

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

n. 59

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino all'8 febbraio 1970)

INDICE

AVEZZANO COMES: In merito alla s.p.a. SEMI per l'esercizio dei « motels » AGIP, avente sede in Roma (2615) (risp. MALFATTI, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>) Pag. 1698	tedesca in provincia di Genova (2372) (risposta FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) Pag. 1707
COMPAGNONI: Disagio derivante alla popolazione di Ceccano dalla mancanza di un parcheggio nei pressi della stazione ferroviaria (2916) (risp. GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>) 1698	MURMURA: In merito agli attacchi gratuiti di energia elettrica (2477) (risp. MAGRÌ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>) 1708
FILETTI: Provvedimenti da adottare per evitare soste nelle stazioni e la lenta marcia dei carri ferroviari contenenti agrumi siciliani (1658) (risp. GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>) 1699	PEGORARO: Sulla situazione del settore lattiero-caseario in provincia di Padova (2279) (risp. MAGRÌ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>) 1708
Sull'ordinanza ministeriale relativa ad incarichi e supplenze per quanto concerne le graduatorie degli insegnanti di educazione fisica (2510) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1702	PIOVANO: Misure da adottare a favore degli insegnanti di educazione fisica per il riconoscimento dei due anni di corso come anni di servizio (2663) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1709
GERMANO': Per la realizzazione della rete telefonica urbana di Bafia, centro rurale di Castoreale (2612) (risp. VALSECCHI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 1703	SEMA: Chiusura di due scuole slovene decisa dal Provveditorato agli studi di Trieste (2380) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1710
Inconvenienti derivanti alle scuole statali che abbiano sezioni staccate dall'attuazione della legge sull'assegnazione di bidelli (2732) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1703	SPASARI: Per la sollecita costruzione delle nuove carceri di Catanzaro (2912) (risposta GAVA, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>) 1711
LA ROSA: Realizzazione di un collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e continente con particolare riferimento alla crisi agrumicola siciliana (1663) (risp. GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>) 1704	TEDESCO Giglia, DEL PACE, FABBRINI: Per la piena attuazione dei programmi di edilizia scolastica in provincia di Siena e di Arezzo (2178) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1713
MAGNO, DI VITTORIO BERTI Baldina: Per una nuova gestione della ferrovia garganica (2864) (risp. GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>) 1706	VIGNOLA: Disservizio nella fornitura di energia elettrica al comune di Montecorvino Rovella (Salerno) (2303) (risp. MAGRÌ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>) 1713
MINELLA MOLINARI Angiola: Per il potenziamento dell'insegnamento della lingua	ZUGNO: Perchè venga consentito anche al personale militare il riscatto degli alloggi normalmente assegnati in locazione dall'INCIS (2978) (risp. GUI, <i>Ministro della difesa</i>) 1714

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

8 FEBBRAIO 1970

AVEZZANO COMES. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere:

se al suo Ministero risulta l'esistenza di una società per azioni SEMI, per l'esercizio dei « motels » AGIP, avente sede in Roma, in via Dell'Arte, n. 72;

quali rapporti intercorrono tra l'AGIP commerciale, a partecipazione statale, e tale società per azioni;

se risponde a verità che fra gli amministratori della predetta società sono alti funzionari dell'AGIP commerciale, fra i quali il dottor Giuseppe Bartolotta, amministratore delegato;

come sono regolati i rapporti economici e di lavoro fra persone che sono contemporaneamente funzionari dell'AGIP commerciale ed amministratori di tale presunta società;

quale utilità ricava un ente a partecipazione statale nel concedere l'esercizio dei suoi « motels », sparsi per tutto il Paese, ad una società retta in modo abnorme da dipendenti dell'AGIP stessa. (int. scr. - 2615)

RISPOSTA. — Si comunica che la « Società esercizio motels Italia — SEMI — società per azioni » è stata costituita a Roma il 5 agosto 1960; il suo pacchetto azionario è stato sottoscritto dalle società AGIP e SNAM, entrambe del gruppo ENI, nella misura, rispettivamente, del 90 e del 10 per cento. A comporre gli organi sociali della SEMI sono stati chiamati, tra gli altri, anche funzionari designati dai suddetti azionisti.

Per quanto riguarda il trattamento economico riservato a tali funzionari, si fa presente che l'articolo 15 dello Statuto dell'ENI stabilisce che i « dipendenti dell'Ente che ricoprono, per rappresentarne gli interessi, cariche di amministratori, sindaci e liquidatori di società o enti da esso controllati o nei quali esso abbia partecipazioni, hanno l'obbligo di riversare all'Ente gli emolumenti percepiti per le suddette cariche ».

In analogia a quanto precisato in tale norma, ai funzionari dell'AGIP e della SNAM inseriti negli organi sociali della SEMI non viene attribuito, per tale incarico, alcun compenso.

È opportuno precisare, infine, che la SEMI è stata costituita per accrescere l'efficienza del sistema dei servizi ausiliari annessi alla rete di distribuzione dell'AGIP, in modo da incrementare la vendita di carburanti e di lubrificanti.

Il Ministro delle partecipazioni statali
MALFATTI

31 gennaio 1970

COMPAGNONI, — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia informato del fatto che i numerosi cittadini di Ceccano e dei paesi vicini, da anni abbonati delle Ferrovie dello Stato, per raggiungere la stazione ferroviaria nelle prime ore del mattino e per far ritorno alle loro abitazioni la sera molto tardi, debbono servirsi delle loro auto o di altri loro mezzi di trasporto, ma che nel piazzale antistante la stazione non vi è spazio sufficiente per parcheggiare centinaia di automezzi.

Per sapere, inoltre, se, anche in considerazione del cospicuo contributo che i lavoratori di Ceccano e dei paesi vicini hanno arrecato ed arrecano all'incremento dei trasporti ferroviari, non ritenga di dover intervenire affinché si provveda a trasformare in parcheggio, con apposite tettoie riservate agli automezzi dei cittadini abbonati delle Ferrovie dello Stato, parte dell'ampio piazzale che si trova a nord della stazione di Ceccano e che l'Azienda ferroviaria, pur tenendolo recintato, non ha mai diversamente utilizzato. (int. scr. - 2916)

RISPOSTA. — In merito a quanto segnalato dalla signoria vostra, si assicura che, qualora il comune di Ceccano avanzi richiesta in tal senso, le Ferrovie dello Stato, compatibilmente con le esigenze dell'esercizio ferroviario, non mancheranno di considerare la possibilità che parte dell'area ricadente nell'ambito di quella stazione sia utilizzata a parcheggio auto dei viaggiatori locali.

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

31 gennaio 1970

FILETTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che, con precedente interrogazione con richiesta di risposta scritta n. 1239 del 18 febbraio 1969, rivolta ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei trasporti e dell'aviazione civile, l'interrogante denunciò che la gravissima crisi dell'agrumicoltura siciliana è in buona parte addebitabile a carenza di idonei mezzi di trasporto e, particolarmente, al rilevante tempo (7-8 giorni) che i carri ferroviari, in difformità alla normale tabella di marcia, spesso impiegano per trasferire gli agrumi dalla Sicilia alle città del Nord Italia ed alla frontiera;

ritenuto che, con la predetta interrogazione, l'interrogante dedusse che la lenta marcia di trasferimento dei vagoni ferroviari contenenti agrumi è, nella quasi generalità dei casi, imputabile alle lunghe soste che, per manovre selettive, spesso avvengono nelle stazioni di Villa S. Giovanni e di Villa Literno, alla mancanza di un idoneo scorrimento veloce e disimpegnato, alla necessità di riordinare ed aggiornare il grafico generale di trazione della rete ferroviaria italiana ed al difetto dell'impianto di un parco ferroviario in Sicilia destinato al trasporto degli agrumi, impianto che si propone di istituire nell'importante stazione di Acireale;

ritenuto che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in data 12 marzo 1969, rispose tra l'altro: « a) che il tempo di norma impiegato dai trasporti ferroviari di agrumi dalle zone di produzione della Sicilia orientale ai principali mercati interni oscilla fra 48 e 72 ore e che solo in determinati brevi periodi ed in presenza di circostanze particolari (intenso traffico viaggiatori e merci per le feste di Natale e Capodanno, avverse condizioni atmosferiche sullo Stretto di Messina, eccetera) appena qualche trasporto impiega eccezionalmente tempi superiori per giungere a destino; b) che per l'inoltro dei carri destinati all'estero, il cui carico avviene prevalentemente nelle stazioni di Catania ed Acireale, sono stati programmati, fin dalla scorsa campagna agrumaria 1967-68, appositi treni con

orari studiati al fine di assicurare ridotti tempi di inoltro e favorevoli coincidenze a Bologna con i treni internazionali della rete TEEM (treni espressi europei merci); c) che, per raggiungere i transiti di confine di Chiasso e del Brennero, i trasporti provenienti da Catania impiegano rispettivamente 48 e 55 ore e quelli in partenza da Acireale 45 e 52 ore; d) che, in sostanza, i programmi di inoltro dei trasporti-derrate siciliani, una volta traghettati in Continente, prevedono semplici manovre a Villa S. Giovanni per la formazione dei treni su Bologna, ove viene effettuato il selezionamento dei carri secondo le varie destinazioni, nonchè vengono formati i treni specializzati della rete TEEM per l'inoltro diretto ai mercati internazionali, treni che, per la loro elevata impostazione d'orario, le ridotte soste ai transiti di confine e l'eliminazione di manovre nelle stazioni intermedie, garantiscono uno scorrimento veloce dei trasporti in questione »;

ritenuto che, ad onta delle superiori autorevoli assicurazioni, migliaia di carri ferroviari contenenti agrumi ed orticoli sono in atto bloccati nelle varie stazioni siciliane e non possono traghettare attraverso lo Stretto di Messina;

ritenuto che tale drammatico stato di cose aggrava sempre più e maggiormente la crisi dell'economia siciliana e, in particolare, dell'agrumicoltura e della frutticoltura;

ritenuto che, in dipendenza dell'inconveniente sopra lamentato, è stato necessario sospendere nelle campagne la raccolta degli agrumi e degli altri prodotti ortofruticoli nonchè le operazioni di ritiro, di lavorazione e di carico di dette merci, con conseguente aggravio della disoccupazione e manifestazioni di vivo malcontento sfociate persino nella temporanea occupazione, da parte di operai agrumai, della stazione di Acireale;

ritenuto che si appalesa urgente e necessario accelerare le operazioni al fine di realizzare il collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia ed il Continente;

ritenuto che, all'uopo, l'interrogante, con precedente interrogazione con richiesta

di risposta scritta n. 837 del 19 novembre 1968, rivolta ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, si permise di far rilevare la inidoneità dei mezzi adoperati per la effettuazione di indagini geofisiche e mareografiche nello Stretto di Messina tendenti ad acquisire elementi idonei alla realizzazione del collegamento stabile predetto;

ritenuto in particolar modo che, in conformità al parere di illustri tecnici, fu denunziato che il tipo di trivella adoperato per l'espletamento delle indagini dianzi richiamate non è idoneo alle perforazioni nei fondali dello Stretto per carenza della sufficiente stabilità nautica occorrente al fine di effettuare operazioni in mare aperto, potente e con alto tirante di acqua;

ritenuto che, puntualmente, dopo il primo naufragio della trivella a trespolo verificatosi nel 1967 a causa della rottura dei cavi di ormeggio e dopo il secondo naufragio di altra trivella avvenuto nel 1968 in conseguenza del tamponamento della nave ausiliaria, un ulteriore naufragio della trivella si è verificato nel corrente anno, sì da consigliare il gruppo di studi « Micoperi » di sospendere le operazioni d'indagine nello Stretto di Messina;

ritenuto che l'interrogante suggerì che per le operazioni predette fossero impiegati mezzi più idonei, tra i quali indicò l'impiego di una trivella simile a quella adoperata per le trivellazioni eseguite al largo della costa della California, e cioè della trivella della nave-sonda « CUSS I » che è montata sopra una nave con una incastellatura di manovra alta trenta metri e con l'albero di perforazione che scende in mare lungo un pozzo praticato sul filo del baricentro della nave medesima e che consente, con grande successo, perforazioni sperimentali nel sottofondo marino, anche a rilevante profondità e con mare assai grosso ed attraversato da notevoli correnti,

si chiede di conoscere:

1) quali provvedimenti intenda adottare il Ministro interrogato per evitare in ogni tempo la sosta nelle stazioni ferrovia-

rie e la lenta marcia dei carri contenenti agrumi e orticoli siciliani e porre così — per quanto di ragione — immediato riparo alla grave crisi dell'agrumicoltura e del commercio dei prodotti ortofrutticoli in Sicilia;

2) quali provvidenze intenda disporre perchè si proceda con mezzi effettivamente idonei alle indagini geofisiche e mareografiche nello Stretto di Messina ed alla realizzazione, con la massima sollecitudine, del collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia ed il Continente attraverso lo Stretto di Messina. (int. scr. - 1658)

RISPOSTA. — In effetti, nel periodo novembre 1968-marzo 1969, la campagna derrate siciliana ha avuto regolare svolgimento, nonostante sia stata caratterizzata da una intensità superiore a quella di tutte le annate precedenti.

Dopo tale periodo si sono invece verificati taluni fattori eccezionali (interruzione per frana sul tratto Vietri sul Mare-Salerno seguita da periodi di esercizio su un solo binario; occupazione da parte di manifestanti della stazione di Battipaglia con conseguente interruzione della circolazione; sciopero del personale ferroviario nell'intera giornata del 19 aprile 1969) che hanno fortemente turbato il regolare esercizio della Villa S. Giovanni-Napoli, ingenerando la giacenza, su entrambi i lati dello Stretto di Messina, di numerosi carri merci in attesa di traghettamento.

A tali cause eccezionali si sono venute inoltre a sommare le esigenze degli speditori siciliani di altri prodotti agricoli (primizie), cosicchè le necessità complessive per il solo traffico di derrate hanno spesso superato la capacità di trasporto offerta dai servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato.

Per fronteggiare tale situazione, sono stati adottati, con rito d'urgenza, i seguenti provvedimenti:

utilizzazione in servizio continuativo (24 ore su 24 ore) di tutte le 7 navi traghetto disponibili, esclusa cioè la nave traghetto « 2° Aspromonte » ferma per l'esecuzione di

lavori di manutenzione e le visite di riclassifica richieste dal Registro italiano navale;

inversione delle funzioni affidate alle navi traghetto « Villà » e « Messina » (precedentemente utilizzate, rispettivamente, per il trasporto di carri ferroviari tra Messina e Villa S. Giovanni e per il trasporto di viaggiatori e automezzi pesanti tra Messina e Reggio Calabria), in modo da aumentare la capacità di traghettamento dei veicoli ferroviari, stante la maggiore capacità della nave traghetto « Messina » ed istituzione di un terzo turno di equipaggi sulla « Messina » stessa;

effettuazione di servizi camionistici sostitutivi per il trasporto di derrate da stazioni della Sicilia a stazioni della Calabria, con passaggio dello Stretto anche su mezzi privati, e proseguimento dalle stazioni continentali in carri ferroviari, a condizioni tariffarie pari a quelle del trasporto completamente ferroviario;

intervento presso le società private esercenti traghetti di automezzi attraverso lo Stretto perchè intensificassero i loro servizi, nonchè noleggio da parte delle Ferrovie dello Stato di un'apposita nave per contribuire ad aumentare le possibilità di passaggio degli automezzi in servizio sostitutivo.

Mercè tali provvedimenti e la contemporanea riduzione dell'intensità della campagna agrumaria, la situazione si è poi del tutto normalizzata.

Per quanto concerne le prospettive a venire, va aggiunto che l'Azienda è impegnata nella realizzazione, in parte già attuata, di un vasto programma di opere nei terminali di Villa S. Giovanni e di Messina diretti a razionalizzare e semplificare le operazioni di imbarco/sbarco dei rotabili, degli autoveicoli e dei passeggeri, eliminando le interferenze reciproche che precedentemente ostacolavano i rispettivi movimenti, nonchè nei retrostanti piazzali al fine di ovviare alla loro insufficiente ricettività. Tale programma contempla inoltre il potenziamento della flotta, mercè la costruzione di tre nuove navi traghetto di cui le prime due (la S. Francesco di Paola e la Iginia) sono già entrate

in servizio, mentre per la terza (Sibari) l'entrata in linea è prevista per il prossimo mese di marzo.

Con l'attuazione di tale programma, che ha comportato un finanziamento assai prossimo ai 30 miliardi di lire, si verrà a disporre di una potenzialità di traghettamento notevolmente superiore a quella attuale, tale da poter fronteggiare le esigenze dei relativi traffici in atto e quelli prevedibili a medio termine. Ciò in attesa che intervengano conclusive determinazioni sulla realizzazione di un collegamento stabile fra la Sicilia ed il continente.

Per quanto concerne la richiesta contenuta nel punto 2) della presente interrogazione e relativa alle indagini geofisiche e mareografiche sullo Stretto di Messina si informa che è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il bando di concorso internazionale di idee, indetto con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 12 maggio 1968, n. 3140, per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

Il bando è stato predisposto dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali in collaborazione con l'Azienda ferroviaria e sullo stesso è stato sentito il parere del Consiglio nazionale delle ricerche.

Per consentire la più ampia partecipazione possibile a tale concorso da parte di tecnici non solo italiani, copia del bando è stata trasmessa dall'ANAS al Ministero degli affari esteri perchè, tramite le nostre rappresentanze, il bando stesso potesse avere la più ampia diffusione all'estero.

Il termine di presentazione degli elaborati, che in base al bando di concorso veniva a scadere il 25 settembre 1969, è stato prorogato al 1° dicembre 1969.

Di tale proroga è stata data ampia diffusione sulla stampa sia nazionale che estera.

Il concorso ha suscitato notevolissimo interesse sia in Italia che all'estero, come è dimostrato dalle numerosissime adesioni pervenute e da circa 50 elaborati già presentati.

A seguito dell'approvazione della legge 28 marzo 1968, n. 384, è stata nominata dal Ministro dei lavori pubblici, Presidente del-

l'ANAS, di concerto col Ministro del tesoro, una apposita Commissione che ha già iniziato i suoi lavori. Detta Commissione, nell'acquisizione degli elementi necessari allo esame di fattibilità, non mancherà di servirsi dei mezzi più idonei e delle tecniche più avanzate, cercando di operare sempre in condizioni di massima sicurezza.

Per quanto concerne, poi, gli inconvenienti verificatisi nel corso di indagini geofisiche e mareografiche sullo Stretto di Messina, si precisa che le trivellazioni, effettuate nel corso delle dette indagini, sono state eseguite privatamente dal Gruppo di studi MICOPERI, senza alcun intervento finanziario né da parte dell'ANAS né del Ministero dei trasporti.

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

31 gennaio 1970

FILETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che l'ordinanza ministeriale 17 giugno 1969 relativa agli incarichi ed alle supplenze per l'anno scolastico 1969-70 prevede all'articolo 5 che nella graduatoria degli insegnanti non abilitati di educazione fisica sono compresi nello stesso ordine i diplomati successivamente all'anno accademico 1959-60 dell'Istituto superiore di educazione fisica statale di Roma e degli istituti pareggiati ed i diplomati dei corsi di cui all'articolo 1 della legge 24 ottobre 1966, n. 932;

ritenuto che non appare conforme a criterio di giustizia che gli insegnanti di cui alla legge n. 932 del 1966 diplomati solo nel 1969 siano parificati nell'assegnazione degli incarichi e delle supplenze a coloro che hanno conseguito il diploma in epoca assai antecedente ed hanno prestato servizio da parecchi anni;

ritenuto che, in sede di valutazione per la formazione della graduatoria, appare opportuno, per ragioni di giusto ed equo trattamento, adottare criteri di precedenza a favore degli iscritti negli elenchi speciali di cui all'articolo 31 comma quarto dell'ordinanza ministeriale 30 marzo 1961 che han-

no conseguito, successivamente all'anno accademico 1959-60, il diploma dell'Istituto superiore di educazione fisica e degli istituti pareggiati accreditando a favore degli stessi tre anni di servizio scolastico in aggiunta a quello effettivamente prestato, atteso che ai diplomati dei corsi di cui alla legge 24 ottobre 1966, n. 932, viene valutato il servizio scolastico prestato dall'anno 1966-1967 e cioè per un tempo nel quale detti insegnanti difettavano di diploma,

per conoscere se non ritenga opportuno di disporre che in sede di formazione della graduatoria degli insegnanti non abilitati di educazione fisica siano adottati giusti criteri di precedenza a favore dei diplomati successivamente all'anno 1959-60 dell'Istituto superiore di educazione fisica e degli istituti pareggiati già iscritti negli elenchi speciali di cui all'articolo 31 comma quarto dell'ordinanza ministeriale 30 marzo 1961 e criteri di poeriorità nei confronti di altri insegnanti che hanno conseguito il diploma in epoca successiva in dipendenza della legge 24 ottobre 1966, n. 932. (int. scr. -2510)

RISPOSTA. — Si fa presente che con l'articolo 31, quarto comma, dell'ordinanza ministeriale 30 marzo 1961 è stata disposta la istituzione di elenchi speciali di aspiranti a supplenze di educazione fisica riservati a coloro che avevano iniziato l'insegnamento della materia anteriormente all'anno scolastico 1961-62.

Con la legge 24 ottobre 1966, n. 932, è stata prevista la istituzione di speciali corsi di studio, presso gli ISEF, di durata triennale, per il conseguimento del diploma di educazione fisica, riservati agli appartenenti ai cennati elenchi speciali dalla stessa legge soppressi; detta legge ha previsto inoltre (articolo 5) che gli iscritti agli indicati corsi potessero, previa inclusione in apposite graduatorie provinciali, ottenere supplenze annuali di educazione fisica.

Con gli articoli 3 e 4 della successiva legge 2 aprile 1968, n. 467, il richiamato articolo 5 della legge n. 932 è stato integrato e modificato, nel senso che nelle indicate graduatorie provinciali per le supplenze annuali

potessero essere inclusi anche coloro che, del pari provenienti dai soppressi elenchi speciali, frequentavano all'atto dell'entrata in vigore della legge n. 932 i corsi normali di studio presso gli ISEF, riconoscendosi altresì, a tutti gli insegnanti iscritti nelle graduatorie medesime, la qualifica di supplenti annuali « a tutti gli effetti » a decorrere dal 1966-67.

In sede di compilazione della ordinanza ministeriale 17 giugno 1969 sugli incarichi e supplenze per l'anno scolastico 1969-70, è stato previsto quindi che tra i detti « effetti » fosse da ricomprendere anche la valutazione del servizio, attesa la equiparazione dei supplenti annuali agli insegnanti incaricati (articolo 2 della legge 30 dicembre 1960, n. 1728).

Questo il motivo per cui la norma della ordinanza (articolo 5, penultimo comma, n. 1) ha previsto per i diplomati dei corsi speciali ISEF di cui alla legge n. 932, la valutazione del servizio come sopra prestato con qualifica di supplenti annuali dall'anno scolastico 1966-67.

Si aggiunge che, con successiva circolare ministeriale n. 240 del 10 luglio 1969, si è provveduto a precisare ai provveditori agli studi che la stessa valutazione, per il servizio egualmente prestato con qualifica di supplenti annuali, compete agli insegnanti iscritti ai corsi normali ISEF provenienti dagli elenchi speciali.

Conseguentemente si fa presente che la proposta di formulare una graduatoria tra i diplomati di educazione fisica, nel senso che i diplomati dei corsi normali dovrebbero precedere quelli dei corsi speciali, non ha potuto trovare accoglimento; infatti i diplomi posseduti dagli interessati hanno pari valore a tutti gli effetti.

Quanto ai diplomati dei corsi normali già iscritti negli elenchi speciali, si fa presente che, se si tratta di diplomati dopo l'anno scolastico 1966-67, ai quali sia stata da tale anno riconosciuta la qualifica di supplenti annuali, anche ad essi è stato applicabile il beneficio della valutazione del servizio dall'anno predetto (ai sensi della menzionata circolare n. 240).

Se invece si tratta di personale diplomato anteriormente all'anno accademico 1966-67,

si fa presente che la proposta dell'onorevole senatore interrogante, di « accreditare » a tale personale tre anni di servizio in aggiunta a quello effettivamente prestato, non ha potuto essere accolta giacchè un siffatto beneficio non troverebbe sostegno in alcuna norma di legge; senza contare, poi, che tale personale, avendo molti anni di insegnamento con il possesso del diploma, è provvisto di una anzianità di servizio valutabile superiore a quella riconosciuta ai diplomati dei corsi di cui alla legge n. 932.

Il Ministro della pubblica istruzione
FERRARI-AGGRADI

29 gennaio 1970

GERMANO'. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quando sarà realizzata la rete telefonica urbana di Bafia, importante centro rurale del comune di Castoreale, in provincia di Messina. (int. scr. - 2612)

RISPOSTA. — Al riguardo si informa che l'estensione della rete telefonica urbana del comune di Castoreale alla frazione di Bafia verrà realizzata dalla SIP nel secondo semestre del corrente anno.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VALSECCHI

4 febbraio 1970

GERMANO'. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che l'articolo 12 della legge 1° luglio 1940, n. 899, determina, con la tabella 56, l'assegnazione dei bidelli alle scuole medie statali, tenendo conto del numero delle classi che, in mancanza di particolari disposizioni legislative, praticamente vengono cumulate tra la sede centrale e le sezioni staccate e le succursali, si chiede di conoscere se intenda dare disposizioni o assumere iniziative atte a modificare la tabella 56 ed intese ad eliminare gli inconvenienti che si verificano presso le scuole medie statali che hanno sezioni staccate o succursali ed ove, poichè il numero dei bidelli viene de-

terminato cumulativamente e non per sede scolastica, non è possibile assicurare il relativo servizio, sia per l'insufficiente numero di dipendenti, sia per le vacanze che si verificano a causa di malattie o di altri eventi eccezionali.

In particolare, si fa rilevare che la scuola media statale di Santa Teresa di Riva conta due sezioni staccate ed una succursale distanti dalla sede centrale parecchi chilometri (Casalvecchio Siculo, chilometri 8,000; Misserio, chilometri 9,000; succursale di Via Savoca, chilometri 3,000 circa) e che, per l'insufficiente numero di bidelli, il preside è costretto a far osservare turni di lavoro che mal si conciliano con le esigenze della scuola.

Per conoscere quindi se, nelle more di provvedimenti di carattere generale, intenda accogliere la richiesta del preside della scuola media statale di Santa Teresa di Riva, tendente ad ottenere l'autorizzazione alla adozione di un provvedimento di assunzione di tre bidelli supplenti per far fronte alle immediate ed indilazionabili necessità di quella scuola. (int. scr. - 2732)

RISPOSTA. — Si fa presente che il numero dei bidelli addetti ai servizi generali è determinato, per ogni singola scuola, dall'articolo 12 della legge 1 luglio 1940, n. 899. Si fa presente quindi che le assegnazioni di personale ausiliario possono essere disposte solo nei limiti stabiliti dal citato articolo, e cioè in relazione al numero complessivo delle classi funzionanti sia nella sede centrale che nelle sezioni staccate.

Allo stato attuale tale situazione può essere modificata solo con provvedimento di legge.

La questione potrà, comunque, essere esaminata in sede di riforma dello stato giuridico del personale insegnante e non insegnante.

In attesa che possa essere emanato un provvedimento di carattere generale, non è possibile accogliere la richiesta del preside della scuola media di S. Teresa di Riva (Messina) di assumere personale in soprannumero, perchè tale richiesta comporterebbe

un onere per il bilancio dello Stato non previsto dalle disposizioni di legge.

Il Ministro della pubblica istruzione

FERRARI-AGGRADI

28 gennaio 1970

LA ROSA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Considerati la grave situazione e l'allarme diffusi tra gli esportatori e produttori della Sicilia orientale per la paralisi che si è verificata in tutta la linea ferroviaria che collega i centri di mercato, da Vittoria a Siracusa a Catania, sino allo scalo di Messina;

considerato che i servizi di navi-traghetto non sono sufficienti ad assicurare il trasbordo oltre lo Stretto di tutti i vagoni ferroviari che, carichi di agrumi e di orticoli, risultano ammassati allo scalo di Messina in attesa della lenta marcia verso i mercati di vendita del Nord;

considerato altresì che tale situazione di gravissimo disagio, dipendente dalla carenza dei carri ferroviari messi a disposizione e dalla strozzatura dello Stretto di Messina, aggrava ulteriormente la minaccia che incombe su tutta l'economia siciliana e della Sicilia orientale in particolare, che vede frustrate tutte le coraggiose e meritorie iniziative dirette al potenziamento dell'agricoltura, la quale rappresenta la componente fondamentale dell'economia dell'Isola,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) quali provvedimenti di emergenza s'intendano adottare per ovviare alla gravissima situazione del momento;

b) se non si ritenga di potere istituire dei servizi di carico nei posti più vicini al luogo di produzione (Siracusa, Catania, Riposto);

c) se, nel quadro di una nuova politica meridionalistica, non sia da porre in primo piano, con sollecito, dinamico e fermo impegno, la soluzione del problema del collegamento viario e ferroviario della Sici-

lia con il Continente, attraverso la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. (int. scr. - 1663)

RISPOSTA. — Si premette che nel periodo novembre 1968-marzo 1969 è stato assicurato regolare svolgimento alla campagna derrate siciliana, nonostante che essa avesse avuto una intensità superiore a quella di tutte le annate precedenti.

Successivamente si sono verificati eventi eccezionali che hanno turbato il regolare esercizio della linea Napoli-Villa S. Giovanni, e cioè l'interruzione per frana del tratto Vietri sul Mare-Salerno, seguita da periodi di esercizio su un solo binario, l'occupazione da parte dei manifestanti della stazione di Battipaglia, con conseguente interruzione della circolazione e lo sciopero di ventiquattro ore del personale ferroviario, avvenuto il 19 aprile 1969, cause che hanno generato la giacenza, su entrambi i lati dello Stretto di Messina, di numerosi carri in attesa di traghettamento.

Nel frattempo, poi, alle esigenze degli speditori siciliani di agrumi si sono venute a sommare quelle per l'esportazione di altri prodotti agricoli (primizie e patate novelle), cosicché le necessità complessive per il solo traffico di derrate hanno superato spesso la capacità complessiva di trasporto offerta dai servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato.

Per fronteggiare tale situazione eccezionale, sono stati adottati, con rito d'urgenza, i seguenti provvedimenti:

l'utilizzazione in servizio continuativo (24 ore su 24 ore) di tutte le sette navi traghetto disponibili, esclusa cioè la nave traghetto « 2° Aspromonte » ferma per l'esecuzione di lavori di manutenzione e le visite di ri classifica richieste dal Registro italiano navale;

l'inversione delle funzioni affidate alle navi traghetto « Villa » e « Messina » (precedentemente utilizzate, rispettivamente, per il trasporto di carri ferroviari tra Messina e Villa S. Giovanni e per il trasporto di viaggiatori e automezzi pesanti tra Messina e Reggio Calabria), in modo da aumentare la capacità di traghettamento dei veicoli fer-

roviari, stante la maggiore capacità della nave traghetto « Messina », e l'istituzione di un terzo turno di equipaggi sulla « Messina » stessa;

l'offerta agli utenti di servizi camionistici sostitutivi per il trasporto di derrate da stazioni della Sicilia a stazioni della Calabria, con passaggio dello Stretto anche su mezzi privati, e proseguimento dalle stazioni continentali in carri ferroviari, a condizioni tariffarie pari a quelle del trasporto completamente ferroviario;

l'intervento presso le società private esercenti traghetti di automezzi attraverso lo Stretto perchè intensificassero i loro servizi, nonchè il noleggio da parte delle Ferrovie dello Stato di un'apposita nave per contribuire ad aumentare le possibilità di passaggio degli automezzi in servizio sostitutivo.

A seguito di tali provvedimenti, e trovandosi anche nella fase decrescente l'intensità della campagna agrumaria, la situazione si è poi del tutto normalizzata.

A prescindere da tali provvedimenti di carattere contingente, si aggiunge che, come è noto, l'Azienda è impegnata nella realizzazione, già in gran parte attuata, di un vasto programma di interventi, diretti al miglioramento ed al potenziamento dei propri servizi di traghetto. Tale programma, che ha comportato un finanziamento complessivo assai prossimo ai 30 miliardi di lire, concerne in particolare le attrezzature terminali di Villa S. Giovanni e di Messina al fine di razionalizzare e semplificare le operazioni di imbarco e sbarco dei rotabili ferroviari, degli autoveicoli e dei passeggeri, evitando le interferenze reciproche che precedentemente ostacolavano i rispettivi movimenti; la modifica delle esistenti invasature e l'approfondimento dei rispettivi fondali per consentire l'attracco delle navi traghetto di maggior tonnellaggio: l'ampliamento dei retrostanti piazzali di Villa S. Giovanni e di Messina per aumentare le capacità ricettive; il potenziamento della flotta, mercè costruzione di tre nuove navi traghetto, di cui le prime due (la « S. Francesco di Paola » e la « Iginia »), sono già entrate in servizio,

mentre per la terza (« Sibari ») l'entrata in linea è prevista per il prossimo mese di marzo.

Mercè tali provvedimenti l'Azienda delle ferrovie dello Stato potrà disporre di una potenzialità di traghettamento tale da poter fronteggiare le esigenze dei relativi traffici in atto e di quelli prevedibili a medio termine.

Per quanto concerne la proposta di creare altri terminali del servizio di traghetto in corrispondenza di determinate località della Sicilia più prossime alle zone di maggior produzione ortofrutticola (Siracusa, Catania, Riposto), si fa presente che la proposta stessa potrà essere inquadrata nell'ambito di uno studio in corso sui problemi inerenti alle comunicazioni tra Sicilia e continente che tenga conto sia della situazione derivante dall'entrata in servizio delle due nuove navi traghetto sopra citate, sia del prevedibile sviluppo di nuove tecniche di trasporto, quale ad esempio quella dei *containers*, sia delle previsioni di realizzazione di un collegamento stabile attraverso lo Stretto di Messina.

Per la soluzione di quest'ultimo problema che riveste particolare interesse per questa Amministrazione, è stato pubblicato — come è noto — nella *Gazzetta Ufficiale* il bando di concorso internazionale di idee, indetto con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 12 maggio 1968, n. 3140, per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

Il bando è stato predisposto dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali in collaborazione con l'Azienda ferroviaria e sullo stesso è stato sentito il parere del Consiglio nazionale delle ricerche.

Per consentire la più ampia partecipazione possibile a tale concorso da parte di tecnici non solo italiani, copia del bando è stata trasmessa dall'ANAS al Ministero degli affari esteri perchè, tramite le nostre rappresentanze, il bando stesso potesse avere la più ampia diffusione all'estero.

Il termine di presentazione degli elaborati, che in base al bando di concorso veniva a

scadere il 25 settembre 1969, è stato prorogato al 1° dicembre 1969.

Di tale proroga è stata data ampia diffusione sulla stampa sia nazionale che estera.

Il concorso ha suscitato notevole interesse sia in Italia che all'estero, come è dimostrato dalle numerosissime adesioni pervenute e da circa 50 elaborati già presentati.

A seguito dell'approvazione della legge 28 marzo 1968, n. 384, è stata nominata dal Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, di concerto col Ministro del tesoro, un'apposita Commissione che ha già iniziato i suoi lavori. Detta Commissione, nell'acquisizione degli elementi necessari all'esame di fattibilità, non mancherà di servirsi dei mezzi più idonei e delle tecniche più avanzate, cercando di operare sempre in condizioni di massima sicurezza.

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

31 gennaio 1970

MAGNO, DI VITTORIO BERTI Baldina.
— *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che la società concessionaria della ferrovia garganica, per le sue precarie condizioni economiche, non è in grado di garantire il buon andamento e il miglioramento del servizio, per cui è necessario affrontare il problema di una nuova gestione della suddetta ferrovia. (int. scr. - 2864)

RISPOSTA. — La società « Ferrovie del Gargano » fruisce, per la ferrovia in parola, della concessione periodica di sussidi integrativi di esercizio, sulla cui utilizzazione vigila il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile impartendo tra l'altro tassative prescrizioni dirette ad assicurare la regolare e più appropriata amministrazione dei fondi erogati.

Per quanto riguarda la situazione tecnica dell'esercizio, da ispezioni e sopralluoghi effettuati, non risulta che vi siano osservazioni da fare sulle condizioni generali del materiale rotabile, della sede e dell'officina.

Circa la possibilità di estromettere l'attuale concessionario dalla gestione per la eventuale attuazione di una gestione governativa, si fa presente che ciò è possibile soltanto nei casi previsti dall'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, oppure con l'emanazione di una apposita legge.

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

31 gennaio 1970

MINELLA MOLINARI Angiola. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti intenda prendere perchè negli istituti e nelle scuole di istruzione secondaria statali della provincia di Genova l'insegnamento della lingua tedesca, che è venuto gravemente contraendosi nel corso degli ultimi anni con la riduzione al minimo o addirittura l'eliminazione delle ore di insegnamento di tale lingua in numerosi istituti di istruzione media e professionale, venga non solo conservato, ma potenziato e sviluppato in rapporto sia alle esigenze di occupazione degli insegnanti abilitati, molti dei quali sono rimasti disoccupati o debbono insegnare in altre provincie, sia alle esigenze più generali, culturali ed economiche, della provincia, tenendo conto dell'importanza fondamentale che hanno per le sue prospettive economiche l'afflusso di forti correnti turistiche di lingua tedesca, le esportazioni dei prodotti dell'agricoltura e della floricoltura ligure ed i rapporti industriali e tecnologici.

In particolare, l'interrogante chiede se il Ministro, appoggiando con atti concreti l'indirizzo già dato, attraverso una specifica circolare ai presidi, dal Provveditorato di Genova, intenda favorire ovunque possibile l'istituzione di nuove sezioni di insegnamento, autorizzandone la permanenza o la nuova apertura anche quando eventualmente il numero degli iscritti fosse inizialmente modesto. (int. scr. - 2372)

RISPOSTA. — Si fa presente che l'insegnamento della lingua tedesca viene impartito

nella provincia di Genova nei seguenti istituti e scuole:

- 1) liceo scientifico « Cassini » di Genova;
- 2) istituto tecnico commerciale « Vittorio Emanuele II » di Genova;
- 3) istituto professionale commerciale « Vivaldi » di Genova-Nervi;
- 4) istituto professionale alberghiero « Marco Polo » di Genova;
- 5) scuola media « Canevari » di Genova;
- 6) scuola media « Doria » di Genova;
- 7) scuola media « G. B. Della Torre » di Chiavari.

Purtroppo, nelle scuole medie, in cui vi sono cattedre della predetta disciplina, i capi di istituto trovano notevole difficoltà a formare le classi data la tendenza generale dei genitori ad iscrivere i propri figli in classi ove si insegna la lingua inglese o, perlomeno, la lingua francese.

Per gli istituti secondari di secondo grado gli alunni scelgono liberamente la lingua straniera e proseguono di solito quella iniziata nella scuola media.

Tale scelta non può che essere rispettata anche se entro tali limiti il Ministero della pubblica istruzione non ha mancato di incoraggiare la scelta dello studio della lingua tedesca.

Per quanto concerne in particolare gli istituti professionali, si fa presente che l'insegnamento della lingua tedesca può essere svolto nelle sezioni di accompagnatrice turistica, addetto alla portineria d'albergo e addetto alla segreteria ed amministrazione d'albergo.

In tali sezioni, infatti, il programma ministeriale prevede lo studio di tre lingue di cui le prime due sono sempre inglese e francese mentre la terza può essere tedesco o spagnolo.

La scelta tra la lingua tedesca e quella spagnola, come terza lingua dopo il francese e l'inglese, non dipende tanto dalle preferenze degli alunni quanto dalle previsioni che la stessa direzione della scuola è

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

8 FEBBRAIO 1970

tenuta a fare in ordine alle future possibilità di occupazione degli allievi.

Il Ministro della pubblica istruzione
FERRARI-AGGRADI

28 gennaio 1970

MURMURA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se intenda proporre una modifica del provvedimento CIP nel senso di portare almeno a 2.500 watt gli attacchi gratuiti, essendo l'attuale misura di 1.000 watt assolutamente insufficiente. (int. scr. - 2477)

RISPOSTA. — Il problema sollevato nella interrogazione si inquadra nei provvedimenti del Comitato interministeriale dei prezzi n. 941 del 29 agosto 1961 e n. 949 dell'11 novembre 1961, concernenti la unificazione delle tariffe e dei contributi di allacciamento in tutto il territorio nazionale.

Nell'adozione delle tariffe e dei prezzi stabiliti con il citato provvedimento CIP n. 941 fu tenuto conto degli oneri per l'allacciamento gratuito delle utenze di potenza non superiore a 1.000 watt situata nel centro urbano oppure, se fuori di questo, a non oltre 300 metri da una cabina di trasformazione, mentre nel provvedimento CIP n. 949 vennero regolamentati, conseguentemente, i contributi di allacciamento per la parte di oneri che non erano compresi nelle suddette tariffe, e cioè relativamente a tutte le altre utenze.

In questa situazione, aumentare il limite per gli allacciamenti gratuiti a 2.500 watt comporterebbe un notevole onere per l'Enel tenuto anche conto che l'allacciamento gratuito, in tal modo, verrebbe ad interessare la maggior parte delle nuove utenze.

In ogni modo il citato provvedimento CIP n. 949 già prevede, per gli allacciamenti in bassa tensione di utenti ubicati entro certi limiti di distanza dalle cabine di trasformazione, l'applicazione di contributi forfettari (lire 5.000 o 6.000 per kW) già molto favorevoli per l'utenza, in quanto rappre-

sentano solo una modesta aliquota della spesa necessaria per eseguire l'allacciamento.

*Il Ministro dell'industria,
del commercio e dell'artigianato*
MAGRÌ

3 febbraio 1970

PEGORARO. — *Ai Ministri dell'interno, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che la situazione nel settore lattiero-caseario della provincia di Padova è sempre molto instabile, e quindi preoccupante, nonostante i leggeri aumenti dei prezzi alla produzione determinati principalmente dalla drastica riduzione del patrimonio zootecnico che ha fatto seguito alla crisi delle scorse annate, quando il prezzo del latte era sceso a lire 45-50 il litro;

che tale situazione è determinata dal fatto che i prezzi dei prodotti necessari all'agricoltura sono sempre più elevati ed incontrollati;

che la nostra agricoltura deve competere con quelle di altri Paesi più sviluppate e meglio difese;

che i produttori lattiero-caseari sono in balia degli industriali del settore, i quali traggono enormi profitti a danno dei produttori e dei consumatori, sia quando pagavano il latte a 45-50 lire al litro, sia ora che sono costretti a pagarlo un po' di più, trasferendo immediatamente tale aumento sui consumatori;

rilevato il grave malcontento che si è determinato sia tra i produttori, sia tra i consumatori padovani a seguito della recente decisione del Comitato provinciale prezzi, che ha stabilito di aumentare di lire 10 il litro il prezzo del latte al consumo, senza alcun beneficio per i produttori,

si chiede di conoscere se non ritengano urgente:

1) emanare direttive affinché siano istituite apposite commissioni con il compito di stabilire un prezzo minimo del latte alla produzione, sufficiente a compensare

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

8 FEBBRAIO 1970

il lavoro del coltivatore e della sua famiglia, in modo da garantire la produzione di latte alimentare e favorire allo stesso tempo il miglioramento della qualità del prodotto nell'interesse dei consumatori;

2) intervenire affinché sia revocato il provvedimento del Comitato provinciale prezzi ed istituito un severo controllo sulla qualità e sul prezzo del latte immesso al consumo, con particolare riferimento al problema del latte magro. (int. scr. - 2279)

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro dell'interno e per il Ministro dell'agricoltura e delle foreste.

Con provvedimento del 1° agosto 1969 pubblicato sul Foglio degli annunci legali del giorno 15, si è resa esecutiva, a far tempo dal 21 agosto, la decisione presa il 31 luglio dal Comitato provinciale prezzi di trattare per un aumento di 10 lire al litro in detta città del prezzo del latte alimentare che era fermo dal 2 settembre 1965 sulle lire 110 per latte pastorizzato in bottiglia.

Richiesta di aumento era stata presentata dal presidente del Consorzio latte alimentare e dal presidente dell'Associazione provinciale allevatori motivandola con le seguenti osservazioni:

i costi di produzione, raccolta, lavorazione e distribuzione risultavano sensibilmente superiori a quelli accertati nel 1965 quando si era fissato il prezzo in atto;

i listini prezzi del latte elaborati dalla Camera di commercio di Vicenza, e ai quali si rifanno per consuetudine gli operatori del padovano, riportavano per il periodo novembre 1968 - febbraio 1969 un prezzo alla produzione pari a lire 69,75 al chilogrammo e prevedevano per il successivo quadrimestre un aumento a 71-72 lire sempre al chilogrammo;

i Comitati prezzi di molte province venete avevano già provveduto ad aumentare il prezzo di detto genere sulla base degli elementi oggettivi di costo accertati.

La richiesta di cui sopra era stata portata a conoscenza della Federazione provinciale

coltivatori diretti, dell'Unione provinciale agricoltori e del Consorzio provinciale produttori del latte.

Il Comitato prezzi, riunitosi il 31 luglio, dopo avere accertato che i dati indicati dai richiedenti corrispondevano a quelli rilevati dall'Ispettorato provinciale dell'alimentazione, decideva per il dianzi accennato aumento di 10 lire al litro, allineando così il prezzo di Padova a quello che fin dal 1° giugno era praticato nelle province di Belluno, Gorizia, Pordenone, Trento, Udine e Verona mentre avrebbe superato di sole 5 lire il prezzo di Rovigo e Vicenza, e sarebbe rimasto di lire 5 al disotto di quello di Venezia giunto a quota 125.

Il provvedimento ha arrecato immediati benefici ai produttori ove questi erano riuniti in associazioni — come nel caso della Centrale del latte di Este, che ha riversato sul produttore ben lire 9,50 delle stabilite 10 di aumento, mentre lo stesso beneficio ha tardato ad esplicarsi laddove i produttori non erano sostenuti da una adeguata loro organizzazione.

Poichè, d'altra parte, il consolidamento dell'economia lattiero-casearia appare collegato ad un profondo riordinamento delle strutture che consenta di razionalizzare la produzione e la commercializzazione del latte, l'Ispettorato provinciale dell'agricoltura di Padova ha affrontato un programma di riordinamento del settore su basi cooperative, che, presentato il 30 ottobre 1969 a tutte le organizzazioni economiche e sindacali della provincia, è stato unanimemente accolto.

*Il Ministro dell'industria,
del commercio e dell'artigianato*
MAGRÌ

3 febbraio 1970

PIOVANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga di riconsiderare il caso degli insegnanti di educazione fisica che hanno conseguito l'idoneità ai sensi della legge 30 dicembre 1960, numero 1727, ai quali si nega la valutazione dei due anni di corso come anni di servizio, mentre a coloro che hanno conseguito l'ido-

neità frequentando il corso 1966-69, ai sensi della legge 24 ottobre 1968, n. 952, la valutazione dei tre anni di corso agli effetti della graduatoria per incarichi a tempo indeterminato viene riconosciuta. (int. scr. - 2663)

RISPOSTA. — L'onorevole interrogante si riferisce evidentemente alla disposizione contenuta nell'articolo 5, penultimo comma, n. 1), della ordinanza ministeriale 17 giugno 1969 sul conferimento degli incarichi e supplenze per l'anno scolastico 1969-70 che prevede, a favore dei diplomati dei corsi speciali di studio ISEF di cui alla legge 24 ottobre 1966, n. 932, aspiranti all'inclusione nelle graduatorie provinciali dei non abilitati di educazione fisica, la valutazione del servizio prestato dall'anno scolastico 1966-1967.

Partendo, presumibilmente, dal presupposto che l'indicata valutazione, in quanto corrispondente al periodo di frequenza dei citati corsi speciali di studio ISEF (svoltisi nel triennio accademico 1966-67 - 1968-69) trovi appunto ragione in siffatta frequenza, l'onorevole interrogante chiede che, analogamente, nei riguardi degli aspiranti forniti dell'attestato di idoneità all'insegnamento della educazione fisica conseguito al termine dei corsi di formazione professionale di cui alla legge 30 dicembre 1969, n. 1727, venga prevista la valutazione di due anni di servizio, corrispondenti alla durata biennale di questi corsi.

Si precisa al riguardo che il beneficio come sopra concesso ai diplomati dei corsi speciali ISEF trova fondamento nell'articolo 4 della legge 2 aprile 1968, n. 467, che ha espressamente riconosciuto ai partecipanti ai corsi medesimi, per l'insegnamento prestato a decorrere dall'anno scolastico 1966-67, quali iscritti nelle graduatorie provinciali previste dall'articolo 5 della legge n. 932 del 1966 la qualifica di supplenti annuali « a tutti gli effetti », tra i quali si è ritenuto doversi comprendere anche la valutazione del servizio.

E poichè, invece, non esiste analoga norma per i partecipanti ai corsi di formazione professionale ex legge n. 1727 del 1966, la richiesta di valutazione, per questi ultimi,

del biennio corrispondente alla durata di tali corsi, non ha potuto trovare accoglimento.

Il Ministro della pubblica istruzione
FERRARI-AGGRADI

28 gennaio 1970

SEMA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza della grave decisione presa dal Provveditorato agli studi di Trieste, con cui sono state chiuse, per il nuovo anno scolastico, una classe della scuola slovena di Barcola ed un'altra della scuola slovena di via S. Francesco, con relativa riduzione dell'unità insegnante dall'organico, contravvenendo con ciò alle disposizioni vigenti per tali scuole, (difatti non vi è stata una riduzione degli allievi tale da giustificare il provvedimento, che, viceversa, crea nuovi disagi alla scolaresca, costretta a lezioni tenute in comune tra più corsi) e se non intenda far ritirare l'assurda decisione, grave ed ingiusta in via di principio e in via di fatto. (int. scr. - 2380)

RISPOSTA. — Si fa presente che ai sensi della legge 19 luglio 1961, n. 1012, con decreto ministeriale 16 novembre 1964, registrato alla Corte dei conti il 20 febbraio 1965, i posti di ruolo organico degli insegnanti elementari per le scuole con lingua di insegnamento slovena della provincia di Trieste sono stati determinati in numero di 100.

Il competente provveditore agli studi con decreto n. 7471/1 del 21 giugno 1965, provvedimento citato dall'onorevole interrogante, ha recepito il decreto ministeriale, fissando il ruolo organico in conformità.

All'inizio del corrente anno scolastico, come ogni anno, si è reso necessario qualche assestamento nella dislocazione dei 100 posti in organico.

Pertanto, accogliendo la proposta del competente ispettore scolastico per le scuole elementari con lingua di insegnamento slovena, il Provveditorato agli studi di Trieste con decreto n. 14293/1 del 29 settembre

1969 ha soppresso un posto nella scuola elementare di Trieste - Via S. Francesco - ed un posto in quella di Trieste - Barcola - istituendo contemporaneamente un nuovo posto a Sgonico ed uno a Gropada. Tale provvedimento si è reso necessario, perchè, a chiusura delle iscrizioni, erano risultati 4 posti di insegnante per 34 alunni sia in via S. Francesco che a Barcola, mentre nelle scuole di Sgonico vi erano 2 posti rispettivamente per 33 e 30 alunni. Con tale assetto sono stati assegnati invece 3 insegnanti per i 34 alunni di Barcola, 3 per i 34 alunni di via San Francesco, 3 per i 33 alunni di Sgonico e 3 per i 30 alunni di Gropada, con una media per insegnante di 10-11, 3 alunni.

Si fa presente al riguardo che questa è la media generale delle scuole elementari in lingua slovena; infatti sono in funzione 100 classi per 1114 alunni.

Premesso quanto sopra non si ravvisano, nel provvedimento in questione, violazioni delle norme vigenti in materia.

Il Ministro della pubblica istruzione
FERRARI-AGGRADI

28 gennaio 1970

SPASARI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Per conoscere come si intende risolvere — con l'urgenza che il caso richiede e per l'ansiosa, giustificata attesa della popolazione — il gravissimo ed annoso problema delle carceri di Catanzaro, che si trovavano nel complesso di un antico, vecchissimo e lesionato fabbricato circondato da terrapieni e da caverne, in parte crollato il 4 gennaio 1970 provocando quattro vittime, numerosi feriti, il trasloco di quaranta famiglie che abitavano in case limitrofe, lesionate dal predetto crollo, nonchè il trasferimento dei detenuti in altre città, con dannose conseguenze sull'andamento del lavoro giudiziario della Corte di appello e del Tribunale del capoluogo.

La soluzione di tale problema, che irresponsabilmente si trascina da un decennio,

anche a causa di contrasti e ritardi burocratici, è divenuta ormai indifferibile. Si impone pertanto la sollecita costruzione delle nuove carceri di Catanzaro, che si attende dal 1959. Fu, infatti, nel dicembre del 1959, quando l'interrogante era Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, che si dispose il finanziamento di 700 milioni di lire per tale costruzione, fu acquistato dal comune di Catanzaro, attraverso la spesa di 100 milioni, e messo a disposizione, l'ampio suolo necessario per la nuova costruzione e fu redatto il relativo progetto di massima dall'architetto professor Saul Greco dell'Università di Roma. Ma, purtroppo, la predetta somma fu poi irresponsabilmente stornata e persino i 7 miliardi messi a disposizione con la legge 17 ottobre 1967, n. 964, furono destinati a far fronte — come comunicato dal Ministero di grazia e giustizia al sindaco di Catanzaro con nota del 18 giugno 1968 — « a gravissime esigenze nel settore dell'edilizia penitenziaria, che presentavano carattere di priorità rispetto alla pur grave situazione delle carceri di Catanzaro », mentre la situazione di dette carceri, che lo stesso Ministero di grazia e giustizia indicava già grave, è stata sempre di fatto la più grave ed è andata sempre più peggiorando, tanto che si è verificato il disastro del 4 gennaio 1970, con le suddette luttuose conseguenze, ed altri crolli stanno verificandosi, per cui urge far demolire l'intero complesso — come chiesto dal sindaco, con apposita ordinanza — al fine di evitare ulteriori più gravi danni.

Tutto ciò premesso, le vittime ed i feriti innocenti del disastro, le numerose famiglie allontanate dalle proprie abitazioni e dai propri averi ed alloggiate con enorme disagio in alberghi, nonchè le giuste rimostranze e l'allarme della popolazione impongono ormai che siano accertate non solo le responsabilità del disastro, ma altresì quelle degli storni dei finanziamenti e dei deplorabili ritardi e si provveda, senza ulteriori indugi, alla costruzione delle nuove carceri di Catanzaro, per le quali, si ripete, è già pronto da dieci anni l'ampio suolo all'uopo acquistato e messo a disposizione sin dal 1959 dall'Amministrazione comunale.

Con riserva di trasformare, occorrendo, la presente interrogazione in interpellanza, si attende una urgente risposta che valga a rasserenare la popolazione angosciata del capoluogo e dell'intera regione calabrese. (int. scr. - 2912)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Non può non concordarsi su quanto viene fatto presente nell'interrogazione circa le gravi e dolorose conseguenze derivate, sotto vari aspetti, dal crollo di parte dell'edificio adibito a carceri giudiziarie in Catanzaro, verificatosi il 4 gennaio 1970 senza, peraltro, che si fosse determinata alcuna situazione che potesse far sospettare pericoli di cedimenti. Per quanto riguarda l'accertamento delle eventuali responsabilità in ordine al disastroso evento, si informa che è in corso inchiesta dell'autorità giudiziaria e, parallelamente, inchiesta amministrativa disposta dai competenti organi del Ministero dei lavori pubblici.

Torna ora opportuno ricordare che la costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Catanzaro fu ritenuta da questo Ministero esigenza prioritaria, già al momento di operare la distribuzione dei fondi che, con la nota legge 24 luglio 1959, n. 622, erano stati stanziati a favore dell'edilizia penitenziaria. E tale priorità fu ritenuta esistente indipendentemente dalla considerazione di ragioni statiche poichè nè in quell'epoca e neppure, come si è accennato, successivamente, si erano delineati pericoli di crollo.

A seguito dei calcoli operati dagli organi tecnici dei lavori pubblici risultò che, per la costruzione dell'opera, occorrevano lire 700 milioni; pertanto, con decreto interministeriale del 27 novembre 1959, tale somma fu destinata al predetto fine.

La competenza a provvedere alla progettazione fu assunta, in base alle disposizioni di legge vigenti, dagli organi dei lavori pubblici, i quali affidarono, nel giugno 1960, il relativo compito ad una Commissione di architetti presieduta dal professor architetto Saul Greco.

Sin dal maggio 1962, sembrando che l'incarico di progettazione non venisse esple-

tato con la necessaria sollecitudine, questo Ministero e quello dei lavori pubblici rivolsero pressanti sollecitazioni alla Commissione predetta avendo assicurazioni che il progetto sarebbe stato ultimato e presentato entro il primo settembre 1962. Si delineava, invero, il pericolo che un ulteriore ritardo avrebbe potuto provocare la indisponibilità della somma stanziata la quale andava in perenzione amministrativa il 30 giugno 1963. Successivamente alla data suindicata del 1° settembre 1962 si ebbero vari incontri tra i membri di questo Ministero, del Genio civile e della Commissione di architetti per definire la progettazione di massima ed esecutiva dell'opera ed intervennero altri solleciti dal Dicastero dei lavori pubblici nei confronti dei progettisti, invitati ad adempiere il loro compito in tempo utile. Purtroppo nel dicembre 1962 apparve chiaro che nell'ulteriore periodo di tempo di sei mesi disponibile sino alla data di perenzione (30 giugno 1963), non sarebbe stato assolutamente possibile ottenere, a parte la progettazione di massima (presentata, poi, l'8 febbraio 1963), il completamento del progetto esecutivo e dei computi metrici estimativi, nonchè l'approvazione del progetto da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il rituale parere del Consiglio di Stato, la preordinazione e l'espletamento della gara d'appalto ed il conseguente decreto di aggiudicazione, tutti adempimenti necessari all'incameramento effettivo per l'opera della somma di lire 700 milioni.

Per tal motivo soltanto, e non per diverse considerazioni, o per capriccio, si rese inevitabile stornare l'anzidetta somma con il decreto interministeriale del 10 dicembre 1962, affinchè fosse almeno utilizzata per altre opere in corso, evitando la perenzione amministrativa ormai prossima.

Circa poi la lamentata omessa inclusione della costruzione del nuovo carcere di Catanzaro nel piano attuato sulla base del successivo stanziamento di lire 7 miliardi di cui alla legge 17 ottobre 1967, n. 964, menzionata nella interrogazione, si precisa che ciò non fu possibile essendo stata ritenuta esigenza assolutamente prioritaria, in quel momento, distribuire la somma per il

completamento di varie opere del precedente piano del 1959 rimaste in parte ineseguite, con grave pregiudizio, per il sopravvenuto aumento dei prezzi.

L'imprevedibile, improvvisa, inagibilità del vecchio edificio ora verificatasi ha indubbiamente creato una situazione di speciale gravità ed urgenza che questo Ministero intende affrontare con eccezionali iniziative. È stato infatti predisposto un apposito provvedimento legislativo per lo stanziamento della somma necessaria per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Catanzaro.

Il Ministro di grazia e giustizia
GAVA

5 febbraio 1970

TEDESCO Giglia, DEL PACE, FABBRINI.
— *Al Ministro della pubblica istruzione.* —

Per conoscere se sia stato preso in esame il voto espresso dal Consiglio provinciale di Siena e dalla Giunta provinciale di Arezzo perchè vengano reperiti dallo Stato, oltre quelli previsti dalla legge n. 641, altri finanziamenti straordinari in modo da poter assicurare la piena attuazione dei programmi di edilizia scolastica, predisposti dalle varie commissioni provinciali ed attualmente all'esame dei competenti organi deliberativi, e perchè siano studiate procedure più rapide per una efficace e tempestiva applicazione della legge predetta, in modo che la stessa risponda veramente alle attese ed alle finalità per le quali è stata approvata.

In particolare si suggerisce, da parte degli interroganti, che le somme stanziare per finanziare il piano nel triennio vengano spese tutte assieme onde accelerare l'iter del piano stesso, proprio perchè esso si è già rivelato al di sotto del fabbisogno, anche immediato. (int. scr. - 2178)

RISPOSTA. — Pur riconoscendo l'utilità di nuovi interventi dello Stato intesi ad eliminare le persistenti carenze di edilizia scolastica, non può non tenersi conto della esigenza di reperire i fondi necessari per simili iniziative, compatibilmente con la esigenza di finanziare i provvedimenti che

rientrano nel programma di Governo, secondo le priorità stabilite.

Si fa presente circa lo snellimento delle procedure per una « efficace e tempestiva applicazione » della legge 641, che a suo tempo è stato all'uopo predisposto, d'intesa col Ministero dei lavori pubblici e approvato dal Consiglio dei Ministri, il decreto-legge 24 ottobre 1969, n. 701, convertito in legge 22 dicembre 1969, n. 952.

Si segnala poi che, con il programma triennale di edilizia scolastica, recentemente elaborato dal Comitato centrale, sono messe a disposizione dei Comitati regionali, che provvedono alla formulazione dei piani esecutivi regionali, tutte le risorse finanziarie previste dalla legge 641.

Il Ministro della pubblica istruzione
FERRARI-AGGRADI

28 gennaio 1970

VIGNOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che nel comune di Montecorvino Rovella (Salerno), nonostante le continue e pressanti rimostranze rappresentate agli organi provinciali e regionali dell'Enel, perdura, peggiorando quotidianamente, il disservizio nella fornitura di energia elettrica per uso domestico ed industriale;

che numerose industrie impegnate nella lavorazione di prodotti stagionali, sempre a causa della mancata erogazione di energia elettrica, hanno subito la perdita di numerose ore lavorative, con gravi danni per i lavoratori, e che l'abbassamento continuo di tensione ha procurato guasti alle apparecchiature elettriche, con gravi danni economici,

si chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per eliminare tale grave inconveniente. (int. scr. - 2303)

RISPOSTA. — Al fine di migliorare il servizio di distribuzione di energia elettrica nel comune di Montecorvino Rovella (Salerno),

grosso centro agricolo e commerciale dell'entroterra salernitano, l'esercizio distrettuale della Campania fin dal 1965 aveva progettato la costruzione di una nuova linea a 20 kW dalla cabina primaria a 60 kW di Salerno alla cabina di Montecorvino.

Tale linea, a causa dei ritardi avutisi nell'ottenimento dei decreti di imposizione coattiva delle necessarie servitù — richiesti nel febbraio 1966 e rilasciati nell'agosto 1968 — è entrata in servizio il 26 settembre 1969.

Con l'attuazione di detto impianto si è già ottenuto un primo decisivo miglioramento nella regolarità e continuità del servizio. Un altro collegamento tra Montecorvino Rovella ed il nuovo impianto idroelettrico del Tusciano, consentirà un ulteriore miglioramento.

Infine, sempre allo scopo di migliorare il servizio di distribuzione è stato predisposto un ampio programma di lavori, che prevede una spesa di circa 60 milioni di lire, per la sistemazione ed il potenziamento della rete a media e bassa tensione dell'intero territorio del comune dove, peraltro, sono state attivate recentemente tre nuove cabine di distribuzione.

I lavori citati inizieranno non appena da parte degli organi ed enti competenti, tra cui l'ANAS, saranno rilasciate le necessarie autorizzazioni.

*Il Ministro dell'industria,
del commercio e dell'artigianato*
MAGRÌ

3 febbraio 1970

ZUGNO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritenga urgente intervenire al fine di consentire anche al personale militare il riscatto della casa assegnata normalmente in locazione dall'INCIS.

Come è noto, circa due anni fa l'INCIS, dietro ordine del Ministero della difesa-esercito, intimò lo sfratto ai locatari dei suddetti alloggi in quanto posti in quiescenza, e ciò

si fece senza nessuna discriminazione e tolleranza. Sospesi poi gli sfratti per opportuno intervento ministeriale, risulta che l'INCIS sia stato nuovamente sollecitato a darvi corso.

Il personale militare colpito si trova quindi in una critica situazione economica e morale, sia perchè si vede discriminato ingiustamente rispetto agli altri dipendenti dello Stato per quanto concerne il principio della « casa a riscatto », sia perchè oggi, posto in pensione, con emolumenti sensibilmente ridotti rispetto agli assegni di attività, si troverebbe a dover affrontare il grave problema economico della locazione di un alloggio a canone libero. (int. scr. - 2978)

RISPOSTA. — Gli alloggi INCIS-militari, concessi a ufficiali e sottufficiali in servizio permanente, sono costruiti per lo specifico scopo di far fronte alle necessità dei trasferimenti ai quali il personale militare è frequentemente soggetto più di ogni altro dipendente dello Stato.

In relazione a tale finalità il problema del riscatto dei predetti alloggi appare di difficile soluzione in quanto non compatibile con le esigenze di servizio dell'Amministrazione militare.

Per la stessa ragione non appare possibile disporre deroghe alle disposizioni per il recupero degli alloggi occupati da coloro che non ne hanno più titolo.

D'altra parte è da tener presente che il personale non avente più diritto all'alloggio INCIS-militari può partecipare ai concorsi per l'assegnazione degli altri alloggi di tipo popolare ed economico (INA-Casa, GESCAL, Istituti autonomi case popolari).

Sono inoltre considerate attentamente altre possibili iniziative per assicurare una casa agli ex dipendenti che devono rilasciare quella di cui fruivano durante il servizio.

Il Ministro della difesa
GUI

3 febbraio 1970