

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 23 marzo 1973)

### INDICE

BARRA: Per la costruzione del Palazzo di giustizia di Avellino (1032) (risp. LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> ) . . . . .	Pag. 538	MANENTE COMUNALE: Intimazione di pagamento effettuata dall'INAIL di Salerno nei confronti del signor Giovanni Perillo per infedele dichiarazione di opere (1004) (risp. COPPO, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> ) . . . . .	Pag. 543
BLOISE: Sulla carenza di personale esistente presso il Provveditorato agli studi di Reggio Calabria (722) (risp. SCALFARO, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	539	MINNOCCI: Motivi per i quali il consiglio comunale di Veroli non prende in esame il piano regolatore della città (348) (risp. LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> ) . . . . .	544
BOANO: Per l'istituzione di un treno turistico da Milano per il « Palio » di Asti (1420) (risp. BOZZI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> ) . . . . .	539	MURMURA: Per una seria funzionalità dei servizi postali sui treni della linea Reggio Calabria-Roma (1230) (risp. BOZZI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> ) . . . . .	545
BUCCINI: Danni arrecati ai funzionari di cancelleria e ai segretari delle Procure della Repubblica dalla mancata indizione degli scrutini per la promozione a direttori di divisione (1331) (risp. GONELLA, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ) . . . . .	540	PECORINO, NENCIONI: In merito all'applicazione della legge n. 1086 del 1971 sulla disciplina delle opere in cemento armato (465) (risp. LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> ) . . . . .	545
CEBRELLI: Affinchè l'ANAS provveda a dotare di una segnaletica adeguata lo svincolo fra la strada statale n. 35 e quella per Mortara (307) (risp. LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> ) . . . . .	541	PEPE: Per il riconoscimento come « teatro di tradizione » del teatro comunale « Umberto Giordano » di Foggia (1189) (risposta BADINI CONFALONIERI, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i> ) . . . . .	546
CIFARELLI: Perchè il comune di Roma chiuda al traffico la piazza del Campidoglio (846) (risp. SCALFARO, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	541	PINNA: Sul finanziamento del complesso turistico Palmasera di Cala Gonone (Dorgali) (1194) (risp. VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i> ) . . . . .	546
Sullo stato di abbandono dei monumenti di Venosa (1026) (risp. SCALFARO, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	541	Per il trasferimento dal centro storico in altra località periferica delle carceri di Oristano (1364) (risp. GONELLA, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ) . . . . .	547
Per la definitiva sistemazione del castello normanno-svevo di Melfi (1027) (risp. SCALFARO, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	542	RICCI: In merito alla costruzione della strada Benevento-Telese (346) (risp. LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> ) . . . . .	547
Sulla protesta di « Italia nostra » in merito al progettato ampliamento della sede ferroviaria di Catania sulla scogliera lavica dell'Armisi (1378) (risp. BOZZI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> ) . . . . .	542		

- Perchè siano iniziati i lavori di sistemazione delle strade statali nn. 625, 212 e 369, in provincia di Benevento (347) (risp. LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) . . . . . Pag. 548
- Per il completamento della strada statale n. 369 nel tratto che va da San Bartolomeo in Galdo al bivio della strada statale n. 17 per Vulturara Appula (703) (risp. LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) . . . . . 548
- ROSSI Raffaele: Minacciata chiusura dello stabilimento industriale di Papigno (Terni) (84) (risp. FERRARI-AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali*) . . . . . 549
- TANGA: In merito alla soppressione del distacco di polizia stradale nella zona di Grottaminarda (1233) (risp. SARTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*) . . . 549
- VIGNOLO, CAVALLI, BERTONE, LI VIGNI: Sull'aumento dei prezzi dei pasti e dei vassoi nei treni delle Ferrovie dello Stato (1253) (risp. BOZZI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . . . 550

BARRA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*  
— Per conoscere quali provvedimenti intende adottare di fronte alle remore frapposte in ordine ai lavori di costruzione del nuovo Palazzo di giustizia in Avellino, attualmente ospitato in vetusti ed inadatti locali.

Il nuovo edificio, parzialmente eseguito nel rustico, per poter essere completato e reso funzionale esige l'approvazione della relativa perizia, sollecitamente fatta redigere dall'Amministrazione comunale, ma da mesi giacente presso il Provveditorato alle opere pubbliche della Campania che, a tutt'oggi, non ha ancora reso i provvedimenti di propria competenza, nonostante ogni sollecitazione.

Il non giustificato ritardo da parte dell'indicato ufficio pregiudica, ai fini della sollecitata funzionalità degli uffici giudiziari, la procedura di concessione del mutuo a contrarsi, poichè l'approvazione dell'indicato elaborato tecnico costituisce atto amministrativo preliminare ad ulteriore finanziamento dell'opera pubblica.

(4 - 1032)

RISPOSTA. — Con decreto del Ministero di grazia e giustizia, di concerto con i Ministeri dell'interno e del tesoro, in data 20 novembre 1965, venne concesso al comune di Avellino un contributo straordinario, a termine dell'articolo 2 della legge 15 febbraio 1957, n. 26, sulla somma di lire 700 milioni per la costruzione del nuovo Palazzo di giustizia.

Perfezionato il mutuo con la Cassa depositi e prestiti, i relativi lavori vennero affidati all'impresa geometra Giuseppe Scozzafava, ed iniziati in data 3 maggio 1971.

Nel corso dei lavori sono stati predisposti dal comune progetti suppletivi e di variante, approvati dalla giunta comunale di Avellino con deliberazione n. 933 del 21 luglio 1972.

Detti progetti, così articolati:

progetto generale di variante e suppletivo di lire 1.300.000.000;

progetto di variante e suppletivo 1° lotto di lire 700.000.000;

progetto stralcio di 2° lotto di lire 600.000.000

e pervenuti al provveditorato alle opere pubbliche di Napoli dall'ufficio del genio civile con nota del 6 ottobre 1972, sono stati tempestivamente sottoposti all'esame del comitato tecnico amministrativo, il quale, nella seduta del 30 ottobre 1972, ha ritenuto necessario un supplemento d'istruttoria, data l'incompleta documentazione, anche in rapporto al sensibile incremento di spesa rispetto alle previsioni originarie.

Per agevolare il riesame, si è tenuta apposita riunione dal relatore con i rappresentanti del comune di Avellino ed il direttore dei lavori ed è stato effettuato anche un sopralluogo al cantiere dei lavori in data 16 novembre 1972.

Il comune, solamente in data 16 dicembre 1972, ha presentato parte della documentazione richiesta per meglio chiarire le ragioni della variante e principalmente i motivi del notevole aumento di costo dell'opera.

Nella seduta del 18 dello stesso mese il progetto è stato nuovamente sottoposto all'esame del comitato tecnico amministrativo, il quale, in considerazione dei chiarimenti for-

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

niti, ha espresso parere favorevole all'approvazione in linea tecnica del progetto generale dell'importo di lire 1.300.000.000 ed in linea tecnica ed economica del progetto di variante del 1° lotto dell'importo di lire 700.000.000.

Pur prendendo atto dell'impegno di massima da parte del comune di provvedere con propri mezzi alla maggiore spesa di lire 600 milioni, qualora il Ministero di grazia e giustizia non potesse concedere ulteriori contributi, all'approvazione del progetto del 2° lotto, del predetto importo di lire 600 milioni, si potrà procedere una volta assicurato il finanziamento.

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973

**BLOISE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se è vero che alcuni segretari del Provveditorato agli studi di Reggio Calabria sono stati distaccati o stanno per essere distaccati agli uffici della Regione calabra, quando è risaputo che presso detto Provveditorato la carenza di personale — in specie segretari — ha determinato grave pregiudizio allo svolgimento delle normali attività di ufficio, sia per la mole di lavoro (ricostruzione di carriera del personale insegnante e non insegnante, eccetera), sia perchè il personale stesso è insufficiente.

(4 - 0722)

**RISPOSTA.** — Si fa presente che sono stati già da tempo assegnati alle regioni gli otto posti della carriera di concetto dell'amministrazione centrale e dell'amministrazione scolastica periferica, previsti dalla tabella 2ª del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 3.

Non è risultato che impiegati della carriera di concetto in servizio presso il provveditorato agli studi di Reggio Calabria fossero stati distaccati presso la regione Calabria.

Quanto alla carenza di personale del predetto ufficio scolastico, si fa presente che la situazione di disagio per insufficienza numerica di impiegati è dovuta alla modestia

degli aumenti di organico rispetto ai ritmi di espansione della scuola ed alle frequenti leggi che per la loro applicazione hanno rapidamente moltiplicato gli adempimenti gravanti sugli uffici, nonchè ai tempi tecnici necessari per completare le procedure concorsuali di reclutamento di personale per la copertura dei posti ancora disponibili.

Va inoltre precisato che le nuove assunzioni non comporteranno un aumento effettivo di personale in servizio, considerato che ai sensi degli articoli 17 e 18 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 283, occorre restituire, in corrispondenza del numero dei nuovi assunti, altrettante unità di personale distaccato presso gli uffici di questa amministrazione.

Si deve far presente, infine, che numerosi uffici periferici di questa stessa amministrazione hanno carenza di personale di concetto pari o superiore a quella lamentata per il provveditorato agli studi di Reggio Calabria.

*Il Ministro della pubblica istruzione*

SCALFARO

21 marzo 1973

**BOANO.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali dettagliate ragioni si frappongono all'istituzione di un treno turistico da Milano per il Palio di Asti — 9 settembre 1973 — già effettuato con grandissimo successo in occasione del Palio 1972.

(4 - 1420)

**RISPOSTA.** — L'impossibilità di accogliere la richiesta concernente la effettuazione di un treno turistico da Milano ad Asti, in occasione del Palio che si svolgerà in detta località nel mese di settembre 1973, è conseguenza di una specifica disposizione intesa ad evitare che ad iniziativa delle Ferrovie dello Stato si effettuino, nel periodo 10 giugno-30 settembre, treni speciali con finalità turistiche.

Il provvedimento restrittivo che ha carattere di generalità è stato adottato, in carenza di mezzi di trazione per fronteggiare l'intensissimo traffico viaggiatori che si regi-

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

stra in tale periodo, evitando ad un tempo di gravare eccessivamente sul traffico merci, anche esso importante per l'economia nazionale.

È peraltro da rilevare che un'eventuale deroga a detta norma per il Palio di Asti non mancherebbe di essere invocata da altri enti per manifestazioni similari.

*Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*

BOZZI

20 marzo 1973

BUCCINI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che per il combinato disposto degli articoli 17 e 139 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, dovevano essere indetti gli scrutini per la promozione a direttore di divisione alle date del 30 giugno 1971, del 31 dicembre 1971, del 30 giugno 1972 e del 31 dicembre 1972;

che la mancata indizione degli scrutini ha recato grave pregiudizio agli interessi economici e di carriera dei funzionari di cancelleria e dei segretari delle procure della Repubblica, i quali, anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto citato, rivestivano la qualifica di direttore di sezione;

che lo stesso grave pregiudizio hanno sofferto tutti i funzionari della stessa carriera che, avendo i requisiti per partecipare ai detti scrutini, avrebbero, ai sensi dell'articolo 65 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, conseguito la promozione, in soprannumero, alla qualifica di direttore di divisione;

che il pregiudizio sofferto è ancora più evidente ove si tenga conto del fatto che i funzionari, promossi per scrutinio o in soprannumero, avrebbero potuto, in applicazione delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, numero 748, relative all'esodo volontario, conseguire la qualifica di « primo dirigente » nel caso in cui, entro il 30 giugno 1973, avessero chiesto il collocamento a riposo anticipato,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) i motivi che hanno indotto il Governo a non indire gli scrutini sopra indicati;

2) quali iniziative e provvedimenti si intendono assumere per riparare, sul piano della parità delle condizioni, ai pregiudizi lamentati.

(4 - 1331)

RISPOSTA. — Si informa che tutte le operazioni di scrutinio per la promozione alle qualifiche di cancelliere capo di tribunale di prima e di seconda classe, o equiparate, relative alle vacanze 1968, 1969 e 1° semestre 1970 sono state portate a compimento dall'apposita commissione centrale di scrutinio. Tali scrutini sono stati indetti tempestivamente ed il ritardo nel loro espletamento è stato unicamente determinato dalla necessità di procedere previamente al rinnovo delle operazioni degli scrutini riguardanti le vacanze degli anni 1964, 1965 che furono, come è noto, annullati dal Consiglio di Stato.

Circa gli scrutini per le vacanze del secondo semestre del 1970 (comprese le promozioni in soprannumero di cui all'articolo 65 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748) per il conseguimento delle qualifiche di direttore di divisione, di direttore di divisione aggiunto, di direttore di sezione, o equiparate, il consiglio di amministrazione (costituito con decreto ministeriale 22 gennaio 1973), cui spetta provvedere al riguardo, ha già stabilito, nell'adunanza del 26 febbraio scorso, i nuovi criteri di massima.

Si comunica, infine, che tutti gli scrutini di cui sopra e le relative operazioni di inquadramento saranno portati a termine entro il 30 giugno 1973 per consentire ai funzionari interessati di fruire dei benefici dell'esodo volontario previsto dall'articolo 67 del menzionato decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972.

*Il Ministro di grazia e giustizia*

GONELLA

22 marzo 1973

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

CEBRELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga opportuno e necessario interessare l'ANAS affinché provveda a dotare di una segnaletica, sia verticale che orizzontale, adeguata alla sua complessità, lo svincolo a raso tra la strada statale n. 35 e quella per Mortara posto nella zona di San Martino Siccomario (Pavia).

Tale svincolo è particolarmente pericoloso per chi, proveniente da Mortara, ha bisogno di immettersi nella carreggiata per Pavia perchè deve superare due fermate obbligatorie, una a ridosso dell'altra, il che costituisce di fatto un sistema che rende difficoltosa l'individuazione della prima fermata obbligatoria, pensando i più che la segnaletica attualmente in opera serve per il secondo arresto obbligatorio.

Per sapere, inoltre, in considerazione del fatto che la zona da ottobre a marzo è fortemente nebbiosa, se l'ANAS non ritenga di dover dotare lo svincolo di un impianto di illuminazione a luce gialla. Si fa presente che tale stato di cose ha contribuito a provocare numerosi incidenti, taluni dei quali mortali.

(4 - 0307)

RISPOSTA. — Lo svincolo di S. Martino Siccomario, interessante la strada statale numero 35 « dei Giovi », la strada statale numero 596 « dei Cairolì », nonché una strada provinciale, è stato realizzato a raso a seguito del mancato contributo da parte della provincia di Pavia, nella cui competenza rientra la predetta strada provinciale.

Lo svincolo risulta attualmente segnalato in maniera adeguata, secondo le prescrizioni del codice della strada e, pertanto, non si ritiene opportuna l'apposizione di ulteriori cartelli segnaletici che potrebbero dar luogo a confusione.

Per quanto concerne poi l'impianto di illuminazione a luce gialla dello svincolo in parola, potrebbe essere realizzato e custodito dal comune di S. Martino Siccomario, nel cui territorio ricade lo svincolo stesso, non disponendo l'ANAS di personale da im-

piegare per la manutenzione di tale impianto.

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973

CIFARELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se intenda promuovere, da parte del comune di Roma, l'esclusione di qualsiasi forma di traffico nella Piazza del Campidoglio, onde sia riservata al normale accesso dei pedoni ed alla pensosa sosta dei cittadini e degli stranieri di ogni parte del mondo quella splendida piazza creata dal genio di Michelangelo.

(4 - 0846)

RISPOSTA. — Si fa presente che la Soprintendenza ai monumenti del Lazio, per la parte di propria competenza, ha invitato il comune di Roma a prendere provvedimenti affinché sia esclusa qualsiasi forma di traffico nella piazza del Campidoglio, oltre che per le ragioni messe in rilievo dalla signoria vostra onorevole, anche per impedire che le vibrazioni causate dalle autovetture danneggino la statua equestre del Marc'Aurelio.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
SCALFARO

21 marzo 1973

CIFARELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali interventi intenda porre in essere per eliminare lo stato di pericoloso abbandono nel quale si trovano i monumenti di Venosa, e propriamente il Castello, l'Anfiteatro romano e la Chiesa della Trinità.

(4 - 1026)

RISPOSTA. — Si fa presente che, sulla base delle perizie di spesa avanzate dalla Soprintendenza alle antichità della Basilicata, questa amministrazione ha finanziato con fondi ministeriali annuali un ampio lavoro

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

di scavo e di sistemazione del complesso termale di Venosa.

Per quanto riguarda l'anfiteatro romano, si fa presente che la suddetta Soprintendenza è stata invitata ad esaminare la possibilità di inserire nel programma dell'esercizio finanziario 1973 una prima parte di lavori, nonchè a sollecitare la Cassa per il Mezzogiorno per un intervento contributivo in proposito.

Sarà, altresì, cura di questa amministrazione esaminare la possibilità di procedere ad espropri di terreni interessanti una parte dell'anfiteatro medesimo.

Per quanto riguarda la chiesa della Trinità, compresa l'adiacente area della città romana, ed il castello si assicura che questo Ministero finanzia le relative perizie di intervento avanzate dalla Soprintendenza ai monumenti della Basilicata.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
SCALFARO

21 marzo 1973

CIFARELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per il completamento del restauro e per la definitiva sistemazione del Castello normanno-svevo di Melfi.

Per tale monumento, di grande pregio storico ed architettonico, già tempo fa intervenne la Cassa per il Mezzogiorno: ora occorre il completamento delle opere previste, nonchè la realizzazione del museo, destinato ad ospitare importanti reperti archeologici e testimonianze storiche della gloriosa città dove Federico II promulgò le famose *Constitutiones melphitanae*.

(4 - 1027)

RISPOSTA. — Si fa presente che il progetto di sistemazione del museo archeologico da realizzarsi nel castello di Melfi è stato approvato da questa amministrazione, dopo i pareri espressi dal Consiglio superiore delle antichità e belle arti e dal Consiglio di Stato. Nonostante le scarse disponibilità di

bilancio è stata impegnata la somma di lire 110.000.000 per far fronte alle spese relative.

I contratti stipulati dal competente soprintendente per l'esecuzione di tali lavori sono stati approvati con decreti ministeriali in data 31 ottobre 1972 e inviati immediatamente alla Ragioneria centrale e alla Corte dei conti per la registrazione.

Si è appreso, per le vie brevi, che tali decreti ministeriali sono stati registrati dalla Corte dei conti in data 21 febbraio 1973.

Viene pertanto autorizzato l'inizio dei lavori di allestimento museale, che si spera possano essere al più presto completati.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
SCALFARO

20 marzo 1973

CIFARELLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quale esito intenda dare all'azione dell'associazione « Italia nostra », che ha protestato contro il progetto di ampliamento della sede ferroviaria di Catania sulla scogliera lavica dell'Armisi.

Il valore naturale e paesistico di tale scogliera è stato riconosciuto dal vigente piano regolatore generale di Catania, che l'ha destinata a parco pubblico, scegliendo invece per l'ampliamento ferroviario un'altra area posta nell'entroterra.

L'interrogante sottolinea che:

1) l'iniziativa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, scegliendo arbitrariamente i terreni della zona destinata a parco pubblico, favorisce la speculazione edilizia sulle aree nell'entroterra, dal piano regolatore generale già destinate all'espansione ferroviaria;

2) non si vede come possa esserci in merito l'assenso degli organi competenti del Ministero della pubblica istruzione e di quelli del comune di Catania, il quale ha già riconosciuto la difformità del progetto, a cui le Ferrovie dello Stato danno inizio, rispetto alle prescrizioni del piano regolatore generale;

3) proprio la macroscopicità, nella specie, degli errori e delle carenze deve consigliare agli organi di Governo di adottare e di promuovere provvedimenti che tutelino al più presto il bene culturale costituito da quella zona lavica e ne assicurino il pubblico godimento.

(4 - 1378)

RISPOSTA. — Il vigente piano regolatore generale della città di Catania contempla il ridimensionamento, per fini urbanistici, di alcune aree occupate dagli impianti ferroviari della stazione centrale di detta città con conseguente ristrutturazione degli impianti medesimi.

In particolare è prevista la cessione del sedime dell'attuale scalo merci, per l'ampliamento della piazza Giovanni XXIII e l'innesto della costruenda circonvallazione di levante, con reintegro degli impianti dello scalo medesimo su di un'area appositamente vincolata ricadente a monte dei binari di stazione lato Messina.

È inoltre prevista la decurtazione dell'area impegnata dal deposito locomotive in modo da consentire l'ampliamento del piazzale Europa, nonché il prolungamento del lungomare.

Peraltro, successivamente, nello studio condotto dall'azienda delle ferrovie dello Stato per l'ampliamento — oramai indispensabile — dei fasci di binari antistanti il fabbricato viaggiatori, è stata scartata l'ipotesi di spostarsi a monte in quanto ciò avrebbe necessariamente comportato la demolizione per intero del fabbricato viaggiatori medesimo, nonché l'occupazione della piazza Giovanni XXIII e delle aree vincolate per il nuovo scalo merci.

In dipendenza di ciò e dell'effettiva situazione dei luoghi, il progetto di ampliamento, studiato dall'azienda delle ferrovie dello Stato, ha dovuto comunque prevedere la risega di alcuni tratti del banco costiero di roccia lavica, nonché alcuni muri di contenimento con scogliera per alcune decine di metri.

Si precisa altresì che, in conformità al suggerimento espresso al riguardo dalla soprintendenza ai monumenti della Sicilia

orientale, l'azienda delle ferrovie dello Stato ha in programma di occultare con massi di cava ciclopici le opere di sostegno in conglomerato cementizio.

*Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*  
BOZZI

16 marzo 1973

MANENTE COMUNALE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che la sede dell'INAIL di Salerno ha chiesto, in data 16 novembre 1972, prot. 670521, al signor Perillo Giovanni — Via Roma di Sessa Cilento — di versare la somma di lire 691.450 per infedele dichiarazione di opere;

che l'intimazione di pagamento ha avuto il presupposto in una lettera anonima senza data, protocollata dalla sede dell'INAIL il 14 novembre 1972, con la quale si denunciava il signor Perillo Giovanni per aver omesso la dichiarazione di opere murarie eccedenti l'importo in precedenza denunciato con riferimento ad una costruzione del 1967;

che, senza alcuna istruttoria di accertamento e di contestazione, l'intimazione di pagamento è frutto di una chiara manovra persecutoria, in quanto ha cancellato ogni diritto del cittadino alla legittima difesa ed ha posto in essere una procedura d'urgenza da riservare, semmai, alle migliaia di pratiche di competenza dell'Istituto che restano per anni inevase, dimostrando, altresì, che nella fattispecie non si è perseguito l'interesse dell'ente, ma si è perseguitato un libero cittadino,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti verranno adottati per rendere legittime le azioni della sede dell'INAIL di Salerno che, tra l'altro, ha come direttore un reggente — e non un titolare come richiede la sua enorme importanza — il quale, nel giro di due giorni, ha dato corso ad una lettera anonima, anzichè preventivamente accertare i fatti, dimostrando così scarsa sensibilità di fronte alla tutela dei diritti dei cittadini.

(4 - 1004)

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

RISPOSTA. — In ordine al caso rappresentato dalla signoria vostra onorevole si informa che, dagli accertamenti effettuati dai competenti organi ispettivi dell'INAIL, è risultato che la ditta Perillo Giovanni, nel periodo compreso tra il 24 maggio 1967 ed il 30 aprile 1968, ha omesso di effettuare la registrazione di retribuzioni per un importo complessivo di lire 1.133.968.

Il titolare della ditta ha riconosciuto le irregolarità riscontrate — in parte imputabili ad imprecise informazioni in suo possesso circa la ricorrenza dell'obbligo assicurativo nei confronti di un suo dipendente — e si è impegnato a regolarizzare la relativa posizione assicurativa.

*Il Ministro del lavoro  
e della previdenza sociale*

COPPO

16 marzo 1973

MINNOCCI. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali il Consiglio comunale di Veroli non prende in esame il piano regolatore della città redatto dai tecnici incaricati e consegnato già da circa un anno.

(4 - 0348)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministro dell'interno.

Premesso che la materia dell'interrogazione rientra fra le competenze trasferite dallo Stato alle regioni a statuto ordinario, si fa presente che, con convenzione n. 177 di repertorio, in data 23 giugno 1970, resa esecutoria con visto prefettizio n. 33023 del 4 luglio successivo, il comune di Veroli affidò al gruppo professionale formato dagli architetti Vittorio Papetti e Massimo Birindelli e dall'ingegner Giovanni Scaccia Scarafoni, l'incarico per la redazione del piano regolatore generale.

L'iter della progettazione considerava i seguenti adempimenti:

1) prima fase di lavoro, da completare entro sei mesi dalla stipula della convenzione, consistente nella presentazione di una proposta di piano sulla quale l'amministra-

zione comunale avrebbe dovuto esprimersi, in tempo congruo, affinché i progettisti potessero avviare l'effettiva progettazione dell'importante strumento urbanistico;

2) seconda fase, redazione, entro otto mesi, di tutti gli elaborati del piano regolatore generale che traducevano le decisioni e gli orientamenti dell'amministrazione sulle proposte di piano di cui alla prima fase.

I progettisti, in più riprese, dal novembre 1970 all'agosto 1971, consegnarono all'amministrazione i grafici contenenti le proposte di piano, come da convenzione.

Il ritardo registratosi in tali adempimenti fu causato da obiettive difficoltà di acquisizione dei dati e delle informazioni di base (anagrafiche, cartografiche, programmi intercomunali di opere pubbliche stradali progettate o in corso, normative a livello supercomunale in fase di elaborazione) e particolarmente di quelle afferenti il tracciato della superstrada Sora-Frosinone, che attraversa longitudinalmente il territorio di Veroli.

L'amministrazione comunale, tra il novembre 1971 e l'aprile del 1972, iniziò ad esaminare ed interpretare le proposte di piano.

Per tre volte furono convocati i progettisti, i quali assistettero e fornirono delucidazioni e chiarimenti al riguardo.

Successivamente, per concretare più realisticamente i programmi da realizzare nelle varie contrade, il sindaco organizzava una serie di sopralluoghi, contrada per contrada, con l'intervento dei progettisti e dei rappresentanti politici delle zone interessate.

Il primo di tali sopralluoghi in contrada Castelmassimo, per il giorno 29 maggio 1972 non poté, però, aver luogo per indisponibilità del collegio dei progettisti. L'amministrazione, decorso il periodo feriale, ha ripreso questo ciclo di indagini, a seguito di che i progettisti saranno in grado di procedere alla elaborazione del piano secondo *la desiderata* dell'amministrazione stessa.

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973



23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

MURMURA. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere come intendano provvedere per una seria funzionalità dei servizi postali sui treni della linea Reggio Calabria-Roma, attese le ripetute assenze di personale, causa non ultima e non esclusiva del disordine postale.

(4 - 1230)

RISPOSTA. — L'inoltro dei veicoli postali a mezzo treni viaggiatori avviene secondo programmi concordati dalle Ferrovie dello Stato con il Ministero delle poste e telecomunicazioni.

In particolare, sulla linea Roma-Reggio Calabria il servizio postale diretto è effettuato con il treno R.S., in partenza alle ore 8.51, che assicura l'inoltro delle corrispondenze espresse, nonché dei pacchi valore ed urgenti diretti in Calabria.

Il carteggio del corriere aereo, in arrivo a Crotona con il volo aeroportuale notturno, è affidato ad apposito ambulante applicato al treno 2873.

Una fitta rete di altri collegamenti, realizzata utilizzando treni locali e servizi autostradali in gestione diretta, consente il tempestivo inoltro di tutti i dispacci pervenuti o formati per le varie località di destinazione.

Si assicura altresì che negli ultimi tempi presso gli uffici poste-ferrovia di Napoli e Reggio Calabria, dai quali prevalentemente dipende il personale operante nella dorsale tirrenica, non si sono registrate assenze in misura tale da comportare soppressioni di servizi di ambulante o di messaggere.

Le eventuali soppressioni verificatesi debbono essere, pertanto, correlate alle recenti alluvioni e limitatamente a quelle zone dove non è stato possibile adottare tempestivi provvedimenti di emergenza.

*Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*

BOZZI

16 marzo 1973

PECORINO, NENCIONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Con riferimento alla

legge 5 novembre 1971, n. 1086, sui cementi armati, gli interroganti chiedono:

se sia ammissibile l'applicazione di una legge che non distingue opere di piccola mole (villinetto, catapecchia, piccoli lavori di modifica o di integrazione, e così via) ed edifici di grande mole;

se non si ritenga opportuno stabilire il volume oltre il quale la legge debba essere applicata e quello entro il quale l'opera può essere esentata, dal momento che detta legge, venuta alla luce dopo decenni di applicazione dei cementi armati, ha fatto sì che abili operai siano in grado di eseguire opere comuni, di mole ridotta, senza bisogno di interventi di tecnici specializzati.

Gli interroganti chiedono, inoltre, se non si ritenga che si possa, a chi si costruisce una casetta con propri mezzi, imporre un termine di due anni per l'ultimazione dei lavori.

(4 - 0465)

RISPOSTA. — La legge 5 novembre 1971, n. 1086, all'articolo 1 dispone: « Sono considerate opere in conglomerato cementizio armato o normale quelle composte da un complesso di strutture in conglomerato cementizio ed armature che assolvano ad una funzione statica ».

Per « complesso di strutture » si intende, quindi, un insieme di elementi in cemento armato collegati tra di loro, quali, ad esempio, nell'edilizia, quello formato da travi e pilastri, che costituiscono l'intelaiatura portante il cui calcolo, per la presenza di incognite iperstatiche, non può essere elaborato se non da professionisti responsabili.

In opere di piccola mole, pertanto, si trovano in genere solo elementi in cemento armato (quali piattabande, solette per balconi, eccetera) non costituenti un complesso; perciò dette costruzioni non sono sottoposte alla disciplina della legge n. 1086.

Non si ritiene, quindi, opportuno stabilire limiti volumetrici di applicazione della legge stessa.

Con l'occasione, non si può non ricordare che vada raccomandata ai committenti, nel caso di costruzioni non sottoposte alla disciplina della legge n. 1086, la massima cau-

tela nell'affidarsi alla sola competenza degli « abili operai »; ad esempio, l'elemento isolato, costituente lo sbalzo di un balcone, se non giustamente dimensionato, in un crollo può condurre alla morte di persone.

Non si riesce a ravvisare i motivi per cui all'ultimo comma dell'interrogazione si ritiene di poter imporre un termine alla ultimazione dei lavori « a chi si costruisce una casetta con mezzi propri ».

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973

PEPE. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quali provvedimenti stiano per essere adottati in ordine al riconoscimento come « teatro di tradizione » del Teatro comunale « Umberto Giordano » della città di Foggia, in relazione alle formali analoghe richieste presentate.

È appena il caso di far presente, per lo scopo, che il suddetto teatro vanta una tradizione ultra secolare per le continue rappresentazioni di opere liriche di eccezionale valore artistico, come risulta dagli atti acquisiti presso il Ministero e come documentato nel libro « Cronistoria degli spettacoli di 140 anni » (1828-1968) del musicologo e storiografo Daniele Cellamare — insignito del premio della cultura dalla Presidenza del Consiglio dei ministri — edito dai « Fratelli Palombi editori » di Roma.

Si ritiene, altresì, di sottolineare, in proposito, la vivissima, ansiosa attesa della popolazione di Foggia e della Capitanata di vedere, al più presto, concesso il richiesto riconoscimento, così da poterne abbinare la celebrazione alle manifestazioni che la città di Foggia si appresta ad organizzare, nel corso del 1973, per onorare la memoria del suo grande figlio Umberto Giordano, nella ricorrenza del 25° anno della sua morte.

(4 - 1189)

RISPOSTA. — L'istanza a suo tempo presentata dal comune di Foggia per il riconoscimento della qualifica di « teatro di tradizio-

ne » al teatro « Umberto Giordano », ai sensi dell'articolo 28, 4° comma, della legge 14 agosto 1967, n. 800, è stata regolarmente istruita ed è in attesa di essere sottoposta all'esame della competente commissione centrale per la musica, unicamente e comparativamente con altre 16 analoghe domande, tuttora in attesa di definizione.

Poichè, per altro, il conferimento di nuove qualifiche di « teatro di tradizione » comporta l'assunzione di ulteriori oneri per il sovvenzionamento del settore, il problema, nella sua globalità, potrà essere affrontato e risolto soltanto dopo l'approvazione del disegno di legge, recentemente presentato all'esame del Parlamento, il quale prevede una consistente integrazione dei fondi destinati alle attività musicali.

*Il Ministro del turismo  
e dello spettacolo*

BADINI CONFALONIERI

17 marzo 1973

PINNA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere:

1) se è a conoscenza del vivo malumore e delle reiterate proteste, a livello di Consiglio comunale, relativamente al finanziamento del complesso turistico « Palmasera » presso Cala Gonone (Dorgali), da parte degli stessi consiglieri e della popolazione tutta;

2) su quali basi la Cassa per il Mezzogiorno ha istruito la pratica riguardante il finanziamento della società « Palmasera » per l'urbanizzazione di circa 14 ettari, in contrasto con le norme fissate dal piano di coordinamento del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno nel 1966.

In caso affermativo, si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga urgente disporre per un'indagine conoscitiva, al fine di appurare quanto sopra segnalato ed assumere le necessarie decisioni in ordine alle violazioni lamentate.

(4 - 1194)

RISPOSTA. — Con riferimento alla suesposta interrogazione, si fa presente che a favore della società Palmasera la Cassa per il

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

Mezzogiorno, con deliberazione del 23 luglio 1971, ha approvato un mutuo di lire 800 milioni per la realizzazione, in località Cala Gonnone del comune di Dorgali (Nuoro), di un villaggio turistico a tipo alberghiero sviluppatosi su di una superficie di 134.000 metri quadrati di cui 10.060 coperti e con una ricettività di 345 camere, 649 posti letto e 287 bagni fra riservati e comuni.

Il finanziamento è stato concesso sulla base del parere favorevole dell'Assessorato al turismo della regione sarda, dell'Ente provinciale per il turismo di Nuoro, della Soprintendenza ai monumenti di Sassari e Nuoro, e del comune di Dorgali per quanto riguarda la licenza edilizia.

Si è tenuto conto, inoltre, che l'iniziativa, nella sua impostazione tecnico-funzionale, soddisfa i requisiti previsti dalla normativa vigente per quanto riguarda il finanziamento di villaggi turistici a tipo alberghiero (corpo centrale per i servizi generali e di rappresentanza e unità ricettive sparse che fanno parte integrante del complesso unico ricettivo).

Circa i malumori e le proteste del Consiglio comunale del comune di Dorgali, l'unica notizia al riguardo è rappresentata da una lettera del sindaco *pro tempore* dottor Loi con cui venivano chiariti i presupposti di legittimità e di merito tenuti presenti nel rilascio della licenza edilizia, in risposta ad un esposto inoltrato da taluni consiglieri comunali al Ministero della pubblica istruzione e ad altri enti territoriali di tutela.

*Il Sottosegretario di Stato  
alla Presidenza del Consiglio dei ministri*

VINCELLI

22 marzo 1973

PINNA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.*  
— Per sapere se gli risulti:

1) che l'Amministrazione comunale della città di Oristano, alcuni anni or sono, ha rivolto istanza al suo Ministero tendente ad ottenere il trasferimento delle carceri giudiziarie dal centro storico in altra località della periferia;

2) che tutta la documentazione a sostegno della richiesta è stata regolarmente inol-

trata, senza peraltro ottenere alcuna risposta in proposito.

In caso affermativo, si chiede di conoscere se il Ministro non ritenga urgente dare una risposta per rendere noti gli intendimenti del suo Ministero.

(4 - 1364)

RISPOSTA. — Effettivamente il sindaco del comune di Oristano, con istanza dell'11 novembre 1969, ebbe a proporre a questo Ministero il trasferimento di quelle carceri giudiziarie dal centro storico della città in altra località periferica.

In riscontro a tale proposta, fu comunicato al predetto sindaco, in data 28 novembre successivo, che il problema relativo alla costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Oristano sarebbe stato esaminato dopo l'approvazione del disegno di legge concernente lo stanziamento dei fondi destinati al miglioramento dell'edilizia penitenziaria italiana ed in comparazione con le esigenze degli altri istituti carcerari.

Tuttavia, dopo l'approvazione del cennato disegno di legge, divenuto la legge 12 dicembre 1972, n. 1133, la costruzione del nuovo edificio carcerario non si è potuta includere nel programma delle opere previste dal decreto ministeriale 30 marzo 1972, programma concordato con il Ministero dei lavori pubblici in applicazione della menzionata legge, in quanto detta costruzione non è stata comparativamente giudicata di carattere prioritario riguardo a più urgenti ed indilazionabili esigenze dell'amministrazione penitenziaria.

Il problema, pertanto, verrà nuovamente esaminato quando saranno concessi ulteriori finanziamenti destinati ad opere edilizie carcerarie.

*Il Ministro di grazia e giustizia*  
GONELLA

22 marzo 1973

RICCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*  
— Per conoscere se siano stati definiti i progetti per la costruzione della strada Benevento-Telese (in prosieguo del tratto Caia-

23 MARZO 1973

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 24

nello-Telese, già in fase di ultimazione) ed i presumibili tempi di esecuzione a cura dell'ANAS.

(4-0346)

RISPOSTA. — Il progetto esecutivo della strada di collegamento tra Benevento e Telesse è stato redatto dai competenti organi ed ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio di amministrazione dell'ANAS in data 22 settembre 1972.

Successivamente all'espletamento della gara di appalto, i lavori saranno consegnati alla ditta vincitrice e potranno essere ultimati entro il termine di due anni.

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973

RICCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare perchè siano iniziati i lavori di sistemazione delle strade statali nn. 625, 212 e 369, in provincia di Benevento, dato che le relative perizie sono state da tempo approvate.

(4-0347)

RISPOSTA. — I lavori di sistemazione lungo la strada statale n. 369 « Appulo-Fortorina », ed in particolare lungo la variante di S. Bartolomeo in Galdo, sono stati appaltati e già consegnati all'impresa.

Per le strade statali n. 625 « della Valle del Tammaro » e 213 « della Val Fortore » sono state esperite le gare di appalto per la esecuzione di lavori di sistemazione. L'ANAS, peraltro, non ha ritenuto di disporre l'aggiudicazione definitiva degli appalti stessi in quanto i ribassi offerti sono risultati inadeguati per eccesso rispetto agli importi a base d'asta, per cui si rende necessario un nuovo esperimento delle gare in questione, al quale si provvederà quanto prima.

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973

RICCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali l'ANAS non ha, fino ad oggi, preso in esame la richiesta del comune di San Bartolomeo in Galdo (Benevento) volta ad ottenere il completamento della strada statale n. 369, « Appulo-Fortorina », nel tratto che va da San Bartolomeo in Galdo (zona Marano) al bivio della strada statale n. 17 per Volturara Appula.

La richiesta, avanzata nel 1969 e ripetutamente sollecitata, corrisponde ad esigenze di movimento delle popolazioni, tra le quali intercorrono secolari scambi commerciali, ed alla necessità di rompere dall'isolamento la popolazione del comprensorio di San Bartolomeo in Galdo, zona interna ad intenso fenomeno di spopolamento.

(4-0703)

RISPOSTA. — Il completamento della strada statale n. 369 « Appulo-Fortorina » nel tratto che va da S. Bartolomeo in Galdo (zona Marano) al bivio della strada statale n. 17 per Volturara Appula, non è attualmente inserito nei programmi dell'ANAS attese le difficoltà di ordine finanziario che presenta la realizzazione dell'opera.

Infatti, a causa della natura dei terreni soggetti a frequenti movimenti franosi e con notevoli pendenze che possono raggiungere anche il 40 per cento, si prevede un costo assai elevato, non inferiore comunque ad un miliardo circa per chilometro.

Si fa presente, peraltro, che sono di prossima ultimazione lavori di primo intervento sul piano viabile nel tratto della statale nei pressi di S. Bartolomeo.

Va altresì precisato che la strada statale n. 369 sarà collegata con la strada statale n. 17 con uno svincolo a raso, in località Ponte La Catola, non appena saranno terminati i lavori per la variante di Volturara lungo la strada statale n. 17 eseguiti con finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno.

*Il Sottosegretario di Stato  
per i lavori pubblici*

LA PENNA

15 marzo 1973

ROSSI Raffaele. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere gli orientamenti del suo Ministero in merito alla minacciata chiusura dello stabilimento industriale di Papigno (Terni) che gravissime conseguenze avrebbe sulla situazione sociale ed economica della Valnerina e della zona di Terni.

Si vuole, altresì, sapere se il suo Ministero intende riprendere in considerazione e rivedere sia gli orientamenti generali, in base ai quali i cosiddetti piani di razionalizzazione si risolvono in una diminuzione delle forze lavorative occupate, provocando maggiore disoccupazione e danneggiando l'economia di regioni depresse, sia il piano della chimica che, escludendo regioni come l'Umbria, condanna alla chiusura o al ridimensionamento produttivo ed occupazionale aziende chimiche come quelle di Papigno e di Nera Montoro, della « Polymer-Montedison ».

(4 - 0084)

RISPOSTA. — L'ENI è presente nella provincia di Terni, oltre che nel settore della distribuzione dei carburanti ed in quello del trasporto e distribuzione del gas naturale, anche con attività industriali nel settore chimico.

In quest'ultimo settore controlla la società Terni industrie chimiche che opera in due stabilimenti: quello di Nera Montoro che produce fertilizzanti, quello di Papigno che produce carburo di calcio e calciocianamide.

Per quanto riguarda questa società, si fa presente che sin dal suo ingresso nel gruppo l'ENI si è fatto premura di renderne nota la grave situazione gestionale e tecnico-organizzativa, preannunciando, nello stesso tempo, la necessità di un programma di ristrutturazione ed ammodernamento tale da portare l'azienda a livelli di efficienza produttiva che le consentissero di raggiungere gli adeguati traguardi di competitività e di dare stabilità all'occupazione.

Nel luglio 1972, una volta delineato il progetto nelle linee fondamentali, le associazioni sindacali dei lavoratori venivano formalmente messe al corrente dei termini concreti del programma che prevedeva lo svi-

luppo dell'attività produttiva a Nera Montoro e la chiusura dello stabilimento di Papigno, che maggiormente risente dell'obsolescenza degli impianti e dei macchinari e la cui gestione comporta massicce perdite economiche senza prospettiva alcuna di risanamento.

Il 19 novembre 1972 l'ENI, attraverso l'ASAP, in un ulteriore incontro con le rappresentanze sindacali, rendeva noti alle stesse l'articolazione delle operazioni di ristrutturazione e ammodernamento e i programmi di sviluppo delle attività del settore chimico nella provincia, illustrando anche le possibili iniziative che potranno essere adottate per fronteggiare, nelle diverse fasi del programma, gli eventuali disagi delle maestranze.

In particolare veniva confermata la realizzazione di uno stabilimento per la produzione di manufatti in plastica, i cui lavori di costruzione sono già stati iniziati, che darà occupazione a circa 250 unità.

Nel corso dell'esame del piano di ristrutturazione della Terni chimica — esame che è tuttora in corso — è stata inoltre illustrata la possibilità di localizzare, presso lo stabilimento di Nera Montoro, nuove iniziative nel campo della chimica secondaria, facendo presente che dette iniziative sono, peraltro, subordinate alle decisioni che dovranno essere adottate in sede di Governo, nel quadro della programmazione economica nazionale.

*Il Ministro delle partecipazioni statali*  
FERRARI - AGGRADI

17 marzo 1973

TANGA. — *Al Ministro dell'interno.* — Preso atto della situazione, di grave pregiudizio per la vigilanza sul traffico stradale, determinatasi nella zona di Grottaminarda a seguito del recente provvedimento di soppressione del distaccamento di polizia stradale, l'interrogante chiede di conoscere:

a) i motivi che hanno determinato l'adozione del provvedimento medesimo, inopportuno e lesivo delle obiettive finalità del servizio in una zona attraversata da una rilevante rete stradale interessante il circondario territoriale;

b) se non ritiene necessario disporre con urgenza per il ripristino del servizio in parola, stante la conclamata esigenza.

(4 - 1233)

RISPOSTA. — Il distacco della polizia stradale di Grottaminarda, venne a suo tempo istituito principalmente per lo svolgimento della vigilanza sulla strada statale per le Puglie, allora interessata ad un ingente traffico di autovetture e mezzi pesanti.

Dopo l'apertura dell'autostrada Napoli-Bari, tale corrente veicolare si è, però, in massima parte trasferita sulla nuova arteria, abbandonando la vecchia che, pertanto, ha perso l'intensità circolatoria che la caratterizzava in passato.

In conseguenza, per adeguare i servizi della polizia stradale alle nuove esigenze che si venivano determinando, sin dal 1° dicembre 1970 il distacco in questione è stato trasferito dalla viabilità ordinaria alla sorveglianza del tratto autostradale che tocca Grottaminarda, devolvendo il compito della vigilanza sulle strade statali della zona alle sezioni della polizia stradale di Avellino e Benevento, che vi provvedono regolarmente a mezzo di apposite pattuglie.

Ciò premesso, non si ravvisa la necessità di ripristinare il soppresso distacco.

*Il Sottosegretario di Stato  
per l'interno*

SARTI

20 marzo 1973

VIGNOLO, CAVALLI, BERTONE, LI VIGNI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, delle finanze e del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per cui nei trasporti delle Ferrovie dello Stato tutti i prezzi dei pasti e dei vassoi sono aumentati in misura elevatissima.

Tenuto conto che tali aumenti, trattandosi di prezzi autorizzati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, rappresentano un incentivo ad altri aumenti e speculazioni e rendono sempre meno credibili le dichiarazioni del Governo sul contenimento dei prezzi, gli interroganti chiedono di conosce-

re cosa intende fare il Governo per dare coerenza all'azione che dichiara di voler intraprendere per contenere l'aumento dei prezzi.

(4 - 1253)

RISPOSTA. — Il costo del personale di un servizio di carrozza ristorante in un veicolo mobile, secondo autorevoli studi compiuti non soltanto dalle Ferrovie dello Stato, ma anche dalle più importanti reti europee, è più che doppio di quello di un comune locale a terra. Ciò per ovvie ed intuibili ragioni. Innanzitutto perchè il tempo di lavoro del personale (cuochi e camerieri) di una carrozza ristorante è determinato dalle ore di circolazione dei treni e non dall'orario dei pasti come nei ristoranti a terra. Per tale motivo detto personale ha, sia in viaggio che prima della partenza e dopo l'arrivo, dei tempi senza impiego vero e proprio ma che vanno comunque calcolati come tempi di lavoro. Inoltre complessa è la turnificazione del personale anche per la dispersione geografica dei servizi, sicchè per effettuare un certo numero di servizi di carrozze ristorante occorre disporre di personale in numero doppio rispetto a quello utilizzato da un eguale numero di ristoranti a terra. Neppure trascurabile è il fatto che i treni abbiano una frequentazione irregolare nei giorni e nei mesi e che mentre un comune esercizio può far fronte a queste eventualità mediante l'assunzione di personale giornaliero, per l'alta specializzazione di quello impiegato nelle carrozze ristorante, non è pensabile di poter ricorrere ad espedienti del genere.

Queste ed altre ragioni aggravano in misura sensibile i costi già di per sè onerosi della ristorazione in treno.

Per questi motivi le Ferrovie dello Stato, competenti in materia secondo la normativa vigente senza l'intervento di altri organi dello Stato, adottando una politica comune a tutte le reti europee, hanno dovuto assumere, fin dal 1° gennaio 1972, l'onere di ripianare il *deficit* di gestione della ristorazione sui treni mediante corresponsione di un contributo alla compagnia esercente commisurato al 50 per cento delle spese di personale.

Detto onere è stato valutato per il 1972 in 1.800 milioni circa. Con il 1° gennaio 1973, l'onere a carico delle Ferrovie dello Stato per detto contributo sarebbe aumentato di circa 300 milioni l'anno per ulteriori miglioramenti economici, riduzione dell'orario lavorativo e scatti dell'indennità di contingenza a favore del personale della ristorazione.

A parte le spese di personale, era da prevedere anche l'incidenza che avrebbero avuto sul prezzo della ristorazione gli aumenti dei generi alimentari.

In definitiva, l'aumento medio del 17 per cento sui prezzi della ristorazione sui treni a decorrere dal 1° gennaio 1973 è servito semplicemente a mantenere inalterato l'onere di 1.800 milioni circa sostenuto dalle Ferrovie dello Stato nel 1972.

Per quanto poi attiene ai prezzi pagati dall'utenza, essi sono equiparati, ed in taluni casi addirittura inferiori a quelli praticati da locali di pari categoria. Così è per il prezzo di lire 4.400, bevande escluse, pagato per un pranzo sul « Settebello », pranzo che, per decoro e composizione, è comparabile ad un

pranzo servito in un ristorante di lusso. Non è poi da trascurare il fatto che la clientela di detto treno è costituita da un'utenza particolarmente qualificata, che chiede un servizio di qualità il quale, in quanto tale, non può non essere adeguatamente pagato.

Congrui sembrano anche i prezzi di lire 3.200 e lire 3.500 per un pasto in carrozza ristorante, consumato rispettivamente su treni diretti o direttissimi e su treni rapidi, e quelli dei vassoi, che vanno da lire 1.600 a lire 2.200, corrispondenti questi ultimi ai prezzi praticati in una « tavola calda ».

In definitiva le Ferrovie dello Stato, che già contribuiscono per il 50 per cento dell'onere derivante alla compagnia esercente per spese di personale, hanno inteso mantenere inalterata la qualità del servizio di ristorazione, adeguando le tariffe in misura che appare sostanzialmente sopportabile per l'utenza.

*Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*

**BOZZI**

20 marzo 1973