

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1966

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

<b>INDICE</b>		<b>PAG.</b>
	PAG.	
ABENANTE: Lavori nel condominio ferroviari in piazza Mascagni a Napoli (18610)	8430	PELLICANI: Servizio aereo dell'Alitalia per Bari. (17822) . . . . . 8441
ALPINO: Imposta su fabbricati fruanti dell'esenzione venticinquennale a Torino. (17530) . . . . .	8430	QUARANTA: Indennità d'esproprio per costruzione di un canale nel Vallo di Diano (Salerno). (18224) . . . . . 8442
ARMANI: IGE sulla vendita di pulcini. (17294) . . . . .	8430	RAFFAELLI: Impianti cinematografici di Tirrenia (Roma). (17641). . . . . 8442
BARTOLE: Bilancio del CNR (17517) . . . . .	8431	RAIA: Manifattura tabacchi di Palermo e Catania. (18075) . . . . . 8443
BATTISTELLA: Soppressione linea ferroviaria Como-Varese. (17648) . . . . .	8432	RAIA: Problemi relativi agli autotrasportatori di Agrigento. (18126) . . . . . 8443
BUFFONE: Trasferimento abitato di Altomonte (Cosenza). (15403) . . . . .	8433	ROMANO: Demolizione di una parte di un fabbricato di via Martucci in Napoli. (18506) . . . . . 8443
BUFFONE: Sistemazione di un tratto della strada statale n. 481 in provincia di Cosenza. (17233) . . . . .	8433	ROMUALDI: Riordinamento dell'ENAL. (17547) . . . . . 8445
CERAVOLO: Rimborso benzina ai tassisti di Padova. (18276). . . . .	8434	SCALIA: Termini di scarico della merce dai vagoni ferroviari. (18624) . . . . . 8446
CRUCIANI: Raccordo stradale Cittaducale-Terminillo (Rieti). (15672) . . . . .	8434	SCIONTI: Utilizzazione di personale delle ferrovie dello Stato da parte delle auto-linee Scarzia di Bari. (15369) . . . . . 8446
DEGAN: Trattamento tributario degli ospedali. (18127) . . . . .	8434	SCIONTI: Manifattura tabacchi di Bari. (18184) . . . . . 8447
DE LEONARDIS: Soppressione ufficio del registro di Accadia (Foggia). (18008) . . . . .	8436	SEMERARO: Quote di imposta sull'energia elettrica dovute dall'ENEL ad aziende di cura, soggiorno e turismo. (18380) . . . . . 8447
DELLA BRIOTTA: Iniziative finanziarie del missionario don Giuliano Bonci a La Chaux de Fonds (Svizzera). (18019) . . . . .	8436	SERVADEI: Strada di circonvallazione di Cattolica (Forlì). (17813) . . . . . 8448
DI LEO: Sistemazione strade in provincia di Agrigento. (15659). . . . .	8436	SPONZIELLO: Riposo settimanale e uso di abiti civili per i carabinieri. (18463) . . . . . 8448
FRANCHI: Costruzione di fabbricati in area demaniale a Paluzza (Udine). (18039) . . . . .	8437	SPONZIELLO: Pagamento prestazioni alle pulitrici delle caserme dei carabinieri. (18465) . . . . . 8448
FRANCO RAFFAELE: Situazione degli operai italiani presso una ditta di Goteberg (Svezia). (18074) . . . . .	8438	SPONZIELLO: Pensione di guerra a Marotta Antonio e Caricato Cosimo. (18466 e 18467) . . . . . 8449
ISGRÒ: Servizio di leva in Sardegna (18659)	8439	TOZZI CONDIVI: Numero di persone trasportabili sulle autovetture. (17330) . . . . . 8449
LEZZI: Conservatoria dei registri immobiliari di Napoli. (17809) . . . . .	8439	TRIPODI: Completamento autostrada del sole in Calabria. (15295) . . . . . 8450
MASCHIELLA: Completamento strada Magliano Sabina-Ravenna. (15645). . . . .	8440	VERONESI: Ricostruzione ponte sul torrente Avisio. (17160) . . . . . 8451
PELLEGRINO: Assistenza sanitaria sulle navi della Tirrenia. (17145) . . . . .	8441	

ABENANTE e CAPRARA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere le cause che impediscono l'esecuzione dei lavori necessari al condominio di piazza Pietro Mascagni 64, a Napoli, lavori da tempo previsti e richiesti dai ferrovieri interessati, e che avrebbero dovuto essere eseguiti prima dell'entrata in vigore della legge del 1959, n. 2.

In particolare gli interroganti chiedono di sapere come il ministro interverrà presso la direzione compartimentale di Napoli perché desista dal tentativo di accollare l'importo dei lavori eseguiti ai ferrovieri e tenga invece fede alle assicurazioni date agli interessati con nota del 20 aprile 1963 n. SC-GA-9 con la quale si precisava che i lavori sarebbero stati eseguiti alle condizioni preesistenti alla suddetta legge di riscatto. (18610)

RISPOSTA. — I lavori eseguiti dall'azienda ferroviaria nel condominio di piazza Mascagni, 64, a Napoli non possono che far carico ai condomini in quanto la valutazione dell'immobile ai fini del riscatto venne eseguita con riferimento allo stato di fatto antecedente ai lavori stessi.

La direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato di Napoli non ha dato in proposito ai condomini nessun altro affidamento se non quello della esecuzione da parte dell'azienda dei lavori richiesti.

Per il suddetto motivo dovrà far carico al condominio costituito l'onere relativo a qualsiasi altro lavoro che verrà in prosieguo richiesto all'azienda ferroviaria.

*Il Ministro:* SCALFARO.

ALPINO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se e come ritenga di risolvere — e di evitare per l'avvenire — il grave inconveniente che si sta verificando specialmente a Torino, ove senza preventive notifiche di accertamento sono stati posti in cartelle esattoriali dell'esercizio 1966 i redditi fabbricati inerenti a stabili fruitori dell'esenzione venticinquennale, tuttora in corso e tempestivamente richiesta. Si parla di oltre 8.000 casi e la conseguente alluvione di ricorsi, laboriosi e defatiganti, non costituisce certamente un contributo positivo all'andamento del lavoro degli uffici e al desiderato prestigio dell'amministrazione fra i contribuenti. (17530)

RISPOSTA. — L'applicazione dell'imposta sul reddito dei fabbricati sulla base degli atti del nuovo catasto edilizio urbano (avvenu-

ta per la prima volta con i ruoli ordinari di II serie 1962 per il 1963), ha dato luogo a numerosi ricorsi a causa delle discordanze esistenti tra le risultanze di tali ruoli e le situazioni effettive dei possessori interessati.

Al fine di evitare quanto più possibile disagi ai contribuenti anzidetti, il Ministero delle finanze, con circolare 10 dicembre 1962 n. 206810, impartì istruzioni ai dipendenti uffici affinché sulla base dei predetti ricorsi provvedessero ad effettuare, nelle more dell'esame degli stessi ricorsi, lo sgravio dei carichi d'imposta iscritti a ruolo.

Poiché allo scadere dell'anno 1965 non tutti i ricorsi erano stati esaminati e le disposizioni portate dall'articolo 198, quarto comma, del testo unico 29 gennaio 1958, numero 645, prescrivono che le somme erroneamente sgravate debbono essere recuperate, a pena di decadenza, entro il secondo anno successivo a quello in cui fu eseguito lo sgravio, si è reso necessario, allo scopo di salvaguardare il cennato termine prescrizionale, invitare gli uffici delle imposte ad effettuare, per le partite oggetto dei ricorsi non ancora definiti, i necessari recuperi con i ruoli ordinari di seconda serie 1965.

Nel far presente all'interrogante, giusta assicurazioni fornite dall'ispettorato compartimentale delle imposte dirette di Torino, che si provvederà sollecitamente a definire la posizione tributaria dei contribuenti in questione, si informa che, nel frattempo, è stata disposta per gli stessi contribuenti la sospensione della riscossione dei carichi d'imposta ancora in contestazione.

*Il Ministro:* PRETI.

ARMANI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se ritenga urgente e necessario emanare precise istruzioni al fine di far sospendere l'azione in atto da parte della guardia di finanza, la quale sta effettuando numerosi accertamenti presso aziende di coltivatori diretti, allevatori di pollame, ai quali viene contestata la presunta violazione della legge 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni, per mancata corresponsione dell'IGE inerente alla cessione di pulcini ad altri coltivatori diretti.

Tale ipotetica trasgressione, a parere dell'interrogante, non sussiste in quanto risulta tuttora operante, nella fattispecie, l'articolo unico della legge 31 marzo 1956, n. 267, che stabilisce l'obbligatorietà di detta corresponsione per i soli acquirenti esercitanti attività

commerciali, industriali ed altre, comunque non coltivatori diretti.

Infatti, secondo la norma invocata, la corresponsione dell'imposta sull'entrata per la vendita di derrate e di prodotti agricoli effettuate da proprietari possessori di fondi rustici, affittuari, mezzadri, coloni, ecc., cioè da produttori agricoli, compete all'acquirente, che non sia coltivatore diretto, al quale altresì viene attribuita la responsabilità di redigere la nota, conto, quietanza od altro documento inerente all'atto economico.

Attesa quindi la mancanza di un presupposto che legittimi la applicazione dell'imposta sull'entrata sulle operazioni di vendita di pulcini tra coltivatori diretti, l'interrogante chiede pure se il ministro reputi opportuno di chiarire la portata fiscale della norma contenuta nella risoluzione del 12 giugno 1964, n. 30710, in forza della quale, secondo l'amministrazione finanziaria, i coltivatori diretti sono stati equiparati (ad avviso dell'interrogante, senza un valido riferimento alle leggi vigenti) ai privati consumatori.

Tale interpretazione, tendente a modificare radicalmente sostanza e spirito della richiamata legge n. 267, contrasta anche con i precedenti indirizzi e orientamenti più volte espressi sull'argomento (risoluzioni ministeriali del 7 agosto 1957, n. 169307, e del 10 febbraio 1960, n. 177131). (17294)

**RISPOSTA.** — Si ritiene opportuno precisare quanto segue in ordine alla omessa corresponsione dell'imposta generale sull'entrata per gli atti relativi alla cessione di pulcini ad altri coltivatori diretti da parte di aziende allevatrici di pollame.

L'interrogante riferendosi anche a varie risoluzioni ministeriali intervenute nel settore considerato, sostiene, infatti, che le vendite in questione dovrebbero essere esenti a norma della legge 31 marzo 1956, n. 267.

In proposito si osserva che l'invocata legge non stabilisce alcun criterio di esenzione, ma chiarisce chi è l'obbligato d'imposta nelle vendite di derrate e prodotti agricoli da parte di proprietari, possessori ed affittuari di fondi rustici a commercianti o industriali.

D'altra parte qualora la fattispecie riguardi esattamente le vendite di pulcini da coltivatori diretti ad altri coltivatori diretti (tutti non classificabili agli effetti dell'imposta di ricchezza mobile in categoria B) non vi è dubbio che, secondo i principi generali che regolano il tributo, l'imposta sull'entrata non sia dovuta, trattandosi di cessioni di beni mo-

bili tra privati (articolo 1 del regolamento di applicazione della legge 19 giugno 1940, numero 762, approvato con regio decreto 26 gennaio 1940, n. 10).

Tanto premesso in linea generale, non si può escludere che reparti della guardia di finanza abbiano ravvisato, in qualche caso concreto, gli elementi di base per il verificarsi dei presupposti previsti per il sorgere dell'obbligazione tributaria.

Da parte del comando generale del corpo anzidetto viene comunque precisato che non sono stati svolti né sono in corso accertamenti nei confronti di aziende allevatrici di pollami non classificabili, ai fini dell'imposizione diretta di ricchezza mobile, in categoria B.

*Il Ministro: PRETI.*

**BARTOLE.** — *Al Ministro per la ricerca scientifica.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato e possono giustificare, da parte del Consiglio nazionale delle ricerche, una giacenza di cassa addirittura ammontante, a fine 1965, a ben lire 22.887.000.000, come ebbe testè a dichiarare il Presidente del CNR professor Caglioti (intervista a *Scienza e Sanità*, ADN-Kronos del 15 luglio 1966, n. 35), mentre viene conclamatamente constatata la carenza di pubblici investimenti nel settore della ricerca. (17517)

**RISPOSTA.** — Dal conto consuntivo dell'esercizio finanziario 1965 del Consiglio nazionale delle ricerche risulta effettivamente che il fondo di cassa al 31 dicembre 1965 ammontava a lire 22.887.739.091, di cui lire 21.830.493.740 depositate presso la tesoreria centrale.

Per altro, come si evince dallo stesso conto consuntivo, il fondo di cassa di cui innanzi non era da considerare disponibile, in quanto destinato essenzialmente al pagamento di residui passivi ammontanti a lire 22.036.586.728 e riguardanti spese impegnate e non ancora pagate, principalmente per la ricerca scientifica e tecnologica.

Nell'esercizio in corso — anche a seguito delle raccomandazioni rivolte al CNR dal collegio dei revisori, dalla Presidenza del consiglio dei ministri e dalla Corte dei conti, al fine di ridurre la consistenza di tali residui — la situazione appare in via di normalizzazione, in quanto al 31 agosto 1966 i residui stessi sono diminuiti di oltre la metà, rispetto alla cifra iniziale, e si ha motivo di rite-

nere che un ulteriore miglioramento si conseguirà nei prossimi mesi dell'esercizio in corso.

Poiché, come innanzi detto, i residui in parola attengono pressoché esclusivamente ad impegni di spese per l'attuazione di programmi di ricerca scientifica e tecnologica, non sembra che possa essere lamentata una carenza di investimenti nel settore della ricerca.

Si assicura, comunque, l'interrogante che da parte degli organi di controllo non mancheranno i dovuti adempimenti perché siano efficacemente perseguiti i compiti affidati al CNR nel settore della ricerca.

*Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio: SALIZZONI.*

**BATTISTELLA E CORGHI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere per quali motivi è stata concessa autorizzazione alla direzione delle ferrovie nord Milano di sopprimere (sia pure in via provvisoria) dal 1° agosto la linea Como-Varese e sostituire il servizio con linea automobilistica.

L'autorizzazione concessa dal Ministero dei trasporti, se da una parte favorisce apertamente il disegno ben definito della gestione Edison, che mira alla graduale soppressione delle corse delle linee ferroviarie per sostituirle con linee automobilistiche, con tutte le gravi conseguenze che questo indirizzo comporta per gli utenti e per la economia più generale, dall'altra parte questa autorizzazione è in netto contrasto con l'ordine del giorno approvato dalla commissione trasporti della Camera dei deputati nella sua seduta del 15 dicembre 1965, accettato dall'allora ministro dei trasporti, Jervolino, come raccomandazione, ordine del giorno che impegnava il Governo a revocare la concessione all'attuale gestione privata delle ferrovie nord per la sua pubblicizzazione in un contesto organico di un sistema unitario di trasporti collettivi in Lombardia.

La direzione delle ferrovie nord ha sempre orientato i suoi investimenti in favore delle linee automobilistiche da essa gestite e ha lasciato per lunghi anni gli impianti fissi, il materiale rotabile ed i servizi nel più completo abbandono, offrendo agli utenti un servizio scomodo, insicuro, economicamente caro; da ciò la spiegazione della limitata velocità commerciale dei convogli, dei fenomeni antieconomici di gestione e della

tendenza degli utenti a usare il meno possibile questo servizio.

La decisione della soppressione della linea ferroviaria Como-Varese, con la sostituzione di linee automobilistiche, determina gravi conseguenze:

a) in primo luogo l'abbandono della ferrovia per utilizzare il servizio automobilistico aggraverà maggiormente la crisi del traffico stradale, già oggi intenso e caotico, eleverà il costo di manutenzione e imporrà spese di adeguamento;

b) in secondo luogo, notevole sarà il disagio per gli utenti residenti in comuni distanti dalla strada statale sulla quale dovrebbero passare le corse automobilistiche. Eventuali modifiche del tracciato di percorso, ad un passaggio del pulmann in questi paesi distanti dalla strada statale, costringerebbe il servizio a giri viziosi per cui il tragitto da Como a Varese e viceversa richiederebbe un tempo di effettuazione molto superiore a quello del treno;

c) in terzo luogo la decisione della soppressione del servizio ferroviario fa sorgere il problema del personale viaggiante e delle varie stazioni che vedono proflarsi la prospettiva della perdita della occupazione.

Gli interroganti chiedono al ministro dei trasporti di intervenire urgentemente per revocare l'autorizzazione della soppressione della linea ferroviaria e la sua sostituzione con linea automobilistica.

Gli interroganti chiedono inoltre al ministro dei trasporti di conoscere quali misure ed iniziative intenda prendere per attuare lo spirito dell'ordine del giorno approvato dalla Commissione dei trasporti della Camera dei deputati e accettato dal Governo, per una soluzione generale e definitiva della situazione, nella quale si trova un importante e primario servizio dei trasporti della Lombardia. (17648)

**RISPOSTA.** — Il provvedimento di sostituzione, in via sperimentale per il periodo di un anno con autoservizi, della linea Como-Laveno è stato adottato a seguito di un attento studio, dal quale è emerso un tale calo del traffico viaggiatori e merci da non giustificare le notevoli spese per i lavori di manutenzione ed ammodernamento, necessari per mantenere in efficienza il tronco di che trattasi.

Del resto le mutate condizioni di traffico su tutte le linee gestite dalle ferrovie Nord-Milano, hanno impedito alla società di am-

mortizzare la spesa sostenuta, senza alcun contributo o sovvenzione da parte dello Stato, nel 1950 per l'elettrificazione della intera rete.

Per quanto concerne l'ordine del giorno cui l'interrogante si riferisce, accettato dal ministro allora in carica, Jervolino, « come raccomandazione, per accertare se allo stato attuale esistono inadempienze tali da poter procedere alla revoca », si fa presente che non risulta che detta società abbia compiuto illeciti tali da giustificare un così drastico provvedimento.

Detta società, tuttavia, come del resto tutte le altre concessionarie di pubblici servizi di trasporto, è tenuta sotto un costante controllo inteso a prevenire ed a reprimere ogni eventuale inadempienza o irregolarità.

Inoltre, da un primo esame delle conseguenze del provvedimento di sospensione dell'esercizio ferroviario di che trattasi, è risultato che il servizio sostitutivo di autocorriere è idoneo a soddisfare le esigenze delle popolazioni interessate, che hanno potuto in genere usufruire di corse più frequenti e transitanti attraverso i centri abitati, anziché lontano da questi come avveniva con la ferrovia.

Non risulta che il traffico stradale sulla strada provinciale abbia subito dei sensibili peggioramenti, e che il provvedimento in questione abbia reso necessario opere di adeguamento delle strade.

Al contrario, come ha fatto rilevare il presidente della amministrazione provinciale di Como, la soppressione della linea Como-Varese recherà un notevole risparmio (circa 50 milioni) alla suddetta amministrazione provinciale che potrà evitare la costruzione di due manufatti di svincolo necessari a far attraversare la tratta Grandate-Melnate della linea sopraccitata, alle costruende strade « provinciale di Appiano » e « Lomazzo-Bizzarone ».

Per quanto riguarda il personale, si precisa che il provvedimento di sostituzione della linea in questione non ha provocato alcun licenziamento di agenti dipendenti dalle ferrovie nord-Milano.

Gli effetti del provvedimento di sostituzione sono comunque oggetto di continuo studio da parte dei competenti organi dell'ispettorato ed ogni decisione definitiva sarà pertanto adottata soltanto al termine del periodo sperimentale.

*Il Ministro: SCALFARO.*

**BUFFONE.** — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se — considerato il precario stato di inabitabilità di molte case del comune di Altomonte (Cosenza); tenuto conto della natura argillosa del terreno su cui sono costruite gran parte delle abitazioni, nonché dei gravi danni provocati dalle ricorrenti alluvioni — ravvisino la necessità di disporre perché il provvedimento di cui al decreto ministeriale del 24 marzo 1960, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 31 dicembre 1960, n. 320, relativo al trasferimento, a cura e spese dello Stato, della zona denominata « Cuvella » di Altomonte, venga esteso a tutte le altre zone pericolanti del comune stesso. (15403)

**RISPOSTA.** — Con decreto ministeriale 24 marzo 1960 l'abitato di Altomonte è stato incluso tra quelli da trasferire parzialmente a cura e spese dello Stato, ma tale provvedimento riguarda precisamente il solo rione Cuvella ove risiedono circa 180 famiglie.

Le precarie condizioni delle abitazioni ubicate nel detto rione sono state aggravate dagli eventi alluvionali del 1959 e per ultimo dalle piogge torrenziali del gennaio 1966.

A seguito di quest'ultimo evento calamitoso com'è noto si è verificato il crollo di alcune abitazioni ed il dissesto di altre site in fregio alle vie Roma e Balbia.

Ravvisati gli estremi del pronto soccorso, il genio civile di Cosenza è intervenuto a termine della legge 12 aprile 1948, n. 1010, provvedendo allo sgombero delle macerie ed all'impianto di dodici alloggi prefabbricati per le famiglie rimaste senza tetto.

Poiché lo spostamento della parte dell'abitato in parola richiede notevole impiego di fondi, lo stesso potrà essere risolto nel quadro dei provvedimenti che sarà possibile adottare con l'eventuale rilancio della legge speciale per la Calabria.

*Il Ministro dei lavori pubblici: MANCINI.*

**BUFFONE.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se ritenga debbasi disporre d'urgenza per la sistemazione della strada statale n. 481, al confine tra la Lucania e la Calabria, in contrada Cervinace e tra Oriolo ed Amendolara (Cosenza).

La popolazione della zona interessata è alquanto delusa per lo stato di abbandono del tronco stradale citato, la cui sistemazione è stata più volte sollecitata. (17233)

RISPOSTA. — Per la sistemazione della strada statale n. 481 « della Valle del Ferro », nel tratto indicato dall'interrogante, sono stati appaltati lavori per l'importo di lire 265 milioni.

*Il Ministro: MANCINI.*

CERAVOLO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i motivi del ritardo ulteriore con cui si procede al versamento rimborso-benzina, totale e sollecito, ai tassisti di Padova, nonostante le precise assicurazioni in merito ricevute dall'interrogante in occasione di una precedente risposta scritta del Ministero (9 maggio 1966, n. 15859).

L'interrogante chiede di essere informato sui provvedimenti che s'intendono adottare per ovviare in maniera definitiva al suddetto inconveniente a danno di una categoria che affronta serie difficoltà nell'assolvimento dell'importante servizio pubblico cui è esposta. (18276)

RISPOSTA. — Per quanto attiene al decorso anno finanziario, si conferma che non resta alcun rimborso benzina da effettuare, poiché, non appena è stato possibile, si è provveduto ad accreditare a tutti gli intendenti di finanza, compreso quello di Padova, le somme necessarie per i rimborsi di che trattasi, messe a disposizione col decreto del Presidente della Repubblica 24 dicembre 1965 n. 1505.

Per quanto attiene all'anno finanziario in corso, sono già state accreditate all'intendente di finanza di Padova, sempre per la stessa causale, lire 3.300.000, mentre è in corso la emissione di altro ordinativo per la somma di lire 1.500.000.

Si può fornire assicurazione all'interrogante che anche ai successivi accreditamenti sarà provveduto con la massima sollecitudine possibile, sulla base delle disponibilità dei fondi a tal uopo stanziati dal Ministero del tesoro, facendo presente che, proprio allo scopo di ovviare ai ritardi ed inconvenienti di cui è cenno nell'interrogazione in oggetto, sono stati richiesti per il 1966 stanziamenti suppletivi per lire 450 milioni, mentre per il 1967 la previsione della spesa registra per la causale in parola la cifra di lire 1.400 milioni.

*Il Ministro: PRETI.*

CRUCIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi che ostano alla realizzazione del raccordo stradale Cittaducale-Terminillo (Rieti). (15672)

RISPOSTA. — La stagione turistica invernale del Monte Terminillo è attualmente servita dalla strada statale n. 4 bis Rieii-Terminillo, in corso di ammodernamento.

Alcuni enti locali, e cioè l'ente provinciale per il turismo, la camera di commercio ed il comune di Cittaducale hanno ritenuto necessario dotare tale stazione turistica di una nuova arteria concepita con criteri più moderni e pertanto è stato redatto un progetto della nuova strada con inizio dal chilometro 95 della strada statale n. 4 Salaria presso Cittaducale, e termine sulla strada statale n. 4 bis anzidetta, in località Pian di Valli del Monte Terminillo. La lunghezza di detta strada è prevista per chilometri 9 ed il costo dei lavori è di lire 3.440 milioni.

Poiché sia il territorio del comune di Cittaducale sia quello del Terminillo ricadono nell'area in cui opera la Cassa per il mezzogiorno, gli enti promotori hanno ritenuto di chiedere il finanziamento dei lavori di che trattasi alla Cassa stessa, date le loro scarse possibilità di bilancio.

*Il Ministro: MANCINI.*

DEGAN. — *Ai Ministri delle finanze e della sanità.* — Per conoscere:

1) se siano informati che soltanto pochissimi uffici distrettuali delle imposte dirette perseguono sistematicamente gli accertamenti di reddito a carico delle gestioni di bilancio di ospedali ricadenti nella loro giurisdizione, ai fini della tassazione di ricchezza mobile categoria B, assumendo tra le componenti l'utile tassabile, poste che sono invece normale acquisizione dei bilanci di ogni istituzione pubblica di assistenza e beneficenza — vedi ospedali — tale riconosciuta ai sensi della legge 17 luglio 1890, n. 6972;

2) se, per altro, siano informati, sui criteri adottati da detti uffici circa il rilevamento di tali poste, criteri alquanto opinabili dal momento che vengono, tra le altre, assunte poste qualificate come segue:

- a) avanzo di amministrazione;
- b) spese per acquisto per apparecchi medico-chirurgici;
- c) spese per acquisto apparecchi ed attrezzature sanitarie in genere;
- d) spese per acquisto di mobilio e suppellettili;
- e) spese per costruzioni e riparazioni fabbricati ed impianti di edifici adibiti esclusivamente ad uso di assistenza malati;
- f) dazi sui materiali da costruzione;

g) spese per manutenzione parco e giardini di deambulazione malati;

3) se, inoltre, siano informati che le detrazioni di imponibile sono dedotte presuntivamente ed a calcolo secondo una percentuale per quota di ammortamento degli edifici, degli impianti e delle attrezzature;

4) se condividano il parere di quelle commissioni distrettuali che, pronunziandosi per l'accoglimento dei ricorsi interposti dagli ospedali tassati, hanno dichiarato « illegittimo » l'accertamento operato dall'ufficio distrettuale delle imposte dirette, avendo rilevata la inapplicabilità delle norme fiscali, secondo la interpretazione degli articoli 8, 81, 83 e 85 del testo unico delle imposte dirette, dato che manca assolutamente il lucro nascente da attività il cui scopo finale è la realizzazione di un profitto;

5) se ritengano porre prontamente rimedio all'erroneo atteggiamento di quegli uffici fiscali i quali, continuando ad operare riprese fiscali come se l'ospedale fosse una società di capitale o ditta commerciale — per le quali soltanto è legittimamente oggetto di rilevazione il compendio delle spese a carattere pluriennale e le quote annuali di ammortamento — ignorano che dette quote non sono computabili nei bilanci degli ospedali perché sono tassativamente escluse dal regolamento di contabilità, per l'attuazione della legge 17 luglio 1890, n. 6972, approvato con regio decreto 5 febbraio 1891, n. 99;

6) se ritengano di condividere il parere che gli ospedali pubblici non hanno un bilancio patrimoniale, ma solo un costo di gestione e provvedono al reintegro dei consumi, al reperimento delle attrezzature, al rinnovamento ed ampliamento degli impianti con stanziamenti annuali nello stato di previsione, soggetto ad approvazione tutoria;

7) se, pertanto, non essendo permesso all'ente ospedale di adottare coefficienti annuali di ammortamento — spesa ammessa dall'articolo 98 del testo unico sulle imposte dirette — convengano sulla conclusione per cui all'ente non può tornare applicabile neanche l'articolo 97 dello stesso testo unico sull'imputabilità a ciascun esercizio di quote delle cosiddette « spese pluriennali » incrementative del patrimonio. (18127)

**RISPOSTA.** — L'azione accertatrice degli uffici distrettuali delle imposte dirette nei confronti degli enti ospedalieri risulta conforme ai principi generali che regolano la materia e cioè alle disposizioni degli artico-

li 2, 8 e 81 del testo unico 29 gennaio 1958, n. 645, in forza delle quali il presupposto per l'assoggettamento al tributo mobiliare è la produzione di un reddito da parte di qualunque soggetto passivo d'imposta.

Da tali principi discende che ove un ente ospedaliero, pur non avendo scopo di lucro, ha avanzi di gestione che traggono origine da residui attivi di operazioni rivolte alla produzione del reddito, inteso sotto il profilo tributario, nei confronti dell'ente stesso si verifica il presupposto per l'applicazione del tributo mobiliare non avendo rilievo l'assenza dello scopo di lucro e la eventuale destinazione dell'avanzo medesimo.

Più precisamente, poiché la materia tassabile è costituita dal reddito risultante dalla contrapposizione di elementi attivi e negativi aventi rilevanza fiscale, l'avanzo di amministrazione emergente dalle situazioni di gestione redatte dagli enti è suscettibile di rettificazione nel senso che ai fini della determinazione del reddito mobiliare, esso va corretto mediante lo scorporo di talune voci indeducibili che si identificano in costi e spese pluriennali non deducibili interamente nell'esercizio, ma ripartibili in più esercizi, o che riguardano costi e spese non detraibili per mancanza di causalità economica o di effettività nei confronti del reddito prodotto) e con la inclusione di altri proventi talvolta non compresi in sede di formazione dell'avanzo di amministrazione.

Trattasi, cioè, del particolare procedimento tecnico attraverso il quale si perviene alla ricostruzione del conto economico della gestione secondo i criteri propri del reddito soggetto ad imposta, necessariamente diversi dai criteri seguiti ai fini della formazione dei bilanci.

Per quanto attiene al secondo e terzo punto dell'interrogazione, l'assunzione delle voci di spesa indicate dall'interrogante fa parte del procedimento tecnico, di cui è cenno innanzi, per la ricostruzione indiretta del reddito imponibile. I criteri ai quali si affida tale ricostruzione non possono definirsi opinabili in quanto sono ormai convalidati da una copiosa giurisprudenza.

In particolare, le poste indicate identificano tutte dei costi cosiddetti pluriennali, ossia costi che non esauriscono la loro funzione nell'esercizio nel quale vengono sostenuti ma esplicano la loro utilità in più esercizi e, in quanto tali, vengono ammessi in detrazione in più esercizi per quote, attraverso il comune procedimento di ammortamento, sul-

la base dei coefficienti previsti dalla apposita tabella.

Circa il quarto punto, si fa presente che l'amministrazione finanziaria non può condividere gli orientamenti delle commissioni tributarie di prima istanza in ordine alla non tassabilità dei redditi conseguiti dagli enti ospedalieri, per i motivi esposti al n. 1 che hanno trovato convalida nella giurisprudenza delle commissioni di secondo e terzo grado.

Per quanto concerne le restanti questioni trattate nell'interrogazione, va precisato che la circostanza che gli ospedali rientranti nelle istituzioni pubbliche di beneficenza non redigono una situazione patrimoniale e che di conseguenza non si troverebbero nella possibilità di procedere all'ammortamento contabile dei costi pluriennali, non appare valido motivo per una deroga alle norme che regolano la materia degli ammortamenti (articoli 97 e 98 citati) ai fini dell'imposizione diretta, le quali norme, in difetto di una esplicita dichiarazione legislativa, sono di generale applicazione.

*Il Ministro delle finanze:* PRETI.

DE LEONARDIS E DE MEO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se risponda a verità la ventilata notizia riflettente la soppressione dell'ufficio del registro di Accadia (Foggia).

Tale diceria ha causato vivace risentimento ed allarme nelle popolazioni interessate. In effetti la felice ubicazione di quell'ufficio, che agevola l'accesso dai comuni contermini e la funzionalità del servizio, attivo e sollecito, che ampiamente soddisfa, ormai da oltre un secolo, il pubblico interesse, riflesso per altro dal cospicuo movimento di cassa, ribadiscono l'utilità della sua permanenza e sconsigliano il deprecabile provvedimento soppressivo. (18008)

RISPOSTA. — Nulla è stato finora deciso in materia.

*Il Ministro:* PRETI.

DELLA BRIOTTA E SAVOLDI. — *Ai Ministri degli affari esteri e del tesoro.* — Per chiedere se siano a conoscenza dell'attività esplicata da don Giuliano Bonci a La Chaux de Fonds (Svizzera), il quale avrebbe raccolto ingenti somme di denaro fra gli emigranti italiani, promettendo interessi superiori a quelli praticati dagli istituti di credito italiani e svizzeri.

Risulta agli interroganti che il Bonci non è più in grado di restituire il denaro ricevuto in deposito e che la magistratura svizzera ha aperto una inchiesta sfociata in un procedimento penale pendente presso il tribunale cantonale di Neuchâtel a suo carico.

Si chiede pertanto quali iniziative siano state prese per tutelare gli interessi degli emigranti e per difendere il buon nome del nostro paese in terra elvetica. (18019)

RISPOSTA. — Non appena la difficile situazione finanziaria in cui si venne a trovare la missione cattolica di La Chaux de Fonds a seguito di alcune iniziative del missionario Don Bonci fu nota alle autorità consolari italiane, esse si adoperarono per promuovere la necessaria opera di risanamento, in primo luogo al fine di ottenere il rimborso prioritario dei creditori italiani. Tale opera di sistemazione finanziaria fu affidata dalla direzione delle missioni in Svizzera al notaio Girard, persona che gode di indiscussa stima in quella città.

Risulta che finora è stato rimborsato oltre l'80 per cento dei debiti accertati, e si è avuto affidamento che sarà provveduto al saldo di tutti i debiti residui entro i primi mesi del 1967.

Le autorità consolari, quando richieste dagli interessati, sono intervenute presso il notaio Girard per appoggiarne le richieste.

Nessuna denuncia da parte di privati è finora pervenuta alla magistratura svizzera. Questa per altro ha invitato Don Bonci, che risiede ora nel Canton Ticino, a tenersi a disposizione per ogni necessaria indagine e procedura.

Si assicura che la situazione continua ad essere seguita dalle nostre autorità in Svizzera, le quali non mancheranno di svolgere quegli ulteriori interventi che si dovessero rivelare necessari a tutela degli interessi dei nostri connazionali.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri:* LUPIS.

DI LEO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati predisposti dall'ANAS al fine di migliorare la viabilità delle strade statali della provincia di Agrigento.

L'interrogante ritiene opportuno segnalare all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici che le strade statali della provincia di Agrigento abbisognano di urgenti opere di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1966

sistemazione e di adattamento in considerazione anche del notevole sviluppo del traffico locale. (15659)

RISPOSTA. — Le strade statali ricadenti nella provincia di Agrigento sono interessate da vari lavori di sistemazione e miglioramenti.

Sulla strada statale n. 189 « della Valle del Platani » sono in corso lavori di variante alle curve di Comitini per l'importo di lire 434.581.000; sulla strada statale n. 115 « Sud Occidentale Sicula », oltre ai lavori per la variante di Palma di Montechiaro, che comportano una spesa di circa lire 592 milioni, si sta provvedendo alla sistemazione generale della statale fra Porta Aurea e Bivio Burrayniti per complessive lire 487.640.000.

Sono in corso altresì lavori di prima sistemazione lungo la strada statale 410/dir. « di Naro » per l'importo di lire 50 milioni.

Sono stati poi già approvati i seguenti lavori, per i quali quanto prima verranno indette le relative gare di appalto:

Strada statale n. 115 - Variante di Montallegro . . . . .	Lire	270.000.000
Varianti di Siculiana . . . . .	»	260.000.000
Sistemazione generale Km. 129+136 . . . . .	»	360.000.000
Varianti di Scaccia . . . . .	»	1.630.000.000
Varianti di Porcospino . . . . .	»	540.000.000
Varianti di S. Anna per eliminazione del passaggio a livello al Km. 186+636 . . . . .	»	360.000.000
Strada statale n. 189 - allargamento Ponte Platani . . . . .	»	43.000.000
adeguamento fra i Km. 42+000 e 50+000 . . . . .	»	750.000.000

Dall'elencazione fatta si può rilevare come l'ANAS stia attuando un programma di notevole importanza sulle strade statali interessanti la provincia di Agrigento, il quale comporterà una spesa complessiva di circa 5 miliardi e 500 milioni.

*Il Ministro: MANCINI.*

FRANCHI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se sia a conoscenza che su un terreno demaniale (scheda 646) sito nel comune di Paluzza (Udine) e dato in concessione per utilizzazioni agrarie con esplicito divieto di costruirvi fabbricati di qualsiasi genere, il concessionario abbia, come è già a conoscenza del ministro, edificato un capannone e come, dopo le ripetute diffide, nell'assenza

dei solleciti interventi dell'Avvocatura di Stato, in seguito a promesse di tutela politica, abbia, sul medesimo terreno demaniale, dato inizio a nuova costruzione e per conoscere se si ritenga necessario intervenire urgentemente in ordine alla grottesca situazione che, se tollerata, spalancherebbe le porte a qualsiasi altra arbitraria iniziativa. (18039)

RISPOSTA. — Il signor Franceschi Cirillo è affittuario, in virtù del contratto 11 aprile 1964, n. 1004 di repertorio dell'ufficio del registro di Tolmezzo, di una striscia di terreno appartenente al patrimonio dello Stato. In detto contratto, che ha la durata di anni sei a decorrere dal 1° gennaio 1964, sono inserite, fra l'altro, le seguenti clausole:

« L'Amministrazione demaniale si riserva la facoltà di revocare l'affittanza in qualunque epoca e senza alcun indennizzo a suo giudizio insindacabile, dietro preavviso da farsi con semplice lettera d'ufficio ».

« Il terreno viene concesso nello stato e grado in cui si trova ed al solo scopo di utilizzazione agraria e del cespugliame del sottobosco, con assoluto divieto del taglio delle piante di alto fusto, della coltivazione degli alberi e dei pioppi e del taglio di quelli vegetanti e di costruirvi fabbricati di qualunque genere, depositi, eseguire scavi ed opere che possano comunque riuscire pregiudizievoli al terreno ».

In data 25 marzo 1966 tale Brunetti Anna presentava alla intendenza di finanza di Udine istanza d'acquisto del terreno di che trattasi, segnalando che sullo stesso il signor De Franceschi aveva in corso la costruzione di un fabbricato.

Essendo stato accertato, a seguito di sopralluogo effettuato dal locale ufficio tecnico erariale, che effettivamente il signor De Franceschi stava costruendo un capannone di tipo industriale, l'intendenza lo diffidava verbalmente, per il tramite dell'organo tecnico, dal proseguire i lavori, interessando subito la Avvocatura distrettuale dello Stato di Trieste per la tutela degli interessi demaniali.

Il Ministero delle finanze ha comunque incaricato in data 10 u. s. la stessa intendenza di finanza di Udine perchè sia portata a termine l'azione intrapresa al fine di ottenere l'abbattimento del capannone e il risarcimento degli eventuali danni, e sia chiesta, se del caso, la risoluzione del contratto e lo sfratto del De Franceschi.

*Il Ministro: PRETI.*

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1966

FRANCO RAFFAELE. — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.*

— Per sapere se siano a conoscenza che il 6 giugno 1966 presso l'ufficio regionale del lavoro di Genova 40 italiani (operai saldatori elettrici specializzati) sono stati ingaggiati per lavorare al cantiere navale Göteverken di Göteborg in Svezia dopo avere concordato il trattamento economico normalivo, alloggio e mensa con una commissione del suddetto cantiere, presente un funzionario dell'ufficio del lavoro che fungeva da interprete.

A soli due mesi di permanenza dei nostri lavoratori in quel cantiere hanno potuto constatare che nessuna clausola del contratto concordato a Genova veniva rispettato dalla direzione del cantiere svedese con grave danno economico per i nostri operai emigrati.

L'interrogante chiede ai ministri se ritengano opportuno di intervenire urgentemente attraverso le nostre rappresentanze in Svezia al fine di salvaguardare e tutelare gli interessi dei nostri lavoratori all'estero. (18074)

RISPOSTA. — Il nostro consolato a Göteborg, cui si era ripetutamente rivolto un gruppo di operai italiani recentemente assunti dalla ditto Götaverken, i quali lamentavano che la ditta stessa non aveva rispettato le condizioni contrattuali loro offerte all'atto dell'ingaggio, è intervenuto più volte presso i dirigenti del cantiere al fine di tutelare gli interessi dei lavoratori in questione.

Dai contatti intercorsi tra un funzionario del consolato che ha personalmente visitato i cantieri per rendersi conto delle condizioni ambientali di lavoro e del sistema di calcolo dei salari, ed i dirigenti della Götaverken, che si sono dichiarati molto sodisfatti del lavoro dei nostri operai e si sono mostrati favorevolmente disposti ad accogliere, nei limiti del possibile, le loro richieste, è risultato che le lagnanze si appuntano sui seguenti aspetti del rapporto di lavoro.

Salario: circa la lamentela relativa al salario che, al netto, sarebbe sensibilmente inferiore a quello promesso è da tenere presente che le ritenute per imposte, assicurazioni e contributi sindacali incidono sensibilmente sul salario lordo, tanto che, per un operaio qualificato con paga oraria lorda di 10 corone, il salario settimanale lordo di 450 corone si contrae a 276 corone se scapolo e 320 se ammogliato.

Ora, i nostri operai sostengono che al momento del loro ingaggio nessuna autorità sve-

dese o italiana li ha minimamente informati di tali pesanti ritenute, ed essi sono stati indotti a trasferirsi in Svezia basandosi sul salario lordo.

Al riguardo si osserva che l'unico mezzo previsto dalla legge per far conoscere ai cittadini aspiranti ad emigrare le condizioni offerte all'estero, è costituito dalle comunicazioni del Ministero del lavoro e previdenza sociale, diramate attraverso gli uffici provinciali del lavoro: e, per quanto riguarda il caso in esame, si è potuto constatare che la circolare riferiva le indicazioni dei salari lordi e netti, le cui cifre corrispondono esattamente a quelle percepite.

Pertanto, malgrado le migliori disposizioni della ditta, non sembra possibile insistere per un aumento del salari pattuiti o per un abbassamento delle ritenute, tanto più che le condizioni offerte sono quelle fissate dal contratto nazionale di lavoro per i metalmeccanici.

Pagamento dei premi a cottimo: in realtà il sistema di pagamento seguito dalla Götaverken comporta il ritardo lamentato dai nostri operai. Esso appare conforme tuttavia alle disposizioni del contratto collettivo localmente vigente, ed è conseguenza del tipo di cottimo, a lunga durata, inerente al metodo di favorezione.

Tuttavia la Götaverken, resasi conto dell'inconveniente, farà in modo di assegnare ai nostro operai cottimi di minor durata (pagando così i relativi premi a più breve scadenza), per poi inserirli progressivamente nel sistema normale di cottimo, come è loro interesse. Inoltre la Götaverken studierà, in collaborazione con i sindacati locali, la possibilità di derogare temporaneamente alle disposizioni del contratto collettivo dei metalmeccanici, per poter venire incontro, sempre in materia di cottimo, alle particolari necessità, personali e familiari, dei nuovi arrivati.

Ritenute per imposte sul salario: contrariamente a quanto si attendevano i nostri operai, la ditta effettua agli ammogliati le stesse trattenute fatte per gli scapoli. È risultato confermato invece che le trattenute legali per gli ammogliati sono inferiori a quelle degli scapoli. Tuttavia, per ragioni organizzative interne della ditta (e secondo la prassi stabilita dalle autorità fiscali), le trattenute vengono inizialmente effettuate in misura unica per tutti e le differenze vengono conteggiate e rimborsate al termine dell'anno fiscale. Al riguardo è da tener presente che

nella giurisdizione di Göteborg le autorità fiscali tengono conto dello stato civile dell'operaio, cui, se ammogliato, vengono concessi sgravi fiscali sulle rimesse effettuate.

Alloggi: dagli accertamenti svolti è risultato che le lagnanze sarebbero eccessive: gli alloggi sono adeguati e vicinissimi alla sede di lavoro. La ditta provvede al personale per la pulizia e la lavatura delle stoviglie. Il fitto, che oscilla tra 105 e 150 corone mensili, si può considerare assai ragionevole. Tutte le villette nelle quali sono alloggiati i nostri lavoratori sono situate nel raggio di un centinaio di metri dal circolo ricreativo, dotato, tra l'altro, anche di piscina e di palestra, oltre a sale di ritrovo con televisione.

Comunque la Gölaverken ha proposto di mettere a disposizione dei nostri operai, entro il corrente mese, un « albergo per lavoratori » recentemente costruito e situato in città. I nuovi alloggi sono costituiti da una spaziosa camera con doccia e cucinino, ma comportano un canone di fitto più elevato — 275 corone mensili — rispetto ai canoni versati per gli alloggi attuali. Per ridurre tale maggiore spesa di fitto, la ditta si propone, aderendo ai suggerimenti del nostro consolato, di consentire che in ogni appartamento prendano alloggio due operai.

Per quanto riguarda invece l'acqua potabile, le analisi e i controlli effettuati hanno dimostrato che le lagnanze erano fondate, per cui la ditta ha provveduto ad eliminare gli inconvenienti, dovuti ad un'incrinatura provocata ai pozzi da lavori compiuti nelle vicinanze di essi.

**Mensa:** contrariamente a quanto promesso, non è stata istituita una mensa italiana, per cui i nostri lavoratori devono consumare il pasto del mezzogiorno alla mensa degli svedesi, ed alla sera confezionarsi il pranzo a gruppetti di 5 o 6 secondo la distribuzione degli alloggi. Data la suddivisione dei lavoratori italiani tra vari cantieri, relativamente distanti l'uno dall'altro, non sarebbe possibile organizzare una mensa puramente italiana, ma si cercherà di inserire piatti confezionati all'italiana nel normale pasto svedese. La lista di detti piatti dovrà essere stabilita nel corso di una prossima riunione, dopo aver sentito anche il parere dei lavoratori interessati.

È previsto prossimamente un nuovo incontro tra i rappresentanti del consolato ed i dirigenti della ditta.

Fino ad ora soltanto due dei nostri operai si sono licenziati per trasferirsi in Norvegia presso la ditta SIPE.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri:* OLIVA.

**ISGRÒ.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se intenda intervenire per modificare le disposizioni concernenti la leva ed il reclutamento obbligatorio, ed in particolare evitare che la Sardegna sia costretta a fare affluire gli iscritti di leva di tutto il territorio dell'isola al solo consiglio di leva di Cagliari.

Si sottolinea l'urgenza di ripristinare i consigli di leva di Nuoro e di Sassari per la gravità dei problemi che l'attuale situazione determina sia per gli oneri finanziari imposti agli amministratori locali sia per le stesse difficoltà di trasporto dei giovani. (18659)

**RISPOSTA.** — Come noto, le nuove norme sulla leva e il reclutamento obbligatorio, emanato in attuazione dei criteri dettati dalla legge di delega 12 dicembre 1962, n. 1862, per ragioni di economia e di maggiore funzionalità dei servizi hanno disposto la concentrazione dei servizi della leva, riducendo, tra l'altro, a 34 il numero dei consigli di leva.

Nel quadro di tale concentrazione è stato mantenuto in Sardegna il solo consiglio di leva di Cagliari.

Tuttavia, in relazione alla particolare configurazione geografica della Sardegna ed allo scopo di agevolare la popolazione residente nei comuni più settentrionali dell'isola, si sta studiando la possibilità di ripristinare il consiglio di leva nella città di Sassari.

*Il Ministro:* TREMELLONI.

**LEZZI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per eliminare al più presto il disservizio e lo stato di confusione che si sono determinati alla conservatoria dei registri immobiliari di Napoli e che hanno danneggiato migliaia di concorrenti per le assegnazioni degli alloggi GESCAL e praticamente bloccata l'attività delle cooperative interessate all'edilizia.

Tale stato di disagio si determina in particolare per il rilascio dei certificati per iscrizioni e trascrizioni richiesti per legge ai concorrenti ai bandi GESCAL, nonchè per tutte le certificazioni ipotecarie, rilascio che avviene a Napoli persino dopo quattro mesi dalla data della richiesta, impedendo così a molti

lavoratori di partecipare alle assegnazioni e rallentando notevolmente l'attività delle altre categorie interessate.

L'interrogante chiede, ancora, che venga accertato l'importo degli emolumenti percepiti dalla conservatoria di Napoli, specie per le ispezioni ipotecarie, che superano notevolmente quanto fissato dalle leggi e dalle tariffe vigenti, nonché la illegalità che viene eseguita per gli annotamenti ipotecari.

(17809)

**RISPOSTA.** — Per quanto riguarda il ritardo con il quale sono stati rilasciati i certificati occorrenti per le assegnazioni degli alloggi GESCAL dalla conservatoria dei registri immobiliari di Napoli, sono stati eseguiti accertamenti ispettivi che hanno posto in rilievo che, pur trovando fondamento in una realtà di fatto le doglianze manifestate in proposito il ritardo è dipeso da tutta una serie di difficoltà di carattere obiettivo e soggettivo, quali la complessità delle ricerche ipotecarie e la scarsità del personale attualmente in servizio alla conservatoria.

Si fornisce ogni assicurazione che sono stati adottati opportuni provvedimenti di carattere straordinario volti ad accelerare i tempi della ricerca, talchè il rilascio dei certificati in questione può adesso considerarsi del tutto normalizzato.

La percezione degli emolumenti ipotecari per il rilascio dei ripetuti certificati è risultata regolare ed improntata, anzi, ad equità nel senso che non sono stati liquidati tutti gli emolumenti che in base alla tariffa sarebbero spettati al conservatore, proprio nell'intento di non rendere eccessivamente gravoso alla modesta categoria dei richiedenti il costo dei singoli certificati.

Con l'occasione, in sede di accertamenti, gli inquirenti hanno anche esaminato gli emolumenti in materia di esecuzione delle formalità di trascrizione, iscrizione ed annotazione, nonché in materia di visure ed è stato constatato che, mentre per quanto riguarda le accennate formalità, l'applicazione della vigente tariffa è apparsa regolare e precisa, in tema di visure ipotecarie, invece, esiste contrasto tra il titolare della conservatoria dei registri immobiliari di Napoli ed alcuni professionisti in ordine all'interpretazione dell'articolo 4 della tariffa relativamente all'emolumento da liquidarsi per la ricerca infruttuosa di un nominativo effettuata con riferimento alla paternità, alla data e luogo di nascita o senza paternità e senza data e luogo di nascita.

A tale riguardo, il Ministero delle finanze, dopo attento e approfondito studio della fattispecie, ha ritenuto di dover impartire istruzioni in materia, nel senso che l'emolumento deve essere riscosso nella misura indicata dal n. 4 della tariffa allegata alla legge 26 settembre 1954, n. 870, in relazione al numero delle persone per le quali la ricerca viene effettuata, e non in dipendenza del numero di tavole che occorre consultare.

Anche per quanto riguarda il servizio degli annotamenti, il Ministero delle finanze è intervenuto con opportune disposizioni per la stretta osservanza da parte del conservatore dei registri immobiliari di Napoli delle disposizioni dell'articolo 2679 del codice civile nonché delle norme che regolano la tempestiva riscossione delle imposte ipotecarie.

*Il Ministro: PRETI.*

**MASCHIELLA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di rovina cui sono condannati i manufatti stradali della futura E/7 per il tratto che va da Pontorio di Todi sino alle vicinanze di San Faustino. Tali opere, lasciate incompiute da circa un anno e mezzo per mancanza di finanziamenti, sono sottoposte alle intemperie e mancano di ogni cura e manutenzione per cui, alla ripresa dei lavori occorrerà certamente spendere fondi preziosi per le riparazioni che invece sarebbero potuti servire alla prosecuzione dell'opera.

Per sapere, infine, se e come il ministro intenda intervenire per una rapida ripresa dei lavori in parola e per il compimento dell'intero tratto della E/7 a sud di Perugia.

(15645)

**RISPOSTA.** — I lavori di adeguamento a quattro corsie dal chilometro 37+459 (Selvarelle) al chilometro 53+317 (Ponte Rio di Todi) della statale n. 3-bis, Tiberina, facente parte della strada di grande comunicazione Magliano Sabina-Ravenna, E/7, e rappresentati dalla costruzione della grande variante di Todi, non prevedevano, al fine di contenere l'importo dell'appalto, l'esecuzione della pavimentazione, alla quale si sarebbe provveduto con perizia ed appalto a parte quando i lavori principali fossero stati ultimati.

Infatti detti lavori di pavimentazione, già assegnati ad altra impresa, a seguito di licitazione privata, sono stati consegnati in data 30 giugno 1966 e si prevede che verranno completati in un periodo di 10 mesi circa.

Nel corso di tali lavori di pavimentazione sarà adeguatamente ripreso il corpo stradale.

Circa la prosecuzione dei lavori della E/7 a sud di Perugia, il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha esaminato favorevolmente il progetto di adeguamento a quattro corsie del tratto compreso tra il chilometro 53+317 (Ponte Rio di Todi) ed il chilometro 65+588 (Collepepe) che comporta una spesa di lire 2.239.996 mila.

Per tale tratto sono in corso i provvedimenti amministrativi per il relativo appalto, essendo state superate le difficoltà sorte in seguito all'opposizione al tracciato da parte del comune di Todi.

S'informa infine che ad ulteriori lavori a sud di Perugia si provvederà non appena le disponibilità finanziarie lo permetteranno.

*Il Ministro: MANCINI.*

**PELLEGRINO.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se sia a conoscenza che sulle navi della Tirrenia in servizio nelle linee sovvenzionate fra l'equipaggio non è arruolato un infermiere per cui manca completamente ogni assistenza sanitaria.

Se ritenga di intervenire perchè si provveda ad arruolare anche un infermiere sulle suddette navi. (17145)

**RISPOSTA.** — Sulle navi della Tirrenia in servizio sulle linee sovvenzionate non è imbarcato, fra l'equipaggio, un infermiere perchè le disposizioni attualmente in vigore — contenute nel regolamento che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi adatte al trasporto dei passeggeri, approvato con regio decreto 20 maggio 1897, n. 178, e successive modificazioni — prescrivono l'obbligo dell'imbarco di infermieri soltanto sulle navi destinate al trasporto di passeggeri per viaggi di lunga navigazione, oltre, cioè i limiti di Gibilterra, Porto Said e Istanbul.

Infatti le navi da passeggeri della società Tirrenia effettuano brevi viaggi, la cui durata è contenuta tra le sette e le quattordici ore.

Indipendentemente da tale situazione di carattere normativo sembra opportuno doverci considerare, in ordine alla richiesta avanzata, che sulle navi in questione, dotate di farmaci indispensabili ad ogni soccorso e di mezzi igienico-sanitari, gli ufficiali di coperta sono edotti della applicazione delle cure di pronto soccorso sia per gli studi compiuti sia per la pratica acquisita. Nell'opera di soccor-

so inoltre, gli stessi ufficiali possono essere guidati costantemente dal Centro internazionale radio medico.

*Il Ministro: NATALI.*

**PELLICANI.** — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile, delle partecipazioni statali e dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari del Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se corrisponda al vero la notizia apparsa su un'agenzia di stampa secondo cui la compagnia aerea nazionale avrebbe adottato la decisione di dismettere, a partire dalla stagione estiva del prossimo 1968, il servizio per Bari, e che tale risoluzione sarebbe connessa al fatto della mancata esecuzione dei lavori di adeguamento della pista di atterraggio dell'aeroporto di Palese già per altro approvati e per i quali esiste nel bilancio della Cassa del mezzogiorno un apposito titolo di stanziamento.

L'interrogante, ove l'informazione risultasse fondata e ne fossero altresì convalidate le motivazioni, pone in rilievo l'eccezionale gravità di una misura, quale sarebbe quella attribuita all'Alitalia, per la quale, sulla base di una esclusiva valutazione aziendale, si provocherebbe l'esclusione dal traffico aereo nazionale e internazionale della città di Bari e, con essa, di tutta la regione pugliese e del suo entroterra, con ciò, oltre tutto, invalidandosi le stesse ragioni istituzionali della società aerea di Stato cui compete di adeguare i propri servizi alle esigenze del pubblico interesse e non già il contrario.

È del pari evidente che si pone oggi con singolare vigore la questione dell'ammodernamento dell'aeroporto di Palese, oltre che come naturale misura di civiltà, anche nel quadro e per gli effetti della politica di sviluppo del Mezzogiorno di cui il sistema delle comunicazioni costituisce il coefficiente fondamentale; per ciò appare particolarmente inquietante l'ipotesi di una trascuratezza e di un ingiustificato indugio nella esecuzione dei compiti conferiti alla Cassa per il mezzogiorno in ordine ai lavori di adeguamento all'aeroporto di Bari.

In virtù di quanto sopra, l'interrogante ritiene esigibile che, da parte di chi spetti, siano fornite pronte assicurazioni all'opinione pubblica interessata e agli ambienti economici che ne sarebbero più duramente investiti, circa l'infondatezza delle notizie riguardanti l'unilaterale decisione dell'Alitalia e che altresì sia proclamato il principio, non già del-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1966

la limitazione, bensì dell'ampliamento e dell'incremento dei servizi di comunicazione, anche aerei, con la regione pugliese, e che siano messi sollecitamente in opera i progetti già approvati, fra cui i lavori di prolungamento della pista di atterraggio dell'aeroporto di Palese. (17822)

**RISPOSTA.** -- Come già comunicato in questi giorni dalla stampa, il progetto del nuovo aeroporto civile di Bari (pista di volo, pista parallela di rullaggio, opere di corredo, bretella di collegamento con piazzali e di rullaggio per il collegamento con l'esistente aeroporto) è stato già approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici, come progetto di massima, ed è stato finanziato dalla Cassa per il mezzogiorno per un ammontare di lire 2.200 milioni.

Con tale stanziamento si potrà provvedere ad un primo stralcio funzionale del progetto, costituito dagli espropri, dalla pista di volo, e dalle opere di corredo relative, compreso il collegamento con l'attuale aeroporto; con la realizzazione di questo primo lotto potrà essere iniziata l'attività di volo sul nuovo aeroporto.

È in corso il progetto esecutivo e successivamente si provvederà agli incumbenti amministratori necessari per la messa in gara delle opere.

In linea di massima si prevede che i lavori potranno iniziare nei primi mesi dell'anno prossimo e terminare nella primavera del 1968.

Si può comunque assicurare che gli attuali servizi operati dall'Alitalia su Bari saranno continuati con i velivoli attualmente impiegati fino a quando, terminati i lavori della nuova pista, potranno essere sostituiti da velivoli a reazione.

*Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile:* SCALFARO.

**QUARANTA.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* -- Per conoscere le ragioni per le quali il consorzio di bonifica Vallo di Diano, con sede in Sala Consilina (Salerno), da oltre 5 anni non provvede al pagamento delle indennità relative agli espropri conseguenti ai lavori per la costruzione del canale allacciante le acque alte in sinistra e ricadenti nei comuni di Polla, Sant'Arsenio e San Pietro al Tanagro.

Si chiede di sapere se tale comportamento sia rispondente ai criteri di correttezza, oltre che morale, anche amministrativa, e se nel programmare i lavori di cui sopra è cenno, il consorzio si sia preoccupato di avere la disponibilità delle somme occorrenti per gli espropri in parola.

L'interrogante chiede quali provvedimenti intendano adottare i ministri per sanare una situazione che nel tempo si va incancrenendo. (18224)

**RISPOSTA.** — La Cassa per il mezzogiorno, per le opere pubbliche da essa finanziate, accredita, a ricezione del verbale di consegna dei lavori dati in appalto, al consorzio concessionario un'anticipazione pari al 50 per cento dell'importo stanziato per espropriazioni ed occupazioni temporanee.

Scopo della predetta anticipazione è quello di consentire al consorzio di provvedere al pagamento delle relative indennità in favore dei proprietari interessati, sulla base dei prezzi di stima approvati dalla Cassa.

Dal canto suo, il consorzio concessionario è tenuto a trasmettere tempestivamente alla Cassa medesima i titoli di spesa afferenti i pagamenti di volta in volta effettuati, in modo da poter ottenere ulteriori anticipazioni per proseguire nel pagamento delle indennità.

Tale prassi è stata seguita anche per il pagamento delle indennità relative agli espropri conseguenti ai lavori per la costruzione del canale allacciante le acque alte in sinistra e ricadenti nei comuni di Polla, Sant'Arsenio e San Pietro al Tanagro.

Il ritardo con il quale il consorzio di bonifica del Vallo di Diano ha finora proceduto al pagamento delle indennità in argomento è in buona parte da attribuire alle sostanziali varianti apportate, per ragioni tecniche, al progetto originario delle opere; varianti che, per altro, hanno reso necessario, per le espropriazioni, la predisposizione di una perizia suppletiva, attualmente in corso di redazione.

Comunque, il consorzio concessionario è stato dalla « Cassa » invitato a definire, nel frattempo, tutte quelle espropriazioni riferite a partite che non hanno subito variazioni rispetto alle previsioni progettuali.

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

**RAFFAELLI.** — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* -- Per sapere se sia informato che gli impianti cinematografici di Tir-

renia sono da tempo inattivi e che si profila il pericolo che la società Cosmopolitan, contrariamente alle assicurazioni date alle autorità e alle organizzazioni sindacali, invece di riprendere la produzione che potrebbe avere ampio sviluppo, proceda alla utilizzazione a scopo fabbricativo delle aree e al definitivo smantellamento degli impianti; per conoscere le iniziative del Ministero per evitare tale pericolo e per garantire la ripresa dell'attività che potrebbe portare sollievo alle maestranze del settore e alla economia delle province di Pisa e Livorno. (17641)

**RISPOSTA.** — Effettivamente gli impianti cinematografici di Tirrenia sono inattivi da alcuni anni. Per altro, da tenere presente la circostanza che dal dopoguerra l'attività di tali impianti è stata sempre assai limitata.

Nulla risulta circa le intenzioni della società Cosmopolitan sulla utilizzazione delle aree su cui sorgono i citati impianti; nè d'altra parte, questo Ministero ha il potere di intervenire in merito, trattandosi di questione che attiene a rapporti di natura privatistica.

*Il Ministro: CORONA.*

**RAIA E PIGNI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se siano fondate le voci circa propositi di eventuale chiusura delle manifatture tabacchi di Palermo e di Catania, in conseguenza della ventilata riforma privatistica dell'Azienda dei monopoli di Stato, e in caso affermativo se ritenga che sia indispensabile procedere ad incontri preliminari con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori. (18075)

**RISPOSTA.** — Nessun provvedimento è allo studio presso l'amministrazione dei monopoli di Stato per l'eventuale chiusura delle manifatture tabacchi di Palermo e di Catania.

Per quanto attiene alla riforma dell'Azienda autonoma dei monopoli di Stato, è stato nominato un ristretto gruppo di lavoro — del quale sono stati chiamati a far parte, per i problemi relativi al personale, i rappresentanti del consiglio di amministrazione dei Monopoli — per concretare le linee di base dei provvedimenti occorrenti per tradurre in atto la trasformazione di struttura dell'azienda.

Poichè tale gruppo di lavoro ha appena iniziato i propri lavori, risulta prematura qualsiasi anticipazione al riguardo.

Sulle conclusioni cui perverrà il gruppo stesso sarà, comunque, sentita una commissione che comprenderà, oltre i rappresentanti

delle varie categorie interessate, anche quelli delle organizzazioni sindacali di lavoratori, in modo che siano ampiamente dibattuti i problemi dei singoli settori per armonizzarli nel quadro generale della futura organizzazione dell'azienda dei Monopoli di Stato.

*Il Ministro: PRETI.*

**RAIA.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se sia stata ricevuta al Ministero dei trasporti una delegazione degli auto-noleggianti della provincia di Agrigento e quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere in relazione alle rivendicazioni della categoria connesse particolarmente con la questione del numero totale dei posti scritti sui libretti di circolazione. (18126)

**RISPOSTA.** — Da accertamenti effettuati presso i competenti uffici di questo Ministero, non risulta a tutt'oggi essere stata ricevuta una delegazione di autotrasportatori della provincia di Agrigento per discutere i vari problemi relativi alla categoria, nè risulta pervenuta alcuna richiesta al riguardo.

Per poter predisporre l'eventuale risposta all'interrogazione in oggetto, è necessario pertanto che l'interrogante faccia pervenire opportuni chiarimenti sulla questione.

*Il Ministro: SCALFARO.*

**ROMANO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Perchè voglia riesaminare con l'urgenza che il caso richiede la strana situazione determinatasi in seguito all'ordine di demolizione del settimo ed ottavo piano del fabbricato in via Martucci 35, in Napoli.

Il fabbricato è stato costruito già da alcuni anni, in seguito a licenza edilizia n. 844 del 1957 regolarmente concessa dal comune previa consultazione della sovrintendenza ai monumenti e della commissione per la tutela del paesaggio. L'edificio fu costruito in conformità alle prescrizioni della licenza edilizia e nel rispetto del rapporto altezza fabbricato-larghezza stradale previsto dal piano regolatore vigente.

Nel 1962 il Consiglio di Stato, in seguito a ricorso degli eredi Croce, divenuti da poco proprietari della retrostante villa Ruffo, annullava la licenza edilizia perchè l'edificio risultava obliquo rispetto all'allineamento della strada prevista dal piano regolatore 1939. Tuttavia nel 1963 è stata costruita ed aperta al traffico la suddetta strada con un tracciato alquanto diverso da quello previsto dal piano

regolatore; talchè oggi il fabbricato in questione è perfettamente in regola per l'altezza ed allineamento con la strada realizzata.

In ogni caso, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato (che ovviamente non ordinava alcuna demolizione) si sarebbe dovuto temere l'eventuale « sfettamento » di quella parte dell'edificio che non risultava in regola con il tracciato del piano regolatore 1939; invece il ministro, in forza del potere discrezionale di cui all'articolo 32 della legge urbanistica, ha ordinato la demolizione degli ultimi due piani dello stabile, privando numerosi nuclei familiari del loro domicilio e distruggendo un notevole valore patrimoniale acquisito con il risparmio dagli attuali proprietari.

Non certamente un interesse pubblico suggerisce tale distruzione, che per la prima volta dovrebbe aver luogo a Napoli. L'interrogante, per altro, è pienamente d'accordo con il ministro sulla urgente necessità di perseguire con ordini di demolizione tutti coloro che costruiscono abusivamente, o in difformità della licenza edilizia: ma non ritiene davvero che sia quello il caso idoneo per dare l'esempio iniziale.

Per queste ragioni l'interrogante chiede al ministro che voglia riesaminare alla luce degli elementi di diritto e di fatto la situazione e concedere intanto una congrua proroga ai termini dello sfratto intimato alle 21 famiglie. (18506)

**RISPOSTA.** — Il comune di Napoli, con licenza in data 24 luglio 1957 autorizzava l'ingegnere Quintieri a costruire un fabbricato di 9 piani, all'altezza di metri 35, in via Martucci, n. 35 di fronte alla villa Ruffo di proprietà della signora Adele Rossi-Croce.

In seguito ad un esposto presentato dalla predetta signora Rossi-Croce venivano svolti accertamenti da parte di questo Ministero e la questione veniva sottoposta all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici che, con voto del 18 ottobre 1958, esprimeva il parere che la altezza massima autorizzabile non potesse superare i 18 metri, tenuto conto che la strada su cui prospettava detto edificio era larga metri 12 e che le norme edilizie in vigore prescrivevano un'altezza massima di una volta e mezza la larghezza stradale. In conformità di tale voto il Ministero invitava il comune di Napoli a revocare detta licenza edilizia per la parte eccedente tale altezza ed il commissario straordinario del tempo provvedeva in conseguenza.

Successivamente, in data 2 novembre 1959, lo stesso commissario rettificava il precedente provvedimento, limitando l'annullamento della licenza alla parte dell'edificio eccedente l'altezza di metri 24, avendo accertato che la larghezza della strada contemplata nel piano regolatore, su cui prospettava l'edificio stesso, era di metri 16 anzichè di metri 12.

Nel frattempo la signora Rossi-Croce aveva adito il Consiglio di Stato, il quale, con decisione del 12 novembre 1960, annullava la licenza edilizia di cui sopra, sempre per la parte eccedente i metri 24 di altezza.

È da far poi presente che anche il Ministro della pubblica istruzione, in relazione al vincolo di tutela ambientale esistente sulla via Ruffo, aveva prescritto, fin dal 17 luglio 1958, che la costruzione in parola non potesse comunque superare il livello del parco della predetta villa, corrispondente ad una altezza di metri 24 circa.

In seguito all'annullamento della licenza da parte del Consiglio di Stato, avvenuto con la decisione suindicata — decisione impugnata dal Quintieri innanzi alla Corte di cassazione con ricorso respinto in data 8 febbraio 1962 — il Ministero dei lavori pubblici invitava il comune ad adottare i conseguenti provvedimenti e la predetta amministrazione comunicava, in data 11 dicembre 1962, di aver diffidato l'ingegner Quintieri e la società SEGMA, nel frattempo divenuta comproprietaria dell'edificio, a demolire, nel termine di 60 giorni, gli ultimi due piani del fabbricato eccedenti l'altezza di metri 24.

Nonostante i vari solleciti rivolti successivamente al comune di Napoli sia dal Ministero, sia dalla sezione urbanistica regionale, non veniva dato alcun seguito alla diffida di demolizione, notificata dal comune stesso agli interessati.

Con ministeriale del 23 marzo 1964, n. 1101 il comune veniva invitato ad emettere nel termine di 30 giorni ordinanza di demolizione per la parte di edificio sopra indicata, con l'avvertenza che, scaduto inutilmente tale termine, il Ministero avrebbe dato corso alla procedura di cui all'articolo 26 della vigente legge urbanistica.

Non avendo il comune ottemperato all'invito di questo Ministero, la questione veniva sottoposta, ai sensi del citato articolo 26, al Consiglio superiore dei lavori pubblici che, nell'adunanza del 25 luglio 1964, esprimeva il parere che ricorressero nella fattispecie gli estremi richiesti dalla legge urbanistica per

l'intervento sostitutivo del Ministero dei lavori pubblici in quanto:

a) la costruzione era stata realizzata in contrasto con il piano regolatore del comune di Napoli e con il regolamento edilizio, per la parte eccedente i metri 24 di altezza;

b) per tale parte non esisteva più alcuna licenza edilizia, in quanto la originaria autorizzazione comunale del 24 luglio 1957 era stata a suo tempo revocata dal comune ed annullata dal Consiglio di Stato con la già richiesta decisione del 12 dicembre 1960, n. 794;

c) il comune interessato non aveva provveduto alla demolizione della parte di edificio eccedente tale altezza — pur avendo emesso diffida a provvedere nei confronti dei proprietari — e ciò nonostante il formale invito del Ministero dei lavori pubblici in data 13 marzo 1964.

Con decreto ministeriale 1965, n. 979, veniva quindi disposta la demolizione dell'edificio per la parte eccedente l'altezza di m. 24 e veniva incaricato della esecuzione di detto decreto il prefetto di Napoli.

Quest'ultimo, con suo decreto 20 giugno 1965, n. 53524, ha dato incarico all'ufficio del genio civile di Napoli — servizio generale — di provvedere alla suddetta demolizione ed ha ordinato agli inquilini ed ai proprietari, occupanti gli alloggi da demolire, di sgomberarli.

Dalla esposizione che precede risulta in modo inequivocabile la sussistenza, nella specie, dei presupposti per l'applicazione dell'articolo 26 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, che, com'è noto, prevede il potere di questo Ministero di ordinare, in caso di inerzia del comune, la demolizione di opere eseguite in contrasto con le prescrizioni del piano regolatore.

È da tener presente inoltre:

1) che nella specie concorrono diverse violazioni: al piano regolatore, al regolamento edilizio ed alle norme sulla tutela paesistica, in relazione al vincolo di tutela ambientale esistente sulla adiacente villa Ruffo;

2) che il provvedimento di demolizione si configura come un atto conseguente al giudicato amministrativo, la cui esecuzione costituisce un adempimento obbligatorio per l'amministrazione;

3) che la situazione di fatto non può essere presa in considerazione, in quanto è in contrasto con le prescrizioni del piano regolatore;

4) che in merito alla necessità dell'adozione da parte di questo Ministero del provvedimento repressivo di che trattasi, si è espresso favorevolmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici portando il suo approfondito esame oltre che sulla sussistenza dei presupposti giuridici anche su quelli di fatto;

5) che la richiesta di sospensiva, avanzata dagli interessati in occasione dell'impugnativa del provvedimento ministeriale, di demolizione, è stata respinta dal Consiglio di Stato.

Tutto ciò premesso, non essendo intervenuti, per quanto concerne l'esecuzione del provvedimento adottato, nuovi elementi di diritto o di fatto, questo Ministero intende dare corso agli ulteriori adempimenti necessari per pervenire alla demolizione della parte del fabbricato illegittimamente realizzata; ciò al fine di conseguire il ripristino dell'ordine urbanistico-edilizio violato.

Per ultimo si informa che, allo scopo di consentire sollecitamente le operazioni di sgombero degli occupanti degli appartamenti che saranno demoliti, in data 10 novembre 1966, con n. 3762, è stato disposto l'accreditamento in favore dell'ufficio del genio civile di Napoli della somma di lire 5.500.000 per far fronte alle spese di imballo-transporto e immagazzinaggio delle masserizie di proprietà dei detti occupanti.

*Il Ministro: MANCINI.*

ROMUALDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

1) se risulti vero che tempo addietro la Presidenza del Consiglio — quale autorità tutoria dell'Ente nazionale assistenza lavoratori (ENAL) — abbia comunicato — sentito il parere del Ministero del tesoro — che gli organici del predetto ente non dovevano superare le 600 unità;

2) se risulti vero che, nonostante tale comunicazione, nel periodo dal 1961 al 1965 sono stati assunti nuovi impiegati, taluni su indicazione degli uffici della stessa Presidenza del Consiglio, talché attualmente figurebbero nell'organico dell'ENAL oltre 270 unità in soprannumero;

3) quali provvedimenti intenda promuovere la Presidenza del Consiglio contro i responsabili che hanno disatteso le direttive dell'autorità tutoria, aggravando un bilancio, di per se stesso oberato di debiti, con nuovi oneri, che hanno compromesso seriamente lo svolgimento delle iniziative caratteristiche del dopolavoro italiano. (17547)

**RISPOSTA.** — Per quanto attiene alle questioni relative ad assunzioni di personale e a limiti di organico si fa riferimento alle dichiarazioni che, sulla situazione dell'ENAL il Presidente del Consiglio ha reso, a nome del Governo, al Senato della Repubblica il 6 maggio 1966, in risposta alle interrogazioni a risposta orale dei senatori Bonacina e Banfi e del senatore Terracini.

Si aggiunge che, il 14 maggio, la *Gazzetta ufficiale* n. 117 ha pubblicato il decreto del Presidente della Repubblica del 22 aprile 1966 con il quale al professor avvocato Vitaliano Rovigatti, nominato commissario dell'ente nazionale assistenza lavoratori, è stato conferito l'incarico di « formulare proposte per il riordinamento dell'ente, la riorganizzazione dei servizi e la regolamentazione dello stato giuridico ed economico del personale non oltre il 31 dicembre 1967 ».

*Il Sottosegretario di Stato:* SALIZZONI.

**SCALIA.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se ritenga opportuno revocare la disposizione con cui si riduce da 24 a sei ore il termine di scarico dei vagoni di merce varia.

Sarà a conoscenza del ministro che questo provvedimento, dimostratosi inefficace per la assoluta impossibilità materiale di effettuare lo scarico in così breve termine, ha provocato un grave danno economico alla categoria degli spedizionieri unitamente ad una giustificata agitazione della categoria stessa. (18624)

**RISPOSTA.** — Le condizioni e tariffe, che regolano i rapporti fra la ferrovia e i suoi utenti, prevedono la possibilità, per la azienda ferroviaria, di adottare provvedimenti di carattere particolare, allorquando si verificano eccezionali circostanze ovvero punte di traffico tali da determinare, in alcune stazioni, situazioni di disagio nell'esercizio, derivanti da elevate rimanenze di carri da scaricare.

Fra detti provvedimenti figura quello di ridurre temporaneamente, negli impianti interessati, i normali termini di scarico, al fine di stimolare la diligenza dei destinatari, attraverso un più sollecito scarico dei loro trasporti, e di indurre la utenza ad utilizzare, a tal fine, scali vicini a quelli di abituale destinazione dei trasporti medesimi. E ciò nello stesso interesse delle ditte, perché, altrimenti, la ferrovia si vedrebbe costretta a ricorrere a limitazioni o a sospensioni di traf-

fico, i cui effetti risulterebbero ben più dannosi per il pubblico.

Di recente si è reso necessario applicare il provvedimento anzidetto soltanto in alcune stazioni della Sicilia e precisamente in quelle di Agrigento bassa, Catania centrale e Cannizzaro.

Per Agrigento bassa il provvedimento medesimo ha avuto per altro validità limitata al periodo 21-27 ottobre 1966, in cui si è verificato un notevole afflusso di trasporti in arrivo, conseguente alla contemporanea prolungata interruzione delle linee Agrigento bassa-Porto Empedocle e Agrigento bassa-Agrigento centrale.

L'adozione del provvedimento nelle altre due stazioni, intervenuta a decorrere dal 21 ottobre 1966, e tuttora in vigore, si è resa necessaria in quanto le stazioni stesse hanno registrato un eccezionale aumento di trasporti in arrivo, con punte assai elevate e tali da superare la normale potenzialità degli impianti.

Per quanto riguarda la località di Catania, gli utenti possono per altro utilizzare, oltre allo scalo di Catania centrale anche quello vicino di Catania Acquicella, munito di adeguate attrezzature per fronteggiare anormali situazioni di traffico.

Per Cannizzaro sono in corso accordi particolari con le ditte destinatarie di trasporti di auto in arrivo, intesi ad utilizzare per i trasporti medesimi gli scali merci di stazioni vicine.

Si assicura che i normali termini di scarico saranno prontamente ripristinati anche a Catania centrale e Cannizzaro, non appena la situazione accennerà a normalizzarsi.

*Il Ministro:* SCALFARO.

**SCIONTI, MATARRESE E ASSENNATO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere, se sia a conoscenza del fatto che il personale delle ferrovie del Gargano, azienda che riceve contributi dello Stato, viene utilizzato in particolari occasioni (scioperi) dalla ditta autolinee Scarcia di Bari determinando così un indiretto contributo dello Stato alla stessa ditta Scarcia. Tale è il caso del signor Francesco Cassano che pur essendo dipendente delle ferrovie del Gargano viene utilizzato dalla ditta Scarcia di Bari.

Gli interroganti chiedono se, accertata la verità del fatto, il ministro intenda intervenire per troncane tale confusione di personale

appartenente a gestioni differenti e che si traduce, come sopra detto, in un indiretto contributo alla ditta Scarcia tramite i contributi dello Stato alle ferrovie del Gargano. (15369)

**RISPOSTA.** — Dagli accertamenti svolti dall'ispettorato compartimentale della MCTC per la Puglia effettivamente è emerso che, in talune circostanze, la società ferrovie del Gargano ha utilizzato il suo personale sugli autoservizi gestiti dalla società Scarcia autolinee.

Nel far presente che sono state già impartite istruzioni, affinché sia evitata la utilizzazione promiscua dei due gruppi di personale, salvo casi eccezionali e da autorizzare in via preventiva di volta in volta, devesi anche precisare che la quota dei compensi corrisposti dalla società ferroviaria agli agenti della ditta automobilistica (fra cui quelli erogati all'autista Cassano Francesco) che non sia giustificata o che, comunque, è da attribuire alla società autolinee Scarcia, sarà stralciata dalle spese che concorrono alla formazione del disavanzo dell'esercizio ferroviario sussidiabile.

*Il Ministro: SCALFARO.*

**SCIONTI E MATARRESE.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se siano vere le voci diffuse anche da alcuni organi di stampa, in ordine ad una possibile irizzazione della manifattura tabacchi di Bari preludio ad una modificazione di destinazione dello stesso stabilimento; per sapere ancora quale sia il pensiero del ministro sulla intera questione e se egli ritenga un tale provvedimento non soltanto un serio passo indietro nei confronti di una economia pubblica e tale da indebolire l'intervento dello Stato, ma anche un grave danno per la città di Bari che si vedrebbe sottratto o ridimensionato un antico stabilimento che dà lavoro oggi a 750 famiglie. (18184)

**RISPOSTA.** — Nessun provvedimento è allo studio presso l'amministrazione dei monopoli di Stato che riguarda in particolare la manifattura tabacchi di Bari.

È allo studio, invece, la ristrutturazione dell'intera azienda autonoma dei monopoli di Stato. A tal'uopo è stato nominato un ristretto gruppo di lavoro — del quale sono stati chiamati a far parte, per i problemi relativi al personale, i rappresentanti del consiglio di amministrazione dei monopoli — per concretare le linee di base dei provvedimenti occorrenti per tradurre in atto la trasformazione di struttura dell'azienda.

Poiché tale gruppo di lavoro ha appena iniziato i propri lavori, risulta prematura qualsiasi anticipazione al riguardo.

Sulle conclusioni cui perverrà il gruppo stesso sarà, comunque, sentita una commissione che comprenderà, oltre i rappresentanti delle varie categorie interessate, anche quelli delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, in modo che siano ampiamente dibattuti i problemi dei singoli settori per armonizzarli nel quadro generale della futura organizzazione dell'azienda dei monopoli di Stato.

*Il Ministro: PRETI.*

**SEMERARO.** — *Ai Ministri delle finanze e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere per quali motivi non sono state ancora accreditate ad alcune aziende autonome di cura, soggiorno e turismo le somme derivanti dalla ripartizione dei proventi della imposta unica sulla energia elettrica, dovuta dall'ENEL.

Tale provvedimento venne accolto dal Consiglio dei ministri del 18 settembre 1964, su proposta del ministro del turismo; conseguentemente il suddetto ministro ha sempre invitato le aziende autonome di soggiorno ad iscriverne in bilancio le prevedibili entrate di tale contributo e malgrado che le stesse aziende abbiano più volte sollecitato il Ministero delle finanze a dare le opportune disposizioni agli uffici competenti, sino ad oggi non vi è stato alcun provvedimento di accredito neanche per gli anni arretrati. Per tale motivo le aziende non possono disporre di tale entrata, prevista dal decreto del Presidente della Repubblica del 17 novembre 1964, n. 741, e la loro attività di propulsione turistica, specie per quelle minori, è necessariamente ancor più limitata. (18380)

**RISPOSTA.** — Le quote d'imposta unica sull'energia elettrica dovuta dall'ENEL di pertinenza degli enti beneficiari, devono essere commisurate, com'è noto:

a) per gli anni 1963 e 1964, alle entrate fiscali conseguite dagli stessi enti, sulle attività elettriche trasferite all'ENEL, per il periodo d'imposta 1961, con la maggiorazione del 10 per cento (articolo 1, secondo comma, della legge 27 giugno 1964, n. 452, e articolo 3, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 1964, n. 741);

b) per l'anno 1965, alle somme attribuite a tal titolo per l'anno 1964, tenuto

IV LEGISLATURA -- DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1966

conto della variazione del gettito globale dell'imposta unica dell'anno 1965, rispetto al 1964 (articolo 3, primo comma, della legge 5 dicembre 1964, n. 1269).

Sulla base degli elementi provvisori, riferiti alla situazione esistente nell'anno 1961, il Ministero delle finanze ha provveduto alla determinazione e conseguente attribuzione delle menzionate quote a favore degli aventi diritto e, quindi, anche a favore delle aziende autonome di cura, soggiorno e turismo, già operanti nell'anno 1961.

Per le aziende autonome che hanno, invece, iniziato la loro attività dopo l'anno 1961 (e che quindi per il periodo di imposta 1961 non hanno conseguito alcuna entrata fiscale sulle attività elettriche trasferite all'ENEL), prima di riconoscere titolo alla attribuzione delle quote in parola, il Ministero delle finanze ha ritenuto di dover interpellare l'Avvocatura generale dello Stato al fine di conoscerne il parere sulla questione. Sulla base dell'avviso che esprimerà l'organo interpellato, saranno adottate da parte del Ministero delle finanze le tempestive, conseguenti determinazioni di competenza.

*Il Ministro delle finanze: PRETI.*

**SERVADEI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere come e quando intenda disporre lo studio e la realizzazione della circonvallazione di Cattolica (Forlì) lungo la statale n. 16 Adriatica.

L'interrogante, anche sulla base delle esperienze della stagione turistica che sta per finire, ritiene tale soluzione non procrastinabile sia per evitare gli attuali paurosi ingorghi di traffico anche pesante all'interno della citata località, sia per porre fine ai gravi pericoli e danni che vi sono connessi. Inoltre, dopo Rimini e Riccione, Cattolica resta l'ultimo importante centro turistico della riviera romagnola a non disporre di una strada di circonvallazione con ingiusto pregiudizio per la sua vita e il suo sviluppo. (17813)

**RISPOSTA.** — L'ANAS ha presente il problema relativo alla realizzazione della variante al tratto della strada statale n. 16 Adriatica, che attraversa l'abitato di Cattolica. Al riguardo si assicura che quanto prima verrà dato inizio allo studio del progetto.

*Il Ministro: MANCINI.*

**SPONZIELLO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se ritenga opportuno sollecitare il comando generale dell'arma dei carabinieri perchè modifichi « le norme che disciplinano il riposo settimanale del permesso di ore 23 e dell'uso dell'abito civile fuori servizio per il personale dell'arma dei carabinieri ».

Le disposizioni in virtù delle quali i sottufficiali dell'arma dei carabinieri per allontanarsi dalla propria sede di servizio durante il riposo settimanale devono essere autorizzati di volta in volta per iscritto dai superiori diretti contrastano col principio costituzionale che garantisce a tutti il libero riposo settimanale e che, nella specie, trova, invece, limitazioni nelle valutazioni di opportunità rimesse di volta in volta alla discrezione dei diretti superiori.

Poiché non sfugge all'interrogante che possano essere esigenze improvvise ed impreviste che impongono ai rispettivi comandi di conoscere sempre e preventivamente dove reperire i propri dipendenti anche quando godono del riposo settimanale, se non si ritenga di conciliare tale esigenza di pronto reperimento col sacrosanto diritto al libero riposo — giacché se il riposo è un diritto non ha bisogno di essere autorizzato — ma imponendo ai dipendenti di informare sempre chi di competenza sul dove essi siano reperibili quando godono del riposo settimanale. (18463)

**RISPOSTA.** — Le istruzioni vigenti in materia di riposo settimanale per i militari dell'arma dei carabinieri assicurano a questi, fermo restando l'obbligo della reperibilità, un riposo settimanale di 24 ore con piena libertà da ogni prestazione di servizio che possa sminuire la portata del beneficio.

Per altro, solo nel caso che gli interessati, in occasione di detto riposo, intendano allontanarsi dalla sede, è previsto che gli stessi chiedano la relativa autorizzazione, la cui concessione è subordinata alle preminenti esigenze di servizio.

Poiché non sembra che siffatta limitazione incida in qualche modo sul diritto al riposo settimanale, non si ravvisa la necessità di apportare modificazioni alle attuali disposizioni nel senso proposto.

*Il Ministro: TREMELLONI.*

**SPONZIELLO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se risponda a verità che al pagamento delle prestazioni delle lavoratrici addette alle pulizie nelle caserme

dei carabinieri si provvede caricando la relativa spesa sui soli sottufficiali e carabinieri; se ritenga di dover disporre la abolizione di tale sistema di pagamento che sostanzialmente trasforma i sottufficiali e i carabinieri in datori di lavoro delle prestatrici d'opera. (18465)

**RISPOSTA.** — Il regolamento generale per l'arma, allo scopo di distogliere il meno possibile i carabinieri dall'ordinario servizio di istituto, consente ai reparti di assumere persone per la confezione del vitto e per la pulizia dei locali d'uso comune. Le spese relative gravano sui militari dei reparti stessi, in applicazione del vigente regolamento per l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari.

Una modifica delle vigenti disposizioni per sollevare i militari accasermati del carico delle spese suddette è da tempo all'attenzione di questa amministrazione che, di intesa con quella dell'interno, interessata al problema anche per il corpo delle guardie di pubblica sicurezza, i cui reparti si trovano in identica situazione, non mancherà di esaminare ogni possibilità per trovare una soddisfacente soluzione.

*Il Ministro: TREMELLONI.*

**SPONZIELLO.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali siano i motivi per i quali non viene ancora decisa l'annosa pratica di pensione di guerra (n. 1422427 di posizione) del signor Marotta Antonio e se sia sperabile che l'interessato veda la definizione della stessa in breve volgere di tempo. (18466)

**RISPOSTA.** — Con decreto ministeriale del 27 aprile 1955, n. 1514828 notificato il 10 maggio successivo, al signor Marotta Antonio venne negato diritto a trattamento pensionistico di guerra perché esente da infermità invalidante. Ciò in conformità del parere espresso sia dalla commissione medica di Bari la quale, in sede di accertamenti sanitari effettuati l'8 luglio 1953, non aveva riscontrato alcun reliquato delle pregresse affezioni « artralgie agli arti inferiori e malaria » contratto dall'ex militare suddetto durante il conflitto 1940-45, sia dalla commissione medica superiore, nella seduta del 6 novembre 1953.

A seguito di domanda di revisione presentata il 6 settembre 1965, il signor Marotta è stato sottoposto, in data 15 dicembre 1965, a nuovi accertamenti sanitari presso la commissione medica di Taranto la quale, nel

formulare diagnosi di: « 1) non reliquati delle pregresse malaria ed artralgie arti inferiori; 2) segni radiologici di artrosi della IV e V lombare », ha giudicato non aggravate nè rivalutabili le allegate affezioni di cui al punto 1), proponendo, invece, la concessione dell'indennità per una volta tanto, pari a due annualità della pensione di ottava categoria, per l'artrosi lombare.

Dall'esame della documentazione acquisita agli atti non sono emersi, però, elementi che comprovino la dipendenza da causa di servizio di guerra della cennata artrosi lombare la quale, per altro, non risulta essere stata constatata dagli enti sanitari o dalle altre competenti autorità militari o civili entro i cinque anni dalla cessazione del servizio di guerra o attinente alla guerra, come prescritto dall'articolo 24 della legge 9 novembre 1961, n. 1240.

Per tali motivi è stato predisposto schema di decreto che prevede il rigetto della domanda di revisione prodotta, ai sensi dell'articolo 53 della legge 10 agosto 1950, n. 648 e successive modificazioni, dal signor Marotta.

Detto provvedimento trovasi, attualmente, all'esame del comitato di liquidazione delle pensioni di guerra.

*Il Sottosegretario di Stato: BRACCESI.*

**SPONZIELLO.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali ostacoli si frappongono alla definizione della pratica di pensione di guerra (n. 372202 di posizione) del signor Caricato Cosimo il quale attende invano da lunghi anni ed in pessime condizioni di salute il riconoscimento del proprio diritto. (18467)

**RISPOSTA.** — Malgrado le più accurate ricerche, non sono stati rintracciati, presso questa amministrazione, precedenti pensionistici di guerra che si riferiscono al signor Caricato Cosimo; per altro, la posizione n. 372202 riguarda altra persona.

Ai fini di poter effettuare ulteriori accertamenti, sarebbe opportuno che l'interessato facesse conoscere gli estremi di trasmissione della domanda di pensione ed ogni altro elemento utile alla identificazione della relativa pratica.

*Il Sottosegretario di Stato: BRACCESI.*

**TOZZI CONDIVI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se ravvisi la necessità di emanare una circolare mirante ad avviare allo stato di disa-

gio e di confusione creato alla periferia dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* 22 giugno 1966 della legge 1° giugno 1966, n. 416, (relativa al numero di persone da trasportare sulle autovetture) per la disposizione di cui all'articolo 1.

Infatti si intenderebbe dare applicazione alla legge prima ancora della emanazione del decreto in esso articolo previsto, pretendendo l'applicazione della prescrizione della carta di circolazione (per alcuni veicoli neppure riportante il numero di personale trasportabili) sicché ad esempio una 500 ed una 1500 FIAT potrebbero trasportare entrambe solo quattro persone.

La circolare dovrebbe precisare che in attesa della emanazione del decreto restano in vigore - in materia di numero di persone trasportabili - le leggi finora vigenti.

(17330)

**RISPOSTA.** — La definizione delle norme ministeriali che completano la legge 1° giugno 1966 è stata già perfezionata ed il decreto relativo è stato pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* della Repubblica del 18 agosto 1966, n. 204. Nel decreto stesso viene precisato che anche per le autovetture già immatricolate prima della data sopracitata detto numero è quello già annotato su tutte le carte di circolazione dei veicoli.

Infatti il numero dei posti sulle autovetture viene determinato ora, come in passato, all'atto dell'omologazione o dell'approvazione degli autoveicoli in base alle dimensioni interne dell'abitacolo, al peso massimo ammissibile sugli assi ed al carico sopportabile dei pneumatici, alle caratteristiche dei sedili ed alla posizione degli organi di guida nonché in relazione ai risultati delle prove effettuate in sede di omologazione o di approvazione con il carico corrispondente al detto numero di persone.

I casi anomali più evidenti derivanti dalle proposte a suo tempo presentate dalle case costruttrici, sono stati già sanati mediante una prima circolare ministeriale che autorizza, su richiesta scritta da parte dell'utente, la rettifica delle carte di circolazione di alcune autovetture per le quali già da tempo era stata riconosciuta (previe le necessarie visite e prove sui prototipi) una maggiore possibilità di carico senza necessità di alcuna modifica.

Queste autovetture sono:

FIAT tipo 103 G1 (1100 D): posti 5 anziché 4; FIAT tipo 116 (Berlina 1300 e 1500): posti 5 anziché 4; FIAT tipo 112 B (Ber-

lina 1800 B): posti 6 anziché 5; FIAT tipo 112 B 108 (familiare 1800 B): posti 6 anziché 5; FIAT tipo 103 G8 (familiare 1100 D): posti 5 anziché 4; FIAT tipo 116-108 (familiare 1300 e 1500): posti 5 anziché 4; FIAT tipo 114-108 (familiare 2300): posti 6 anziché 5.

Si prevedono ulteriori autorizzazioni per casi analoghi prospettati da altre case costruttrici.

*Il Ministro:* SCALFARO.

**TRIPODI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se intenda intervenire di urgenza - con la sensibilità già dimostrata nel rimuovere sollecitamente gli ostacoli che si frapponevano al completamento della autostrada del sole in Calabria - perché nei tratti di essa in cui i progetti sono ancora da approvare, e anche in quelli in cui, nonostante l'approvazione del progetto relativo, non si è ancora provveduto agli appalti e all'inizio dei lavori, siano evitate le ininterrotte curve a catena che rendono difficoltoso l'intero percorso dei primi 16 chilometri inaugurati tra Reggio e Villa San Giovanni. (15295)

**RISPOSTA.** — La situazione attuale dei lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è la seguente:

— tratti aperti al traffico: chilometri 91 più 239 (e cioè: Salerno-Eboli; Bivio Rose-Cosenza; Santa Trada-Reggio Calabria e dal chilometro 386 della strada statale n. 18 al Bivio Angitola);

— tratti in corso di esecuzione: chilometri 323 più 0,28;

— tratti con appalti concorso in via di completamento: per chilometri 29 più 123.

Stante quanto sopra, in ordine alla richiesta di revisione di alcuni progetti, al fine di evitare curve a catena - nel premettere che, come già precisato, tutti i progetti sono stati non solo approvati, ma anche appaltati - si sottolinea che nella scelta del tracciato e nella redazione dei relativi progetti esecutivi si è tenuto nel massimo conto quanto affermato dall'interrogante.

Si precisa poi che nei tratti pianeggianti il tracciato dell'autostrada è quanto mai regolare con lunghi rettili e curve ad ampio raggio e nelle zone più impegnative le caratteristiche dell'opera sono tali, comunque, da assicurare la velocità base di 100 chilometri orari.

Infine in ordine al tratto recentemente aperto al traffico tra Reggio Calabria e San-

ta Trada va sottolineato che nel tratto stesso l'andamento plano-altimetrico della zona, connesso alla difficile morfologia ed orografia dei luoghi attraversati, ha necessariamente condizionato le caratteristiche costruttive del tratto in argomento imponendo altresì la costruzione di numerose importanti opere d'arte.

*Il Ministro:* MANCINI.

VERONESI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che nel 1964 è crollato il ponte sul fiume Avisio della strada statale n. 48 delle Dolomiti e che esso è stato sostituito temporaneamente con un ponte provvisorio in ferro — quando si provvederà al ripristino dell'opera d'arte,

la cui necessità è vivamente sentita dalle amministrazioni locali e dai molti turisti che frequentano la zona in estate ed inverno.

(17160)

RISPOSTA. — Per la ricostruzione del ponte sul torrente Avisio lungo la strada statale n. 48, è stato già redatto il relativo progetto e quanto prima esso sarà sottoposto all'esame del comitato compartimentale di Bolzano.

Dopo tale approvazione si darà corso alle prescritte procedure per l'accogliere dei lavori.

*Il Ministro:* MANCINI.