimento dovrebbe pertanto escludere le limitazioni al godimento della pensione sociale che sono state segnalate dall'interrogante.

Il Sottosegretario di Stato: EVANGELISTI.

ZANONE. — *Ai Ministri del commercio con l'estero e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

1) la concessione di un credito all'Unione Sovietica di 575 miliardi di lire in questo particolare momento in cui l'Italia si trova oberata di debiti verso l'estero appare quanto meno intempestiva;

2) apparirebbe più utile e giusto sostenere esportazioni verso altri paesi ed in particolare verso quelli in via di sviluppo —

quali siano le caratteristiche dell'apertura di credito predetta, con particolare riguardo agli interessi praticati ed ai tempi di rimborso.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere l'ammontare globale dei debiti che l'Unione Sovietica e ciascuno degli altri paesi dell'Est europeo hanno nei confronti dell'Italia. (4-03693)

RISPOSTA. — L'accordo in questione — firmato a Mosca il 22 novembre 1977 — ha per oggetto l'apertura di una linea di credito di dollari 650 milioni integrativa di quella già concessa nel 1975 alle stesse condizioni, utilizzabile in tre anni a partire da quello in corso, per l'esportazione di macchinari e di *Know-how*. La convenzione di credito sarà stipulata in dollari con possibilità di finanziamento sul mercato internazionale; il rimborso avverrà in rate seme-

strali in otto annualità e mezzo ad un tasso globale del 7,55 per cento.

Si fa notare che questo Ministero, pur perseguendo una costante politica di apertura verso i paesi in via di sviluppo, annette un'importanza rilevante agli scambi con l'Unione Sovietica per la natura complementare di quel mercato che lo rende vitale ed insostituibile per la produzione nazionale.

Si comunica, infine, che i nostri impegni di copertura assicurativa verso l'URSS dall'inizio della gestione al 30 settembre 1977 per forniture di merci e servizi e per crediti finanziari ammontano a lire 2 mila miliardi.

Il Ministro: OSSOLA.