

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 15 febbraio 1970)

### INDICE

BONAZZI: Per una breve sosta a Bologna dei super-rapidi Roma-Milano (2905) (risposta GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> ) . . . . .	Pag. 1718	attrezzature scolastiche all'Istituto commerciale di Chiusi (2434) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	Pag. 1724
BORSARI: Circolare del provveditore agli studi di Modena relativa ad una decurtazione dei contributi a favore del doposcuola e dei trasporti scolastici per l'anno 1969-70 (2379) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	1718	FILETTI: Disservizio nella distribuzione di energia elettrica al comune di Calatabiano (2473) (risp. MAGRÌ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i> ) .	1725
BRUSASCA: In merito al pagamento, da parte degli ECA, dei sussidi agli invalidi civili (2882) (risp. RESTIVO, <i>Ministro dell'interno</i> ) . . . . .	1719	GERMANO': Elementi da considerare nel raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania (2514) (risp. GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> ) . . . . .	1725
Per l'istituzione di una coppia di treni diretti da Milano a Genova via Novi Ligure (2987) (risp. GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> ) . . . . .	1719	Difficoltà delle aziende edilizie di Messina per la mancanza di cemento (2566) (risposta MAGRÌ, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i> ) . . . . .	1726
CARUCCI: Mancato funzionamento delle opere igieniche nel comune di Martina Franca (1793) (risp. RIPAMONTI, <i>Ministro della sanità</i> ) . . . . .	1720	LA ROSA: Chiusura della caserma dei carabinieri di Zappulla-Scorione (Modica) per inidoneità dei locali (2836) (risp. RESTIVO, <i>Ministro dell'interno</i> ) . . . . .	1727
DINDO: Sulla Risoluzione n. 29 relativa ai privilegi e alle immunità delle organizzazioni internazionali (2690) (risp. PEDINI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ) . . . . .	1721	MAGNO: In merito all'istituzione di una sezione staccata per chimici dell'Istituto tecnico industriale di Foggia (2482) (risposta FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	1727
DINDO, CAVEZZALI, TANSINI: Risoluzione n. 2 sull'insegnamento delle lingue vive (1459) (risp. FERRARI-AGGRADI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) . . . . .	1721	MAGNO, DI VITTORIO BERTI Baldina: Per la lavorazione <i>in loco</i> del sale prodotto nella salina di Stato di Margherita di Savoia (2839) (risp. Bosco, <i>Ministro delle finanze</i> ) . . . . .	1728
DINDO, PREMOLI: Sulla Raccomandazione n. 571 relativa alla instaurazione di un regime doganale semplificato per merci contenute in bagagli o in pacchi-regalo (2677) (risp. Bosco, <i>Ministro delle finanze</i> ) . . . . .	1724	MURMURA: Sugli illegittimi criteri seguiti dalla SIAE in sede di trattamento fiscale per i pubblici spettacoli (2985) (risp. Bosco, <i>Ministro delle finanze</i> ) . . . . .	1728
FABBRINI: Per la concessione dell'autonomia e per la dotazione delle indispensabili		PIRASTU, SOTGIU: Insufficienza degli stanziamenti disposti dallo Stato a favore del comprensorio del Cixerri (2895) (risp. TAVIANI, <i>Ministro senza portafoglio</i> ) . . . . .	1729

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

- ROMANO: Provvedimenti da adottare per consentire ai lavoratori che si recano quotidianamente da Salerno a Napoli con il treno n. 824 di raggiungere in orario il posto di lavoro (2979) (risp. GASPARI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . . . Pag. 1730
- SOTGIU, PIRASTU: Atteggimento degli organi di polizia di Cagliari nei confronti di cittadini appartenenti a raggruppamenti di sinistra (2944) (risp. RESTIVO, *Ministro dell'interno*) . . . . . 1730
- TANSINI: Sulla circolare dell'amministrazione postale di Piacenza relativa all'idoneità fisica del personale da assumere (2991) (risp. VALSECCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) . . . . . 1731
- Per la fermata a Piacenza dei rapidi Milano-Bologna e Bologna-Milano (2993) (risposta GASPARI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . . . 1732
- Sulla opportunità di elevare la stazione di Piacenza al grado di sovrintendenza (3039) (risp. GASPARI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . . . 1732
- VENTURI Lino, FILIPPA, LI VIGNI, DI PRISCO: Circa il trasferimento del maglificio « Faini » di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) (2596) (risp. MAGRÌ, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) . . . . . 1733
- VERONESI: Per la soluzione del problema degli attraversamenti delle linee ferroviarie Bologna-Verona e Bologna-Padova (3023) (risp. GASPARI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*) . . . . . 1734
- VERRASTRO: Imposizione di servitù militari nella zona del Vulture (1950) (risposta GUI, *Ministro della difesa*) . . . . . 1734

BONAZZI. — *Ai Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se — a conoscenza delle numerose proteste suscitate dalla decisione delle Ferrovie dello Stato di non far sostare alla stazione di Bologna i treni super-rapidi, di prossima istituzione, con percorrenza Roma-Milano e viceversa — non intenda promuovere un incontro con una commissione composta dai rappresentanti degli enti, delle categorie economiche, degli organismi preposti al turismo e dei parlamentari di Bologna.

L'interrogante ritiene che, attraverso tale iniziativa, sarà possibile al Ministro esaminare con la massima serenità ed obiettivi-

tà la questione e constatare come di certo non si tratti, da parte dei suddetti rappresentanti bolognesi, di voler fare alcun vittimismo — che sarebbe fuori luogo — quanto, invece, di presentare ragioni ed elementi validi a sostegno delle legittime richieste ed attese della città di Bologna. (int. scr. - 2905)

RISPOSTA. — L'effettuazione in via sperimentale, a decorrere dal prossimo orario estivo, di una coppia di treni « super-rapidi » fra Roma e Milano è diretta a soddisfare le ripetute istanze, rivolte alle Ferrovie dello Stato dagli operatori economici delle due metropoli, di poter disporre, fra le alternative di trasporto in atto possibili, anche di un collegamento ferroviario idoneo a consentire la partenza da uno dei terminali stessi intorno alle ore 8 del mattino per raggiungere l'altro verso le ore 13 (in ora cioè ancora utile per il disbrigo di affari nel pomeriggio) consentendo altresì l'eventuale rientro in sede nella stessa giornata, evitando viaggi notturni, mercè l'utilizzo dei già esistenti rapidi « MR » e « MN ».

L'anzidetta coppia di « super-rapidi », che rappresenta una novità assoluta sulla rete delle Ferrovie dello Stato è quindi stata studiata al fine di soddisfare specifiche esigenze, proprie ai due massimi centri operativi italiani e ben distinte da quelle afferenti ai traffici turistici o interregionali, per cui già esistono (e potranno all'occorrenza essere ulteriormente migliorate) altre idonee relazioni.

Si comunica comunque che il Ministro è disponibile per un eventuale incontro con l'onorevole interrogante e con i rappresentanti degli enti ed organizzazioni interessati.

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

6 febbraio 1970

BORSARI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni che hanno indotto il provveditore agli studi di Modena ad inviare una circolare ai Patronati scolastici di quella provincia comunicando

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

che i contributi a favore del dopo scuola e dei trasporti scolastici, previsti per l'anno scolastico 1969-70, saranno notevolmente decurtati e per chiedere se non si ritenga che le comunicazioni del provveditore agli studi di Modena siano in contrasto con le recenti assicurazioni date in materia al Paese e al Parlamento dallo stesso Ministro della pubblica istruzione. (int. scr. - 2379)

RISPOSTA. — Si fa presente che per l'anno scolastico 1969-70, al fine della istituzione da parte dei Patronati scolastici di doposcuola in favore degli alunni delle scuole elementari statali — a differenza degli altri anni, in cui si è avuta la possibilità di utilizzare rimanenze di fondi degli esercizi precedenti — non è stato possibile erogare somme superiori allo stanziamento previsto in bilancio (3 miliardi).

Conseguentemente, per il corrente anno scolastico, è stata ridotta del 28,4 per cento (rispetto all'anno 1968-69) la somma assegnata ad ogni provincia.

Premesso quanto sopra, si fa presente che il provveditore agli studi di Modena, nel comunicare ai Patronati scolastici l'importo del contributo per il doposcuola, non ha fatto altro che render nota la precisazione di cui sopra, così come era contenuta nell'apposita circolare ministeriale (5 luglio 1969 prot. numero A/16-7764).

Si fa inoltre presente che per il corrente anno scolastico il contributo alla provincia di Modena, per il trasporto gratuito degli alunni, non è stato decurtato, ma anzi aumentato: infatti è stata concessa la somma di lire 72.000.000 rispetto al contributo di lire 67.000.000, erogato lo scorso anno.

Si precisa tuttavia che nessuna comunicazione riguardo al contributo per il trasporto poteva essere fatta dal provveditore, nella circolare cui si riferisce l'onorevole senatore interrogante, dal momento che lo stesso non aveva ancora predisposto il piano di ripartizione dei contributi.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
FERRARI-AGGRADI

12 febbraio 1970

BRUSASCA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere quando saranno versati agli Enti comunali di assistenza i fondi necessari per il pagamento dei sussidi agli invalidi civili.

L'interrogante segnala l'impossibilità degli ECA di fare i pagamenti dovuti agli invalidi civili ai quali vengono a mancare, in questo periodo di particolare bisogno, i mezzi indispensabili per le loro necessità. (int. scr. - 2882)

RISPOSTA. — Appena entrata in vigore la legge 13 ottobre 1969, n. 743, con la quale è stato stabilito il finanziamento di lire 9 miliardi 800.000.000 per il pagamento dell'assegno mensile di assistenza ai mutilati ed invalidi civili per l'esercizio 1969, sono state disposte, a favore delle Prefetture, somministrazioni di fondi per complessive lire 5 miliardi 936.800.000 onde porre in grado gli enti comunali di assistenza di far fronte ai pagamenti a favore dei beneficiari.

La residua somma di lire 3.263.200.000 rimasta disponibile, sarà interamente erogata a decorrere dal 1° febbraio corrente.

Sono, pertanto, assicurati i mezzi finanziari per il regolare pagamento degli assegni maturati.

Si soggiunge, per quanto attiene agli assegni che matureranno successivamente, che, con decreto legge del 14 gennaio scorso, numero 2, è stato provveduto alla proroga per tutto il 1970 della provvidenza in questione e che sono in corso le procedure per assicurare la materiale disponibilità dei fondi.

*Il Ministro dell'interno*  
RESTIVO

10 febbraio 1970

BRUSASCA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per chiedere che sia istituita almeno una coppia di treni diretti da Milano a Genova, via Novi Ligure, con orari che possano permettere la regolare frequenza negli uffici di queste due città da parte dei residenti a Novi e nei dintorni.

Il comune di Novi in questi ultimi anni ha quasi raddoppiato la sua popolazione e

quelli finitimi hanno pure avuto notevoli incrementi di abitanti. Gli scambi di lavoro e di affari tra Novi, Genova e Milano sono conseguentemente in continuo aumento.

Il percorso Milano-Genova, via Novi, che fu il primo che unì per ferrovia queste due città, ha una lunghezza superiore di pochi chilometri a quello per Villalvernia e non presenta alcuna maggiore difficoltà per la trazione, con la possibilità, inoltre, di un facile recupero del tempo richiesto dalla deviazione.

L'interrogante confida nell'accoglimento della domanda che rivolge a nome delle popolazioni interessate, con la convinzione che ciò gioverà all'incremento del trasporto ferroviario nella zona interessata. (int. scr. - 2987)

RISPOSTA. — La città di Novi Ligure è già in atto collegata con Genova da numerose comunicazioni ferroviarie, ben distribuite nel corso della giornata, assicurate sia dai treni locali, sia da quelli a più lungo percorso circolanti sulla Torino-Alessandria-Genova con fermata a Novi Ligure.

Per quanto riguarda i collegamenti con Milano, i viaggiatori di Novi Ligure beneficiano, oltre che di comunicazioni dirette, anche delle coincidenze, a Tortona ed a Voghera, fra i treni locali della tratta Novi Ligure-Tortona ed i treni della Milano-Genova.

Ciò posto, l'istituzione di una nuova coppia di treni diretti Milano-Genova, via Tortona-Novì Ligure-Arquata, al fine di assicurare ulteriori relazioni fra Novi Ligure e gli anzidetti capoluoghi non appare al momento indispensabile, nè tanto meno facilmente attuabile, tenuto conto degli impegni di materiale rotabile e dei gravosi oneri di esercizio che detto provvedimento comporterebbe.

Tuttavia, per venire incontro alle esigenze segnalate dalla signoria vostra, sarà studiato se e come realizzare, a decorrere dal prossimo orario estivo, qualche nuovo collegamento diretto fra Novi Ligure e Milano mercè utilizzo di servizi esistenti.

*Il Ministro dei trasporti  
e dell'aviazione civile*

GASPARI

11 febbraio 1970

CARUCCI. — *Ai Ministri della sanità, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Considerato che la capacità di ricezione ed assorbimento della voragine in cui sono incanalate le acque della rete fognante del comune di Martina Franca è diminuita e che col passare degli anni tale destinazione di scarico delle acque fognanti si va palesando insufficiente e non più idonea al caso;

visto il grave pericolo che incombe sulla salute pubblica, avendo il liquame invaso un vasto territorio compreso tra i comuni di Locorotondo e Martina Franca, e constatati il vivo malcontento e le notevoli preoccupazioni che questo fatto ha generato fra gli abitanti dei suddetti comuni;

poichè per il mancato funzionamento delle opere igieniche si palleggiano le responsabilità l'Ente autonomo acquedotto pugliese e l'Amministrazione del comune di Martina Franca;

osservato che le nuove opere in costruzione non risolverebbero la grave situazione in atto,

si chiede di sapere se i Ministri interrogati non ritengano opportuno intervenire affinché il caso sia risolto con immediatezza, onde eliminare il focolaio di un eventuale e possibile dilagare di epidemie nella zona. (int. scr. - 1793)

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto dei Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.

L'Ente autonomo acquedotto pugliese ha già provveduto, sin dal mese di agosto 1969, ad avviare all'esercizio i due pozzi Imhoff costruiti con il primo lotto di lavori per lo impianto epurativo della fognatura di Martina Franca.

Tale intervento permette ora il deflusso nelle campagne di liquami chiarificati anzichè semibruti.

Inoltre l'Ente ha accolto la richiesta avanzata dal sindaco di Martina Franca, tendente alla anticipazione dei fondi necessari all'acquisto dei macchinari occorrenti alla messa in funzione dei due percolatori esistenti.

Per quanto riguarda il progetto dell'importo di lire 200 milioni, prevedente le opere necessarie al completamento dell'impianto

to ed alla costituzione del nuovo recapito finale, si fa presente che il progetto medesimo è stato già approvato con decreto provveditoriale del 15 luglio 1969, n. 15569, registrato alla Corte dei Conti l'11 agosto 1969.

L'opera non risulta essere stata ancora appaltata poichè il comune di Martina Franca ha frattanto richiesto alla Cassa per il Mezzogiorno i maggiori benefici previsti dalla vigente legislazione e la relativa documentazione è stata presentata solo recentemente.

*Il Ministro della sanità*  
RIPAMONTI

7 febbraio 1970

DINDO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere attraverso quali iniziative e provvedimenti concreti il suo Dicastero — direttamente chiamato in causa dalla Risoluzione n. 29 (69), relativa ai privilegi ed alle immunità delle organizzazioni internazionali, approvata dal Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa in data 26 settembre 1969 — intenda adempiere all'obbligo internazionale derivante da detta Risoluzione. (int. scr. - 2690)

RISPOSTA. — La risoluzione 29 (69) del Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa si prefigge, sostanzialmente, di promuovere negli Stati membri del Consiglio un atteggiamento comune ogni qualvolta si tratti di disciplinare o di applicare le norme concernenti immunità e privilegi accordati alle organizzazioni internazionali.

In tale materia il nostro Paese è, come è noto, vincolato — come la maggior parte dei Paesi stranieri — da Convenzioni che disciplinano il trattamento riservato alle singole organizzazioni internazionali ed ai funzionari da essa dipendenti che possano venire a trovarsi nel nostro territorio. Particolare rilevanza ha, in tale contesto, la Convenzione vigente con la FAO, Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, avente in Italia la sua sede centrale e quindi gran parte del suo personale.

Nell'applicazione di tali Convenzioni il Governo italiano si è ispirato ai criteri genera-

li seguiti dagli altri Paesi membri nella stessa materia e non sono stati anzi infrequenti i casi in cui si sia consultato con tali Paesi, consapevole delle complessità dei problemi derivanti dall'applicazione d'immunità e privilegi alle organizzazioni internazionali ed ai funzionari da esse dipendenti.

Il Governo italiano non può non condividere le linee generali del Rapporto redatto dal Comitato europeo di cooperazione giuridica del Consiglio d'Europa e si propone di attenersi alla Raccomandazione contenuta nella Risoluzione 29 (69) del Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa, alla quale ha dato del resto il suo assenso.

Il Governo italiano si augura che dal Rapporto stesso discendano le opportune conseguenze, non soltanto tra gli Stati membri del Consiglio d'Europa, ma anche, e soprattutto, nell'ambito delle Nazioni Unite. E all'uopo confida che l'organo delle Nazioni Unite chiamato, per la sua competenza istituzionale, a studiare il problema (cioè la Commissione di diritto internazionale), vorrà dare al documento tutta l'attenzione che esso merita.

*Il Sottosegretario di Stato  
per gli affari esteri*  
PEDINI

6 febbraio 1970

DINDO, CAVEZZALI, TANSINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere attraverso quali iniziative e provvedimenti concreti il suo Dicastero — direttamente chiamato in causa dalla Risoluzione n. 2 (69), approvata dal Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa in data 25 gennaio 1969, relativa ad un programma intensificativo d'insegnamento delle lingue vive in Europa — intenda adempiere all'obbligo internazionale derivantegli da detta Risoluzione. (int. scr. - 1459)

RISPOSTA. — Anzitutto si fa presente che la Risoluzione n. 2 del Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa riproduce quasi integralmente la raccomandazione n. 40 (1968) adottata dal Consiglio di cooperazione culturale del Consiglio d'Europa nel corso della

sua 14<sup>a</sup> sessione, svoltasi a Strasburgo dal 16 al 20 settembre 1968.

In tale occasione la delegazione italiana non solo partecipò attivamente al dibattito sul problema delle lingue vive ed approvò pienamente la raccomandazione in parola, ma si fece portatrice di tre interessanti proposte sull'argomento, inviate dal Consiglio di cooperazione culturale, insieme ad altre proposte avanzate da varie delegazioni, ai Comitati competenti per un opportuno esame.

Le proposte italiane consistevano:

1) nella ricerca e nell'approntamento di metodi rapidi di insegnamento delle lingue a fini pratici, destinati agli emigranti dei vari Paesi e suscettibili di assicurare le conoscenze più elementari al fine di risolvere i problemi più urgenti;

2) nella introduzione di una o più lingue straniere nei programmi dei concorsi statali per tutti i funzionari della Pubblica Amministrazione;

3) nella ricerca, da parte degli organi preposti ai programmi scolastici, di una distribuzione delle lingue insegnate, corrispondente ai bisogni reali dell'Europa di domani.

Devesi, peraltro, osservare che l'attuazione delle Risoluzioni del Comitato dei Ministri non costituisce un vero « obbligo internazionale » per i vari Paesi membri del Consiglio d'Europa, in quanto le Risoluzioni medesime rivestono soprattutto il carattere di esortazioni rivolte ai vari Governi.

Si fa presente, comunque, che trova avanzata attuazione nelle scuole secondarie italiane quanto raccomandato in detto documento; cioè a dire, in sostanza, un uso largo e razionale dei sussidi audio-visivi e dei più moderni strumenti nell'insegnamento delle lingue straniere, la revisione dei criteri di valutazione del profitto scolastico sulla base dell'effettiva conoscenza della lingua parlata, l'introduzione dello studio di una lingua straniera in tutti i corsi scolastici, l'organizzazione di corsi di aggiornamento per insegnanti di lingue e l'organizzazione degli scambi internazionali e di viaggi all'estero.

Infatti, premesso che l'insegnamento di almeno una lingua straniera viene impartito in Italia, fin dall'11° anno di età, ai ragazzi che

frequentano la scuola media, si fa presente che, fin dalle stesse scuole medie, i programmi d'insegnamento di lingue straniere risultano impostati ai più moderni criteri metodologici ed è diffusa l'utilizzazione dei vari mezzi audio-visivi.

Va d'altra parte rammentato che il Ministero della pubblica istruzione, nel settore dell'istruzione classica, scientifica e magistrale, già nel 1967 aveva impegnato circa 50 milioni di lire per il settore concernente le attrezzature per le lingue straniere. Con tale somma è stato possibile inviare una serie di sussidi didattici coordinati (registratori, proiettori, nastri, film, eccetera) a molti istituti dell'ordine classico, e provvedere alla installazione, in via sperimentale, di un laboratorio linguistico in Roma, nel quale venivano utilizzate le tecniche più moderne ad integrazione delle lezioni « tradizionali » svolte da docenti accuratamente scelti e particolarmente preparati.

Nel 1968 la somma utilizzata per il settore considerato venne notevolmente incrementata, onde consentire a quasi tutte le scuole di cui sopra di utilizzare quelle apparecchiature didattiche coordinate di cui si è detto.

Per il 1969, proseguendo nel quadro delle iniziative accennate, è stato deciso di dare una valutazione prioritaria agli interventi concernenti l'ammodernamento e il potenziamento delle strutture linguistiche secondo le conclusioni cui è arrivata la pedagogia e la didattica moderna. Per tale scopo, sono stati stanziati 400 milioni, con i quali sarà possibile provvedere ad un piano organico che potenzierà *ex novo* tutta la fascia dell'istruzione liceale, per ciò che concerne il settore delle lingue straniere. È stato anche deciso di istituire un secondo laboratorio linguistico in Milano, mentre — sulla base delle risultanze fornite dall'esperienza condotta nel laboratorio di Roma — si sta studiando l'opportunità di creare una piccola ma efficiente rete di laboratori centrali, particolarmente adatti per le esigenze scaturenti dalle nuove didattiche della lingua straniera.

Per quanto riguarda gli istituti tecnici, quelli forniti di autonomia amministrativa (che sono la grande maggioranza), provvedono, direttamente a carico dei propri bilanci,

al costante perfezionamento delle dotazioni didattiche necessarie per l'insegnamento linguistico secondo i metodi più moderni.

Presso vari istituti (oltre trenta) esistono già laboratori linguistici, convenientemente attrezzati.

Poichè l'uso di tali apparecchiature presuppone un adeguato rinnovamento didattico e metodologico, la Direzione generale competente si è preoccupata di sensibilizzare un certo numero di professori alle più recenti teorie ed ai metodi di insegnamento oggi maggiormente accreditati (audio-visivo, audio-orale, strutturo-globale, eccetera).

Ciò è stato realizzato con la collaborazione del centro di studi americano (American Studies Center), del centro culturale francese dipendente dall'Ambasciata di Francia, dell'Istituto superiore di Magistero di Roma e dei centri didattici nazionali, attraverso iniziative che si sono realizzate anche all'estero (in particolare a Parigi) con soddisfacenti risultati.

Corsi di aggiornamento per insegnanti di lingue sono regolarmente svolti ogni anno, con buoni risultati. Specialmente i corsi di inglese, inizialmente affidati a linguisti americani di stanza a Roma, hanno non solo contribuito al rinnovamento metodologico di centinaia di insegnanti, ma hanno anche permesso di formare un gruppo di professori di particolare valore, ordinari negli istituti tecnici di varie città italiane. Questi insegnanti, quasi tutti vincitori di borse di studio negli Stati Uniti, sono stati utilizzati, sotto la guida di linguisti statunitensi, come docenti sussidiari nei corsi stessi e sono oggi in grado di continuare l'opera appresa.

Di grande utilità si sono rivelati anche i corsi di aggiornamento di lingua francese, affidati alla rappresentanza culturale francese in Roma col concorso di specialisti chiamati dalla Francia.

Alcuni corsi di aggiornamento dedicati specificamente all'uso dei laboratori linguistici si sono svolti nell'isola di Ponza, con la partecipazione di alcune decine di insegnanti di istituti tecnici.

All'efficacia dell'insegnamento linguistico contribuisce notevolmente anche la presenza di un certo numero di assistenti stranieri che

prestano servizio negli istituti tecnici per collaborare coi docenti italiani nell'insegnamento e nell'applicazione dei metodi nuovi.

Particolare sviluppo assume l'insegnamento linguistico negli istituti tecnici commerciali e negli istituti tecnici per periti aziendali e corrispondenti in lingue estere — in cui si studiano due lingue straniere — e negli istituti tecnici per il turismo, in cui si studiano tre lingue.

Per quanto riguarda in specie gli istituti professionali, si informa che lo studio delle lingue straniere, fino ad ora incluso nei programmi degli istituti professionali per il commercio, alberghieri e femminili, è stato esteso, fin dal decorso anno scolastico, come materia obbligatoria, ai programmi degli istituti professionali per l'industria e, come materia facoltativa, ai programmi degli istituti professionali per l'agricoltura.

In proposito si fa presente che in tutti gli istituti professionali vengono normalmente usati i dischi a sussidio dell'insegnamento e che in particolare negli istituti del settore commerciale e alberghiero si stanno gradualmente introducendo laboratori linguistici attrezzati delle più moderne apparecchiature. Per l'aggiornamento degli insegnanti vengono annualmente effettuati *stages* di studio a cura del Ministero della pubblica istruzione e del centro didattico per l'istruzione tecnica e professionale.

Si fa, infine, presente che numerosi istituti organizzano, nel periodo più compatibile per le esigenze didattiche, viaggi di studio all'estero (previa autorizzazione del Ministero della pubblica istruzione) ove, oltre che essere soddisfatti gli interessi specifici attinenti all'indirizzo di studi frequentato, viene necessariamente rafforzata, a contatto con le popolazioni del luogo, la padronanza della lingua compresa nei programmi. È doveroso far cenno, con l'occasione, dell'esistenza del Centro italiano viaggi istruzione studenti, ente di diritto pubblico vigilato dal Ministero della pubblica istruzione, il quale è istituzionalmente preposto all'organizzazione dei viaggi didattici.

Si fa sempre più consistente, inoltre, il fenomeno dei viaggi-scambio con alunni di scuole estere, nell'ambito di complessi rap-

porti di gemellaggio con le medesime da parte di scuole italiane, benemerite iniziative culturali che il Ministero della pubblica istruzione, d'intesa con quello degli affari esteri, non manca di autorizzare e favorire, sussistendone, s'intende, i requisiti prescritti.

Per quanto concerne i criteri di valutazione del profitto degli alunni, è da far presente che tali criteri discendono automaticamente dai vigenti programmi d'insegnamento, le cui « avvertenze » sottolineano la necessità dell'apprendimento della « lingua viva », e del conseguente largo uso del metodo orale.

Si precisa, infine, che l'insegnamento linguistico è presente negli istituti di ogni ordine e grado dell'istruzione secondaria, nei limiti consentiti dalle esigenze di preparazione dello specifico indirizzo degli studi.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
FERRARI-AGGRADI

12 febbraio 1970

DINDO, PREMOLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere il suo parere e quello del suo Dicastero sulla Raccomandazione n. 571, relativa all'instaurazione negli Stati membri di un regime doganale semplificato per merci contenute nei bagagli dei viaggiatori o nei pacchi regalo, approvata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa nella sessione di settembre 1969 — su proposta della Commissione delle questioni economiche e di sviluppo (*Doc.* 2614) — ed in particolare per sapere se intenda chiedere al suo collega del Ministero degli affari esteri di assumere, in seno al Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa, un atteggiamento conforme alle richieste formulate dalla Assemblea e dare istruzioni in tal senso al suo rappresentante permanente in detto Comitato.

Gli interroganti chiedono, altresì, attraverso quali iniziative, in sede italiana, il Ministro interrogato intenda venire incontro alle richieste formulate in detta Raccomandazione, la quale invita i Governi degli Stati membri a prendere fra loro le stesse disposizioni che sono state realizzate all'interno

della Comunità economica europea. (int. scr. - 2677)

RISPOSTA. — L'iniziativa cui fa riferimento la signoria vostra, espressa nella Raccomandazione n. 571 adottata dall'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa il 2 ottobre scorso, è evidentemente intesa a rafforzare l'azione intrapresa da più anni per ottenere dai Governi degli Stati membri del Consiglio stesso una semplificazione delle formalità doganali di frontiera, anche in conformità della Raccomandazione del Consiglio di cooperazione doganale dell'11 giugno 1968.

In sostanza l'Assemblea consultiva, preso atto delle disposizioni adottate in seno alla CEE con la Direttiva n. 69/169 e con i Regolamenti 1544/69 e 950/68 in materia di trattamenti fiscali e doganali applicabili alle merci contenute nei bagaglia dei viaggiatori e nelle piccole spedizioni a privati, con la ricordata Raccomandazione n. 571 propone che anche gli altri Stati membri non aderenti alla CEE adottino unilateralmente misure analoghe.

Trattasi quindi di misure che da parte italiana vengono favorevolmente considerate, sul fondamento che il loro accoglimento da parte degli altri Stati membri condurrebbe ad un auspicabile ampliamento del sistema attuato nell'ambito comunitario ed alla conseguente affermazione di una reciprocità, su base europea, attualmente carente a svantaggio dell'area del Mercato comune.

Nell'accennata direzione sono pertanto da intendersi le istruzioni date alla nostra Rappresentanza presso il Consiglio d'Europa, per quanto concerne l'atteggiamento italiano circa la su citata Raccomandazione n. 571 sul regime doganale semplificato.

*Il Ministro delle finanze*  
Bosco

5 febbraio 1970

FABBRINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, di fronte al grave disagio in cui sono venuti a trovarsi gli studenti dell'Istituto commerciale di Chiusi (sezione staccata dell'Istituto « Redi »

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

di Montepulciano - Siena) a causa dell'insufficienza delle attrezzature scolastiche — laboratori, biblioteca, palestra — e in considerazione dello stato di agitazione da essi proclamato e che si è nei giorni scorsi espresso in astensioni totali dalle lezioni per rivendicare anche l'autonomia dell'Istituto, non ritenga opportuno intervenire per concedere l'autonomia richiesta e per dotare la scuola stessa delle indispensabili attrezzature. (int. scr. - 2434)

RISPOSTA. — Si fa presente che la richiesta di autonomia per l'istituto tecnico commerciale di Chiusi (sezione staccata dall'Istituto « Redi » di Montepulciano), non è stata accolta in quanto a seguito di ispezione ministeriale è risultata una grave carenza di locali e delle relative attrezzature necessarie per il funzionamento dell'istituto di cui trattasi.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
FERRARI-AGGRADI

11 febbraio 1970

FILETTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Ritenuto che nel comune di Calatabiano la distribuzione dell'energia elettrica, sia per uso civile che per uso industriale ed agricolo, avviene spesso con discontinuità e con lunghe interruzioni;

ritenuto che, in dipendenza del predetto inconveniente, gravi ed irreparabili danni derivano ai cittadini e, in misura maggiore, al normale espletamento delle attività industriali ed agricole della zona;

ritenuto che la causa di tanto danno sembra addebitabile alla vetustà, all'inadeguatezza ed alla difettosa funzionalità degli impianti di distribuzione;

ritenuto che occorre l'adozione di opportuni ed urgenti provvedimenti da parte dell'Enel per evitare il procrastinarsi della predetta nociva situazione di fatto,

si chiede di conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare perchè l'Enel assicuri la normalizzazione del servizio di distribuzione dell'energia elettrica, sia per uso

civile che per uso industriale ed agricolo, nel comune di Calatabiano, eliminando le attuali gravi disfunzioni e carenze. (int. scr. - 2473)

RISPOSTA. — Gli impianti di distribuzione nel comune di Calatabiano (Catania) sono pervenuti all'Enel a seguito del trasferimento della ex impresa elettrica Zappalà.

Detti impianti, costituiti da una linea di media tensione, cabine di trasformazione e rete di bassa tensione, si trovavano in precarie condizioni di esercizio per vetustà e mancata manutenzione, tali da richiedere da parte dell'Enel un immediato intervento straordinario per assicurare una distribuzione migliore ed anche per eliminare le numerose situazioni di pericolo esistenti sulle reti.

Peraltro il sopraddetto impianto è alimentato in derivazione da una linea a media tensione il cui tracciato attraversa zone montane soggette a numerose perturbazioni atmosferiche che influiscono negativamente sull'andamento del servizio, e pertanto, a seguito di un attento esame da parte dell'Esercizio distrettuale Enel della Sicilia orientale è stato deciso di costruire una nuova cabina primaria 150/120 kW nei pressi di Giarre, salva l'adozione di tutti gli altri provvedimenti atti a normalizzare il servizio della zona.

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

13 febbraio 1970

GERMANO'. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se, nella progettazione del doppio binario sulla linea Messina-Catania, si vorrà tenere conto delle richieste dei cittadini e degli amministratori dei comuni della fascia costiera jonica della provincia di Messina, delle quali si è fatto portavoce il Consiglio comunale di Letojanni, tendenti ad ottenere lo spostamento della rete ferroviaria a monte di quella attuale, ottenendo così:

1) la restituzione alla sua naturale destinazione di tutta la fascia costiera jonica,

consentendo lo sviluppo turistico della zona che la bellezza dei luoghi e le caratteristiche favorevoli degli stessi impongono;

2) l'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari;

3) il disimpegno di Giardini dalla circolazione degli autoveicoli, costretti a percorrere strade strette ed insufficienti all'aumentato traffico;

4) l'utilizzazione delle aree, rese libere dallo spostamento invocato, per verde e viabilità interna, assolutamente necessarie ai paesi interessati divenuti importanti centri di afflusso turistico;

5) l'eliminazione del ponte ferroviario alto metri 4,10 nel rione Sirina di Giardini;

6) lo spostamento della stazione ferroviaria di Taormina-Giardini;

7) la realizzazione dei parchi a mare nei comuni di Letojanni, S. Teresa di Riva e Taormina-Giardini, richiesta dalle popolazioni e dai turisti stranieri. (int. scr. - 2514)

RISPOSTA. — Nello studio generale del raddoppio della linea Messina-Catania è già stato previsto lo spostamento a monte, in galleria, della tratta ricadente fra le stazioni di Letojanni e Taormina allo scopo di eliminare le tortuosità dell'attuale tracciato costiero.

Per i tratti contigui, S. Alessio-Letojanni e Taormina-Alcantara, è previsto invece il raddoppio in sede, dato che questa già presenta buone caratteristiche di tracciato.

Ciò premesso, la richiesta dei comuni della zona compresa fra S. Alessio e Giardini di spostare a monte l'intera tratta ricadente fra le due località anzidette comporterebbe la costruzione di altri sei chilometri di gallerie, con una maggiore spesa dell'ordine di cinque miliardi di lire che non può far carico all'azienda delle Ferrovie dello Stato in quanto diretta a soddisfare esigenze esclusivamente d'ordine urbanistico e turistico.

Per quanto riguarda i passaggi a livello essi vennero eliminati, all'atto del raddoppio, mediante appositi manufatti sostitutivi o deviazioni stradali.

Allo stato attuale non è ancora dato di fare previsioni circa la destinazione delle

aree ferroviarie che si renderanno libere a seguito dello spostamento del binario: il problema verrà esaminato a compimento avvenuto della variante ferroviaria ed in detta occasione si terrà debito conto delle richieste avanzate dai comuni interessati.

In concomitanza con i lavori di raddoppio si provvederà anche a sistemare il manufatto ferroviario esistente in corrispondenza del rione Sirina di Giardini in modo che la sua altezza libera risulti conforme a quella prescritta dalle norme vigenti in materia.

Inoltre si informa che la stazione di Taormina, pur rimanendo nella sede attuale, sarà opportunamente ristrutturata ed ammodernata.

Si fa presente infine che gli argomenti di cui ai punti 3) e 7) della interrogazione in questione esulano dalla competenza di questo Ministero.

*Il Ministro dei trasporti  
e dell'aviazione civile*

GASPARI

6 febbraio 1970

GERMANO'. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

se è al corrente delle difficoltà in cui versano le aziende edilizie di Messina e provincia perchè il mercato non riesce a soddisfare le richieste di cemento per costruzioni;

quali provvedimenti saranno adottati per assicurare a quelle aziende il cemento necessario. (int. scr. - 2566)

RISPOSTA. — Nella provincia di Messina, sia in conseguenza degli effetti della legge 6 agosto 1967, n. 765, sia in conseguenza di nuovi importanti lavori pubblici e dei nuovi lavori autostradali della Messina-Patti si è verificato un aumento della richiesta di cemento.

Inoltre negli ultimi mesi dello scorso anno, a seguito delle agitazioni sindacali nazionali dei lavoratori cementieri, la produzione del principale cementificio della provincia, « Cementerie Siciliane s.p.a. », si è sensibilmente ridotta, per cui è aumentata la carenza di cemento sul mercato. Poichè le agitazioni

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

sindacali erano a livello nazionale, anche gli altri cementifici della Sicilia si sono trovati nelle medesime condizioni.

A seguito della firma del nuovo contratto nazionale dei cementieri, la produzione è tornata a livello normale e la situazione può quindi ritenersi completamente normalizzata.

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

13 febbraio 1970

LA ROSA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di grave disagio e di malcontento che si è venuto a determinare nelle zone rurali Zappulla-Scorrione (Modica), in seguito alla chiusura della caserma dei carabinieri per inidoneità dei locali;

per chiedere quali provvedimenti intenda adottare al fine di ripristinare il servizio nella zona che, in atto, trovasi scoperta di ogni intervento immediato delle forze dell'ordine per il ripiegamento delle stesse nel centro di Modica.

L'interrogante fa presente:

che il territorio interessato comprende 78 chilometri quadrati con una popolazione di circa 5.000 coltivatori diretti residenti e con un vasto patrimonio zootecnico a pascolo brado;

che ogni difficoltà nel reperimento di locali idonei potrebbe essere superata con lo spostamento della sede della caserma dalla contrada Zappulla nella contrada Scorrione, ove sulla strada provinciale Modica-Pozzallo sarebbe possibile reperire locali efficienti;

che ogni soluzione deve tener conto dell'esigenza di ripristinare la caserma stessa in una zona che sia al centro del territorio interessato e non mai alla periferia. (int. scr. - 2836)

RISPOSTA. — Si risponde per incarico del Ministro della difesa.

L'immobile adibito a stazione carabinieri di Scorrione-Zappulla, frazione di Modica,

situato in aperta campagna, è stato dichiarato, dalle competenti autorità, inabitabile a causa delle sue precarie condizioni statiche ed igienico-sanitarie.

Conseguentemente, dal 24 luglio 1969, la stazione ed il relativo reparto sono stati provvisoriamente sistemati nei locali della stazione di Modica Bassa, in attesa del loro definitivo trasferimento nella frazione Marina di Modica, dove è stato reperito uno stabile idoneo, la cui costruzione dovrebbe essere ultimata entro il febbraio di quest'anno.

Poichè la frazione Marina di Modica è confinante con quella di Scorrione-Zappulla, la vigilanza dell'Arma sul territorio di questa ultima località continuerà ad essere efficacemente assicurata anche dopo il trasferimento della stazione nei nuovi locali, alla stessa assegnati.

*Il Ministro dell'interno*  
RESTIVO

9 febbraio 1970

MAGNO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è vero che è stata predisposta l'istituzione di una sezione staccata a indirizzo chimico dell'istituto tecnico industriale di Foggia e se non ritenga che questa debba essere dislocata in Manfredonia, città di oltre 45 mila abitanti, nelle cui immediate vicinanze è già in attività uno stabilimento chimico per la produzione di glutammato sodico e stanno per realizzarsi investimenti per oltre 170 miliardi di lire per la costruzione del quarto centro petrolchimico dell'ENI per la produzione di ammoniaca e urea, di un impianto chimico dell'ENI e della « SNIA-Viscosa » per la produzione di caprolattame, nonché di una delle più grandi centrali termoelettriche dell'Enel. (int. scr. - 2482)

RISPOSTA. — Si fa presente che non è stato possibile accogliere la richiesta di istituzione in Manfredonia di una sezione staccata dell'istituto tecnico industriale ad indirizzo chimico in quanto la documentazione relativa (pianta dei locali, certificato di salubrità dei medesimi, delibera dell'Amministrazione provinciale di assunzione degli oneri di legge)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

è pervenuta quando il piano delle nuove istituzioni era stato già definito.

*Il Ministro della pubblica istruzione*  
FERRARI-AGGRADI

11 febbraio 1970

MAGNO, DI VITTORIO BERTI Baldina. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se non ritenga che il sale prodotto nella salina di Stato di Margherita di Savoia — oggi in buona parte trasportato, per l'impacchettamento, in località lontane — debba essere interamente lavorato *in loco*, dato che:

1) vi sono a Margherita di Savoia centinaia di disoccupati, privati della possibilità di trovare occupazione fuori della salina, in quanto questa occupa la maggior parte del territorio comunale e riduce perciò al minimo le possibilità di lavoro nel settore agricolo;

2) la direzione della salina già dispone di impianti e di attrezzature che, se utilizzati permanentemente mediante tre turni giornalieri di lavoro, possono soddisfare pienamente l'esigenza prospettata. (int. scr. - 2839)

RISPOSTA. — Lo stabilimento per la produzione dei sali superiori di Porto Marghera ha avuto fin dalla sua istituzione il compito di lavorare una parte del sale proveniente dalla salina di Margherita di Savoia e di distribuirlo agli organi di vendita dell'Italia nord-orientale.

La determinazione, che rientra nel programmato piano di distribuzione territoriale di stabilimenti della specie, tiene conto — tra l'altro — di motivi di economicità, ai quali non può non essere informata la condotta aziendale.

Occorre infatti considerare che, in base ad attente analisi di costi, è risultato molto più conveniente per l'Amministrazione dei Monopoli trasportare sul luogo del consumo la materia prima, soprattutto in caso di collegamento via mare, anziché il prodotto finito in condizionamenti delicati ed ingombranti.

D'altra parte, va tenuto presente che i rapporti di produzione tra lo stabilimento di Porto Marghera e quello di Margherita di Savoia riflettono tuttora una situazione di netto vantaggio di quest'ultimo rispetto al primo, con una produzione di circa 600 mila quintali annui di fronte ai 300 mila quintali di Porto Marghera nello stesso periodo di tempo.

È poi ancora da considerare che un ulteriore incremento della produzione di sali superiori presso lo stabilimento di Margherita di Savoia creerebbe situazioni difficili di assorbimento della maggiore produzione ottenuta, data la mancanza di un idoneo retroterra, determinando inoltre il sorgere di problemi tecnici non facilmente superabili, caratterizzati dalla presenza di un impianto attualmente già impegnato al massimo del suo rendimento.

*Il Ministro delle finanze*  
Bosco

5 febbraio 1970

MURMURA. — *Al Ministro delle finanze.* — Molteplici e ripetute lamentele vengono avanzate da ogni parte del Paese in ordine ai criteri assurdi, illegittimi e subiettivi seguiti dalla SIAE in sede di trattamento fiscale per i pubblici spettacoli, per i trattenimenti danzanti e, in ultimo, per alcune gettoniere.

Siffatti sistemi, esprimendo discrezionalità inconcepibili in uno Stato di diritto, sono stati ripetutamente condannati dalla Corte costituzionale in riferimento ad altri tributi e costituiscono motivo di grave nocimento allo sviluppo turistico ed allo svolgersi di manifestazioni turistiche e sportive, anche ad iniziativa di enti pubblici non aventi fini di lucro.

L'interrogante, pertanto, convinto dell'esigenza di razionalizzare e rendere obiettivo e certo anche questo settore dell'imposizione tributaria e di quella di un responsabile e globale aumento delle entrate con sani criteri di progressività, chiede di conoscere sulla delicata materia il parere del Governo. (int. scr. - 2985)

RISPOSTA. — Gli esistenti elementi di valutazione nei confronti della SIAE, cui compete — in base ad apposita convenzione stipulata con lo Stato — l'accertamento, la liquidazione e la riscossione dei diritti erariali dovuti a norma di legge sugli introiti dei pubblici spettacoli, dei giuochi e trattenimenti vari, configurano una situazione del tutto diversa da quella segnalata nella interrogazione.

Risulta infatti che la predetta società procede alla applicazione dei tributi dovuti per ciascun tipo di spettacolo o manifestazione, in base alle norme di legge e alle disposizioni generali o particolari impartite in materia dall'Amministrazione finanziaria.

Ciò nondimeno, qualora sussistessero casi concreti meritevoli di adeguata segnalazione, gli stessi potranno essere portati direttamente a conoscenza del Ministero delle finanze che non mancherà di disporre gli opportuni accertamenti ai fini dell'adozione dei provvedimenti conseguenziali.

*Il Ministro delle finanze*  
BOSCO

5 febbraio 1970

PIRASTU, SOTGIU. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione determinatasi nel comprensorio del Cixerri a causa degli inadeguati ed insufficienti finanziamenti disposti dallo Stato e dalla Regione in favore del comprensorio stesso.

Gli interroganti chiedono pertanto di sapere se il Ministro non intenda disporre o promuovere, con la dovuta sollecitudine, d'intesa anche con la Regione sarda, i finanziamenti necessari per l'attuazione delle opere primarie interessanti il comprensorio del Cixerri e per la rapida attuazione del piano regolatore previsto dal Consorzio di bonifica, al fine di promuovere la trasformazione agraria e fondiaria del comprensorio, contribuendo, in tal modo, allo sviluppo economico e sociale di una importante zona della Sardegna, attualmente col-

pita da una drammatica crisi economica e sociale. (int. scr. - 2895)

RISPOSTA. — In ordine agli interventi previsti nel comprensorio del Cixerri (Cagliari), nel quadro del piano di coordinamento di cui all'articolo 2 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, n. 1523, il programma della Cassa per il Mezzogiorno, per il periodo 1965-70, ha considerato due lotti della sistemazione idraulica del primo distretto irriguo (Iglesias) attualmente in corso di esecuzione, per un importo complessivo di oltre 450 milioni di lire.

Sempre in attuazione dello stesso programma, sono stati finanziati il secondo lotto delle fasce frangivento (lavori in corso per 154 milioni di lire) e un lotto della elettrificazione del distretto irriguo dominato dall'invaso di Punta Gennarta; anche i lavori di elettrificazione sono in fase di esecuzione per un investimento, comprensivo della quota dell'Enel, di 106 milioni di lire.

Il programma Cassa, pur non risultando per intero coperto dai finanziamenti disponibili, prevede infine uno stanziamento di 300 milioni di lire per alcune esigenze nel settore viario del comprensorio; a tal fine il Consorzio ha proposto, con elaborato attualmente in istruttoria presso gli uffici della Cassa, la strada congiungente la strada statale n. 130 (Domusnovas) con la strada statale n. 293 (Vallermosa), di importo pari a 680 milioni.

Per quanto riguarda i programmi del piano di rinascita, predisposti come è noto dalla Regione sarda, si fa presente che sono stati previsti, in stretto coordinamento con gli interventi Cassa, un lotto della sistemazione idraulica (lavori ultimati per 396 milioni) sempre nel distretto già irriguo, e un altro lotto di fasce frangivento interessante la stessa zona (lavori pure ultimati per lire 118 milioni). Detti programmi considerano anche un altro intervento idraulico (400 milioni) per il quale il Consorzio del Cixerri sta predisponendo l'elaborato.

Circa le opere da avviare con i programmi del prossimo quinquennio, pur non essendo stata fatta fin qui alcuna specifica previsione, si ritiene che possa venire affrontata

tata — compatibilmente con le disponibilità finanziarie che saranno riservate al settore agricoltura e sulla base di eventuali nuove direttive — l'irrigazione di un secondo distretto (Siliqua) del comprensorio, per il quale sono già in fase di progettazione di massima sia l'invaso di Medau Zirimilis sia la connessa rete irrigua a servizio di altri 4.000 ettari. Unitamente alla irrigazione dovranno essere previsti gli interventi collaterali idraulici e infrastrutturali volti a garantire, nel distretto stesso di Siliqua, il più sollecito utilizzo dell'acqua per irrigazioni.

Altro problema che pure dovrà essere oggetto di attenzione sia dell'Amministrazione straordinaria che di quella ordinaria, e quindi avviato ad esecuzione nel quadro di tutti i programmi interessanti il comprensorio, è quello riguardante la sistemazione idraulica del fiume Cixerri. Tale fiume, dallo sviluppo di oltre 36 chilometri, viene a interessare tutto il comprensorio del Cixerri e, nella parte focale, anche il Campidano di Cagliari.

Il relativo progetto di massima, di recente predisposto dal Consorzio, viene a comportare un onere di circa 12 miliardi di lire.

*Il Ministro senza portafoglio*  
TAVIANI

10 febbraio 1970

ROMANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali provvedimenti ritenga di dover adottare al fine di consentire ai numerosissimi lavoratori che da Salerno si recano quotidianamente a Napoli col treno 824 di raggiungere in orario il posto di lavoro, in considerazione del fatto che il treno citato viaggia abitualmente con notevole ritardo sull'orario di marcia. (int. scr. - 2979).

RISPOSTA. — Il treno 824 circola da Salerno a Napoli seguito dal direttissimo 86 proveniente dalla Sicilia. Tale circostanza (che impone in caso di perturbazione della circolazione di dare la precedenza a questo ultimo convoglio) unitamente ai perditempi conseguenti ai rallentamenti imposti dalla

presenza di lavori lungo la linea, ha determinato i segnalati ritardi (in media di 10 minuti) del treno 824.

Peraltro, tenuto conto delle caratteristiche del treno di cui trattasi, si è disposto che la sua marcia venga seguita con particolare attenzione onde evitare il verificarsi di ritardi tali da pregiudicare gli interessi dei viaggiatori che abitualmente lo utilizzano.

Nell'occasione si fa presente che per migliorare radicalmente i servizi « pendolari » da e per i maggiori centri italiani, cospicui provvedimenti figurano nel nuovo « piano poliennale di potenziamento ed ammodernamento della rete delle Ferrovie dello Stato », già presentato all'esame del CIPE.

*Il Ministro dei trasporti  
e dell'aviazione civile*

GASPARI

11 febbraio 1970

SOTGIU, PIRASTU. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che gli organi di polizia di Cagliari sempre più, nella loro azione, dimostrano orientamenti in netto contrasto con la Costituzione allo scopo di creare un clima di terrorismo ideologico volto ad impedire o a scoraggiare ogni tentativo di iniziativa democratica, denunciando alla Magistratura, sulla base di imputazioni che, anche se ancora contemplate nel codice penale, sono ormai rifiutate e respinte dalla pubblica opinione, numerosi cittadini e lavoratori.

In particolare, gli interroganti desiderano sapere per quale motivo si è proceduto, subito dopo i luttuosi fatti di Milano e di Roma, a decine di perquisizioni domiciliari di cittadini (tra i quali un dirigente dell'« Umнитарia ») appartenenti tutti a raggruppamenti politici di sinistra, al sequestro, presso una libreria gestita da un comunista, di due opuscoli sulla Sardegna, pubblicati già da vario tempo da una casa editrice di Milano, e ad altri atti egualmente discriminatori ed egualmente ispirati a concezioni non più sostenibili.

Gli interroganti desiderano anche sapere in base a quale criterio si sono ravvisati gli estremi del reato di vilipendio alla religione

dello Stato in alcune frasi del copione del dramma « Wojzeck », di recente rappresentato in un locale di Cagliari, il cui autore è stato denunciato alla Magistratura. Tale decisione appare tanto più grave ed assurda in quanto si accompagna all'affermazione che con la rappresentazione del dramma suddetto si sarebbe inteso criticare l'attuale società, la quale, secondo quanto risulta dal copione, sarebbe stata « creata dai potenti e dai nobili per sfruttare il proletariato e muoverlo così come un burattinaio muove le sue marionette ». Infatti, a conferma di tale affermazione, all'inizio della rappresentazione una voce dal retroscena dice: « Fin quando il proletariato non si muoverà per abbattere la società umana, tutti i Wojzeck del mondo rimarranno sempre degli sfruttati ». Una denuncia così argomentata sta a dimostrare che, secondo gli organi di polizia di Cagliari (i quali con le loro azioni coinvolgono anche la Magistratura), nella Repubblica italiana sarebbe reato lottare per realizzare un regime economico e sociale più giusto: sarebbe reato, cioè, lottare per l'attuazione della Costituzione.

Gli interroganti, poichè ritengono che un simile clima di persecuzione poliziesca e di terrorismo ideologico, che colpisce i lavoratori che si battono per migliorare la condizione operaia e offende la libertà della cultura, oltre ad essere in contrasto con la Costituzione turba profondamente l'opinione pubblica, desiderano sapere se non sia intenzione del Ministro di impartire direttive che impediscano il ripetersi di episodi del genere di quelli descritti e di intervenire con misure appropriate per un mutamento del personale dirigente della Questura di Cagliari. (int. scr. - 2944)

RISPOSTA. — In ordine a quanto richiesto dalla signoria vostra, si richiamano le dichiarazioni rese dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 27 gennaio ultimo scorso, in sede di svolgimento di analoghe interpellanze ed interrogazioni.

*Il Ministro dell'interno*  
RESTIVO

10 febbraio 1970

TANSINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se, in merito alle disposizioni contenute nella circolare n. 10, protocollo 12058, emanata dal consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di Piacenza, relativa all'accertamento dell'idoneità fisica degli assumendi agenti straordinari, non ritenga opportuno modificare le disposizioni relative all'acutezza visiva richiesta per autisti, trattoristi, portalettere e fattorini telegrafici ed in genere per tutti quei dipendenti per i quali non è necessario un così rigoroso criterio di scelta in materia di vista.

L'interrogante richiama l'attenzione del Ministro su una conseguenza negativa che la disposizione in oggetto comporta, e cioè quella di escludere persone più che valide dall'ammissione ai pubblici concorsi. (int. scr. - 2991)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che, in relazione a quanto prospettato dalla signoria vostra nella sopra riportata interrogazione, questa Amministrazione sta provvedendo, in collaborazione con l'Ente nazionale per la prevenzione contro gli infortuni, ad un riesame dei criteri stabiliti nella circolare n. 10 del 10 febbraio 1965, relativa ai requisiti fisici e psichici richiesti per l'assunzione degli agenti straordinari, onde vagliare la possibilità di modificare i suddetti criteri.

*Il Ministro delle poste  
e delle telecomunicazioni*  
Valsecchi

13 febbraio 1970

TANSINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se, in considerazione della necessità di più rapidi collegamenti avvertita dalle popolazioni residenti nelle zone del basso alessandrino, di Crema, di Cremona e di Piacenza, sia con Milano che con Bologna, Firenze e Roma, e per venire incontro alle esigenze dei numerosissimi viaggiatori diretti alle avviate Terme di Salsomaggiore ed a quelle in via di continua espansione di Bacedasco e Bobbio, non ritenga opportuno dispor-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

re che i treni rapidi in partenza da Milano verso Bologna e quelli provenienti da Bologna verso Milano fermino alla stazione ferroviaria di Piacenza che, per la sua particolare posizione, è in condizione di rispondere sia alle esigenze di rapidi collegamenti di circa 3.000.000 di cittadini, tanti quanti ne risiedono nelle zone indicate, sia alla funzione di rapido allacciamento delle zone termali elencate, che gravitano tutte a breve distanza da Piacenza e che a questa città sono utilmente collegate con rapidi e comodi servizi pubblici. (int. scr. - 2993)

RISPOSTA. — La stazione di Piacenza fruisce già in atto della fermata di un adeguato numero di treni, opportunamente distribuiti nell'arco delle 24 ore, e idonei a garantire celeri e frequenti comunicazioni sia con Milano che con Bologna, Firenze e Roma.

L'eventuale assegnazione ai rapidi in circolazione sulla tratta Milano-Bologna della fermata a Piacenza contrasterebbe oltretutto con i criteri da tempo osservati dall'azienda delle Ferrovie dello Stato nella impostazione dei treni di tale categoria, che, come è noto, hanno essenzialmente la funzione di assicurare celeri collegamenti fra le stazioni estreme del percorso e sono caratterizzati da elevate velocità commerciali e da un limitato numero di fermate intermedie.

Pur tenendo debito conto delle esigenze prospettate dalla signoria vostra, non si può peraltro sottovalutare l'importanza che rivestono altre località situate sul tratto Bologna-Milano alle quali, per motivi di equità, dovrebbe poi estendersi lo stesso beneficio ora richiesto per Piacenza, col risultato di alterare profondamente le caratteristiche delle relazioni espletate con i treni rapidi.

Si fa, infine, osservare che i numerosi convogli che sostano a Piacenza (stazione ferroviaria più vicina) già in atto consentono ai viaggiatori interessati di raggiungere agevolmente, a mezzo degli appositi servizi pubblici, le due località termali di Bacedasco e Bobbio e che anche per gli utenti

diretti a Salsomaggiore esistono ottimi allacciamenti ferroviari in partenza da Fidenza.

*Il Ministro dei trasporti  
e dell'aviazione civile*

GASPARI

6 febbraio 1970

TANSINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non ritenga opportuno elevare la stazione di Piacenza al grado di sovrintendenza, in considerazione che: gli agenti in forza sono 196 a contratto totale più 36 lavoratori ad appalto; essa ha funzione di capo-tronco e diramazioni con le linee di Torino, Genova e Cremona; gestisce i servizi movimento commerciale e traffico, gestione INT, carrelli a domicilio, ufficio informazioni, cambio valuta, personale viaggiante, rimessa locomotive, squadra rialzo, ufficio impianti elettrici, lavori. E, più in dettaglio:

movimento: impianto centralizzato con apparati centrali elettrici a itinerari per un complesso di 26 binari; le manovre sono eseguite da tre locomotive permanenti con un impegno di ore 59,30 giornaliere feriali e 53 festive;

traffico merci: arrivi a carro anno 1968, n. 23.982; partenze, n. 6.324; arrivi a collettame 1968, n. 27.811; partenze, n. 29.757; inoltre, opera un centro riordino con un movimento giornaliero medio di 71 carri ed un quintalato di circa 500;

gestione abilitata servizi carro V.O.-V.A.; collettame dogana: stabilimenti raccordati n. 15, con un movimento complessivo di carri nell'anno 1968 pari a 26.000 unità; prodotti del traffico: media giornaliera lire 7.800.000;

movimento viaggiatori anno 1968: numero 541.758.

Si desidera altresì attirare l'attenzione del Ministro sui seguenti fatti:

1) per il 1969, pur non conoscendosi ancora le cifre esatte, il traffico merci ed il movimento viaggiatori si sono ancora notevolmente accresciuti;

2) l'avvenuta classificazione a sovrintendenza di stazioni viciniori, meno importanti di Piacenza, ha suscitato notevoli dissensi, che è equo ed opportuno eliminare, conferendo il grado superiore anche alla stazione di Piacenza.

Infine, va sottolineato che le stazioni viciniori non sopportano la stessa mole di traffico che sopporta la stazione di Piacenza con i suoi cinque collegamenti con Milano, Torino, Bologna, Genova e Cremona. (int. scr. - 3039)

RISPOSTA. — Nel quadro dei provvedimenti diretti a riqualificare alcuni impianti della rete delle Ferrovie dello Stato in relazione alla loro importanza anche il posto di titolare della stazione di Piacenza è stato classificato a capo stazione sovrintendente con decorrenza dal 1° gennaio 1970.

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

13 febbraio 1970

VENTURI Lino, FILIPPA, LI VIGNI, DI PRISCO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

1) se è esatto che la ditta « Faini » di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), che produce maglierie ed occupa direttamente o indirettamente 300 operai, prepara un trasferimento dell'azienda fuori della provincia, come può far credere il fatto che finora la ditta stessa non ha accettato le proposte dell'Amministrazione comunale per un nuovo insediamento fortemente agevolato;

2) se il Governo ritiene che possa essere accettato il trasferimento di un'azienda industriale da una zona economicamente non sviluppata, come Piacenza e la sua provincia, al solo scopo di partecipare ad agevolazioni creditizie e fiscali senza creare effettivamente colà iniziative nuove;

3) se il Governo intende agire per garantire la prosecuzione dell'attività della « Faini » a Piacenza e scoraggiare il suo trasferimento. (int. scr. - 2596)

RIPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

La ditta Faini di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) ha iniziato da tempo trattative con quel comune per ottenere la cessione di un'area da adibire alla costruzione di un moderno stabilimento. Senonchè le trattative non giunsero a conclusioni positive fino al 1964, allorchè, identificata una idonea area, a seguito dell'approvazione della Giunta provinciale amministrativa furono stabilite le modalità della cessione che vennero accettate dalla ditta Faini.

L'area proposta non era, però, compresa nel piano regolatore come zona destinata a sviluppo industriale il che comportò lunghe pratiche per ottenerne l'inserimento.

L'alluvione del novembre 1968 obbligò, poi, la ditta a soprassedere al perfezionamento dell'iniziativa in quanto tutti i mezzi disponibili dovettero essere destinati alle più impellenti necessità.

La nuova Giunta comunale, eletta nel frattempo, nel settembre 1969 concordò con la ditta Faini una diversa soluzione con la scelta di un'altra area. Il nuovo accordo era subordinato all'ottenimento di un mutuo da parte del Mediocredito Emilia-Romagna ai sensi della legge 30 luglio 1959, n. 623, in quanto la società ha dovuto destinare le proprie riserve al ripristino dello stabilimento di Vercelli, distrutto dall'alluvione, i cui danni sono stati solo parzialmente coperti dal mutuo IMI concesso in misura inferiore al 40 per cento del danno subito.

Le condizioni proposte per il nuovo stabilimento di Fiorenzuola, che sono invero più onerose di quelle in precedenza patuite, inviate dall'Amministrazione comunale alla ditta Faini nel novembre scorso sono state accettate dalla ditta stessa la quale ha contemporaneamente presentato domanda di mutuo al Mediocredito Emilia-Romagna.

Sembra quindi da escludere negli intendimenti dell'azienda di abbandonare la zona di Fiorenzuola anche per la stima e la considerazione che essa ha per le maestranze del posto cui si sente legata da lunghi anni di collaborazione.

Certo è che fattori decisivi saranno, da una parte, l'accoglimento della domanda di

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

15 FEBBRAIO 1970

finanziamento e dall'altra la elasticità che l'Amministrazione comunale vorrà manifestare nel corso delle trattative.

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

MAGRÌ

13 febbraio 1970

VERONESI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se ed in quali modi e termini si ritenga di porre in esecuzione la soluzione del problema attinente gli attraversamenti delle linee ferroviarie Bologna-Verona (località Poggio di S. Giovanni in Persiceto) e Bologna-Padova (località Funo di Argelato). (int. scr. - 3023)

RISPOSTA. — La pratica riguardante la soppressione, mediante costruzione di un cavalcavia sostitutivo, dei tre passaggi a livello ubicati ai chilometri 18+249, 18+526 e 18+811 della linea Bologna-Verona (località Poggio di S. Giovanni in Persiceto) è stata già definita con l'Amministrazione provinciale di Bologna nel senso che le Ferrovie dello Stato accorderanno un contributo nelle spese di 95 milioni di lire. Il relativo progetto, soltanto di recente trasmesso dalla Provincia, è attualmente all'esame dei competenti uffici dell'azienda ferroviaria.

Per quanto concerne, invece, l'eliminazione dei due attraversamenti a raso situati in località Funo di Argelato, ai chilometri 11+205 e 12+032 della linea Bologna-Padova, sono in corso con la Provincia di Bologna trattative per la costruzione di un manufatto sostitutivo da realizzare anche esso con il contributo finanziario dell'azienda delle Ferrovie dello Stato.

In relazione a quanto precede, si assicura il sollecito disbrigo delle procedure necessarie, onde pervenire al più presto ad una favorevole definizione delle questioni ancora in sospeso.

*Il Ministro dei trasporti  
e dell'aviazione civile*

GASPARI

11 febbraio 1970

VERRASTRO. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso che la 10ª Direzione « lavori » del Genio militare — Ufficio immobili di Napoli — con nota 7/1371 in data 8 aprile 1969, ha comunicato al comune di Atella (Potenza) che il Ministero della difesa ha autorizzato lo studio per l'imposizione di servitù militari definitive a protezione dell'impianto di telecomunicazione del monte Vulture;

considerato che tutta la zona del monte Vulture, interessante vari comuni, è avviata ad un notevole sviluppo turistico, essendovi stato riconosciuto un comprensorio di sviluppo turistico ed essendo in via di costituzione un apposito consorzio;

tenuto conto che la valorizzazione turistica della detta zona risponde ad esigenze di carattere economico della regione, che è tra le più povere dell'Italia meridionale;

considerato, altresì, che l'imposizione di servitù definitive disposta dal Ministero verrebbe a paralizzare tutte le iniziative private e pubbliche in quanto tutta o quasi tutta la zona interessata direttamente e più da vicino allo sviluppo turistico sarà compresa nel vincolo delle servitù militari,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Ministro intenda adottare per evitare i danni paventati e se non ritenga di promuovere degli incontri tra le Amministrazioni dei comuni interessati ed il personale tecnico-militare perchè si addivenga ad una definizione del territorio che rechi il minor danno possibile allo sviluppo turistico del Vulture. (int. scr. - 1950)

RISPOSTA. — Con l'intento di conciliare gli interessi alla valorizzazione turistica di Monte Vulture con le esigenze di protezione dell'impianto militare di telecomunicazioni che è sorto nella zona, si è disposto che, nel redigere il progetto di massima dei vincoli da imporre in via definitiva, la fascia di rispetto dell'impianto stesso sia ridotta da 500 a 200 metri.

Dato che i vincoli interesseranno solo una limitata parte del monte, si ha motivo di ritenere che nessun pregiudizio potrà derivarne ai progetti di valorizzazione turistica.

*Il Ministro della difesa*

GUI

7 febbraio 1970