SENATO DELLA REPUBBLICA

---- V LEGISLATURA ----

n. 19

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute fino al 23 febbraio 1969)

INDICE

ABENANTE: Violazione dei contratti di lavoro da parte dell'azienda Costagliola e C.		ghi all'aria aperta (289) (risp. RIPAMONTI, Ministro della sanità) Pag.	580
di Qualiano (Napoli) (645) (risp. Brodolini, Ministro del lavoro e della previdenza sociale)	574	CIPOLLA: Per l'approvazione del piano regolatore del porto di Sciacca (830) (risposta Mancini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	580
Ferie del personale operaio delle Amministrazioni statali (797) (risp. Gatto, <i>Ministro senza portafoglio</i>)	575	FOLLIERI: Insufficienza del servizio automo- bilistico sostitutivo sulla Lucera-Foggia (1100) (risp. Mariotti, <i>Ministro dei traspor-</i>	
ABENANTE, PAPA, BORSARI: Situazione di		ti e dell'aviazione civile)	580
disagio esistente tra le varie categorie del personale non insegnante delle Università (942) (risp. Rosati, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione)	575	MAGNO: Per il trasferimento in proprietà ai rispettivi coloni dei poderi delle borgate Mezzanone e Tavernola (900) (risp. VALSECCHI, Ministro dell'agricoltura e delle fore-	
ALBANI: Esecuzione di una strada a scor-		ste)	581
rimento veloce che attraversi la città di Varallo Sesia (438) (risp. Mancini, Ministro dei lavori pubblici)	576	MANNIRONI: Trasformazione in superstra- da della Nuoro-Olbia (678) (risp. Mancini, Ministro dei lavori pubblici)	582
BERA: Trascuratezza della segnaletica orizzontale sulla strada Milano-Crema-Cremona (822) (risp. Mancini, <i>Ministro dei lavori</i>		Intralcio alla circolazione provocato dal passaggio a livello situato all'interno del- l'abitato di Olbia (1119) (risp. MARIOTTI,	302
pubblici)	577	Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile)	582
mania orientale in cambio dell'acquisizione di prodotti industriali (359) (risp. Valsecchi, Ministro dell'agricoltura e delle foreste)	578	MURMURA: Licenza di costruzione necessaria per l'approvazione dei progetti di opere di trasformazione fondiaria (399) (risposta Valsecchi, Ministro dell'agricoltura e	
BONATTI: Criteri seguiti dal Comitato in-		delle foreste)	583
terministeriale per la ripartizione dei fon- di previsti dalla legge n. 614 a favore delle aree depresse (1129) (risp. DI VAGNO, <i>Sotto</i> -		Modifica della disciplina sull'assegnazione di alloggi popolari (463) (risp. Mancini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	583
segretario di Stato alla Presidenza del Consiglio)	578	Ricostruzione dei fabbricati, in provincia di Catanzaro, danneggiati dalle alluvioni	203
CHIARIELLO: Risoluzione relativa al mante- nimento degli spazi necessari per gli sva-		1951-53 e 1958-60 (636) (risp. Mancini, Ministro dei lavori pubblici)	584

23 Febbraio 1969

	1	
Scarso funzionamento dell'Archivio di Stato di Vibo Valentia (1110) (risp. Restivo, Ministro dell'interno) Pag. PERRINO: Realizzazione della superstrada Brindisi-Bari (598) (risp. Mancini, Ministro dei lavori pubblici)	584 585	za-Milano (1012) (risp. MARIOTTI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile) . Pag. 597 VIGLIANESI, JANNUZZI Raffaele, BET- TIOL, BARTOLOMEI, FORMA, BELOTTI, BANFI, TOGNI, GARAVELLI, FERRONI, OLIVA, ZANNINI, DE VITO, DAL FALCO:
PIOVANO: Collaborazione dell'ANAS di To- rino con il comune di Mortara per l'attra- versamento della statale della Lomellina con tubazioni dell'acquedotto comunale		Provvedimenti da adottare per far fronte ai numerosi casi di frode che si verificano nel settore della nautica da diporto (1194) (risp. Tanassi, <i>Ministro dell'industria, del</i>
(876) (risp. Mancini, Ministro dei lavori pubblici) In merito alle sovvenzioni erogate all'« International Centre for Theoretical Phisics »	585	commercio e dell'artigianato) 598 VIGNOLA: Riapertura dei termini per la presentazione di domande relative al concorso per insegnanti elementari laureati (632)
(1132) (risp. ZAGARI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri)	586	(risp. BIASINI, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione) 599 VIGNOLO, BRAMBILLA, FERMARIELLO: Sciopero del personale della Croce Rossa
diante il ricorso al decreto presidenziale (349) (risp. Rosati, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione)	587	Italiana (242) (risp. RIPAMONTI, Ministro della sanità) 599 ZUGNO: Per la modifica del regolamento della pesca (1048) (risp. VALSECCHI, Ministro
ni pavesi colpiti dall'alluvione dai benefici del decreto-legge n. 1118 del 1968 (875) (risp. Restivo, Ministro dell'interno)	588	dell'agricoltura e delle foreste) 600 Per la realizzazione di un cavalcavia presso la stazione ferroviaria di Ospitaletto-Travagliato (Brescia) (1107) (risp. Mariotti, Mini-
POERIO: Stato di abbandono del Castello a Mare di Punta Castella (Catanzaro) (691) (risp. Di Vagno, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio)	588	stro dei trasporti e dell'aviazione civile) 600
Sullo stato di completo abbandono del comune di Cirò Marina (963) (risp. Mancini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) Per la realizzazione della strada di colle-	589	ABENANTE. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Perchè predi-
gamento tra i comuni di Belvedere Spinello e Casabona (Catanzaro) (965) (risposta Mancini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	590	sponga una severa indagine all'azienda per imbottigliamento liquori « Costagliola e C. » di Qualiano (Napoli), ove sistematicamente
Arredamento degli uffici del nuovo Tribunale di Crotone (1068) (risp. GAVA, Ministro di grazia e giustizia)	590	sono violati i contratti di lavoro e le leggi a tutela dei lavoratori, per porre fine agli arbìtri padronali giunti fino al punto di so-
PREZIOSI: Entrata in funzione dell'ospedale consorziale di Avellino (589) (risp. RI-PAMONTI, Ministro della sanità)	591	spendere dal lavoro alcuni dipendenti perchè « fuori della fabbrica conversavano con dei sindacalisti ». (int. scr 645)
SAMARITANI: In merito alla concessione in provincia di Ravenna di una riserva privata di caccia alla s.p.a. « Lavadena » (938) (risp. Valsecchi, <i>Ministro dell'agricoltura</i>		RISPOSTA. — Dagli accertamenti all'uopo eseguiti dall'Ispettorato del lavoro di Napoli
e delle foreste)	592 593	è risultato che la società Costagliola, con se- de in Qualiano (Napoli), ha iniziato, il 1º feb- braio 1966, l'attività produttiva della distil-
SEMA, ALBARELLO: Indignazione esistente a Trieste in relazione alle dichiarazioni del ministro Bo e di alcuni dirigenti dell'IRI in merito all'applicazione del piano CIPE		lazione industriale dell'alcool e della fabbricazione di liquori e sciroppi, occupando alle proprie dipendenze 18 impiegati, 53 operai e 14 apprendisti.
(54) (risp. Prett, Ministro del bilancio e del- la programmazione economica)	593	Il predetto organo ispettivo, a conclusione delle indagini, ha riscontrato infrazioni in materia di tenuta dei documenti aziendali e

di collocamento, denunciando quindi il responsabile della ditta all'autorità giudiziaria.

Sono state inoltre rilasciate prescrizioni per l'osservanza del contratto collettivo di categoria e per l'applicazione delle norme concernenti le assicurazioni sociali ed i collocamenti obbligatori.

La sospensione dal lavoro dei dipendenti, di cui è cenno nell'interrogazione, è stata determinata, secondo quanto riferito dal predetto Ispettorato del lavoro, dallo scarso rendimento fornito dai lavoratori in questione.

Si assicura comunque la signoria vostra onorevole che l'Ispettorato del lavoro di Napoli non mancherà di controllare l'adempimento delle prescrizioni impartite.

> Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale

BRODOLINI

5 febbraio 1969

ABENANTE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Sui provvedimenti che intende adottare per rendere operante la nota decisione della Corte costituzionale (numero 66 del 7 settembre 1963) nei confronti del personale operaio delle Amministrazioni statali.

Per effetto di tale decisione, infatti, il personale suddetto deve fruire del congedo annuale, anche se diviso in dodicesimi, sin dal primo anno di servizio. Ora, però, stante la diversa interpretazione data nel passato alle disposizioni che disciplinano la materia (testo unico del 1923 e successive modificazioni) da parte delle Amministrazioni statali, il personale operaio ha fruito del congedo solo l'anno successivo all'assunzione in servizio.

Si ravvisa pertanto la necessità che agli aventi diritto, ora per allora, venga dato un congedo suppletivo pari a quello che nell'anno dell'assunzione avevano titolo ad ottenere. (int. scr. - 797)

RISPOSTA. — Non si ravvisa possibile aderire alla richiesta della signoria vostra ono-

revole intesa a concedere agli operai dello Stato un congedo suppletivo in sostituzione di quello non fruito nel primo anno di servizio, anteriormente alla sopra richiamata sentenza della Corte costituzionale, in quanto essa — come del resto tutte le dichiarazioni di illegittimità costituzionale — non può avere effetto retroattivo.

È inoltre da tenere presente che il diritto dell'operaio alle ferie, oltre che dall'articolo 2109, secondo comma, del codice civile, era disciplinato anche dall'articolo 24, primo comma, della legge 5 marzo 1961, n. 90, concernente lo stato giuridico degli operai dello Stato, norma quest'ultima che, non risultando compresa nel dispositivo della predetta sentenza, è da ritenersi rimasta in vigore, sia pure formalmente, fino all'entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 249, che, con l'articolo 23, ha esteso a tutto il personale operaio dello Stato le disposizioni di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1480.

Il Ministro senza portafoglio GATTO

18 febbraio 1969

ABENANTE, PAPA, BORSARI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Sulla mancata attuazione dell'articolo 13 della legge del 1951, n. 1551, che, indipendentemente dalle rimostranze della Corte dei conti, ha creato e mantiene una situazione di disagio, incertezza e sperequazione fra le varie categorie del personale non insegnante delle università.

Le deliberazioni sostitutive del decreto interministeriale adottate dai consigli di amministrazione dei singoli atenei, senza riferirsi agli abusi che spesso sono stati e vengono praticati con esse, hanno creato una situazione assurda tra la popolazione studentesca che, a prescindere dalla sede di iscrizione, dovrebbe — come per legge — corrispondere diritti di segreteria in misura uguale.

Gli interroganti chiedono di conoscere quando s'intende dare attuazione al provve-

23 Febbraio 1969

dimento che, com'è noto, è stato in linea generale concordato con le organizzazioni sindacali confederali e che trova la illogica ed interessata opposizione di una sparuta associazione autonoma di impiegati amministrativi appoggiata da quella costituita per l'occasione dai direttori amministrativi, questi ultimi di persona legalmente responsabili della grave e persistente violazione di legge. (int. scr. - 942)

RISPOSTA. — Si fa presente che lo schema di regolamento di applicazione dell'articolo 13 della legge 18 dicembre 1951, n. 1551 — predisposto dal Ministero della pubblica istruzione, curate opportune intese anche con le associazioni sindacali del personale non insegnante universitario — è all'esame del Consiglio di Stato.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione

ROSATI

18 febbraio 1969

ALBANI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere i motivi che hanno indotto il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Piemonte ad approvare il progetto di esecuzione della strada di « scorrimento » più o meno veloce che dovrebbe attraversare la città di Varallo Sesia. Se ben informato, tale strada era stata a suo tempo prevista dalla pianificazione territoriale comunale come « circonvallazione »; modificando la denominazione iniziale, l'opera è stata ora dichiarata « urgente e indifferibile », con un contributo statale di oltre 70 milioni ad integrazione di altri a carico delle finanze locali.

A tal proposito si fa osservare che, con l'attuazione del progetto, tale strada dovrebbe passare in galleria sotto la pendice del Sacro Monte che scende dietro la collegiata di San Gaudenzio, proseguire immediatamente a ridosso di un asilo e una scuola elementare privati, tagliare orti e giardini interni all'abitato della città, sempre alle pendici del Sacro Monte passare immediatamen-

te dietro l'ospedale e la stazione della funicolare, sottopassare altra strada in salita poco sopra la chiesa monumentale della Madonna delle Grazie, quindi portarsi al livello della strada della Val Mastellone con un ponte da eseguire sul torrente omonimo. Da qui tutto il traffico per la Val Grande (Scopello, Mera, Carcoforo) transiterebbe per la strada già aperta in Varallo « vecchia » e a fianco delle scuole secondarie pubbliche.

L'interrogante si chiede se le autorità competenti abbiano valutato i danni irreparabili che l'esecuzione di tale strada provocherebbe, sconvolgendo tutto un ambiente di indubbio valore paesaggistico, con il traffico pesante che irromperebbe nella zona più tranquilla e riservata della città, sede di edifici scolastici, ospedalieri, di museo, pinacoteca e giardino pubblico, tra edifici religiosi di grande interesse storico e artistico. È parere dell'interrogante che, qualora fosse esistito un simile nastro di strada, si sarebbe dovuta semmai suggerire la sua chiusura al traffico prevedendo per tempo opportuni arretramenti di costruzioni su altre strade interne per consentire soltanto un più agevole accesso all'ospedale.

L'esigenza, invece, veramente inderogabile, che da anni si impone per la città di Varallo, è quella di una « cinconvallazione » del tutto esterna per preservare e valorizzare l'armonica unità delle sue così diverse e tutte caratteristiche componenti urbanistiche; una circonvallazione che, utilizzando il rifatto ponte sul Sesia in frazione Crevola, potrebbe risalire per un tratto la sponda destra del fiume e ricongiungersi, con un ponte da eseguire, alla strada sulla sponda sinistra oltre l'abitato.

A questo proposito si chiede di conoscere se un tal progetto non sia stato già approntato dall'ANAS perchè, in tal caso, sarebbe questo che dovrebbe essere riconosciuto urgente e indifferibile e avere immediata attuazione. Infatti il tratto di circonvallazione sulla sponda destra del Sesia avrebbe anche un notevole valore panoramico perchè rivelerebbe a turisti e gitanti che si inoltrano nelle valli sovrastanti tutta la città, distesa sotto il Sacro Monte, con

i suoi ponti e le sue strade strette finalmente liberate dal traffico pesante, con lo scorcio delle case caratteristiche che fiancheggiano e accompagnano il Mastellone alla confluenza con il Sesia.

L'interrogante chiede pertanto al Ministro se non ritiene, qualora fosse ancora possibile, di sospendere l'inizio dei lavori per riconsiderare ulteriormente i progetti. (int. scr. - 438)

RISPOSTA. — Il progetto dei lavori approvato dal Provveditorato alle opere pubbliche per il Piemonte il 30 luglio 1968 per un importo di lire 77 milioni, ammesso al contributo statale ai sensi della legge 21 aprile 1962, n. 181, riguarda la costruzione di un tronco di strada interna all'abitato di Varallo e collegante il viale Cesare Battisti (del quale rappresenta il prolungamento) con le vie Giacobini e Cippa.

Il Provveditorato citato e l'ufficio del Genio civile di Vercelli, sulla base di apposito sopralluogo disposto successivamente all'interrogazione, hanno espresso l'avviso che il progetto curato dal comune non pretende di conseguire altra finalità che quella di concorrere, con l'unica angusta traversa interna esistente — entro la quale si svolge tutto il traffico da e per la Valsesia — a facilitare l'attraversamento del centro urbano, nonchè a migliorare la circolazione interna nel centro urbano delimitato e costretto dai corsi del Mastellone e del Sesia e dalle pendici del Sacro Monte.

Pertanto, considerato che il tracciato previsto non presenta caratteristiche che consentano di definirlo strada di scorrimento nè di circonvallazione, non sembra possa arrecare alla zona attraversata danni tali da farne preterire l'attuazione.

Per quanto attiene, invece, agli interventi dell'ANAS si comunica che, per la sistemazione della strada statale n. 299 « di Alagna », da pochi anni classificata statale, sono in corso, o di prossimo appalto, lavori per lire 350 milioni. Altri interventi migliorativi sono stati già eseguiti nel periodo 1964-1966 per l'importo di lire 750 milioni circa, in aggiunta alle spese sostenute per l'ordinaria manutenzione dell'arteria medesima.

Nel quadro di ammodernamento della strada statale suddetta, non si mancherà di esaminare la possibilità di includere nei nuovi programmi dell'ANAS, fra gli interventi da attuare nei prossimi anni, anche la costruzione della variante alla statale stessa in corrispondenza dell'abitato di Varallo.

> Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

15 febbraio 1969

BERA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere se è a conoscenza che, nonostante le numerose segnalazioni e proteste inviate in queste ultime settimane alla direzione del compartimento dell'ANAS di Milano, a causa del grave stato di trascuratezza della segnaletica orizzontale sulla strada direttissima Milano-Crema-Cremona, detta « Paullese », e in particolare nel tratto dal fiume Adda sino a Cremona, il compartimento ANAS lamenta di non disporre dei mezzi finanziari necessari per ovviare a tale situazione, pur riconoscendone la gravità.

Tale strada, con traffico pesante intensissimo, nei mesi invernali è quasi permanentemente coperta di nebbia. Migliaia di operai sono costretti ogni giorno, per ragioni di lavoro, a servirsi di essa per recarsi da Cremona, Soresina, Castelleone, Crema, Pandino, Spino d'Adda, a Milano, con ritorno serale con autopullmann o altri automezzi. A causa di tale grave situazione, gli utenti corrono pericolo di gravi incidenti per cui le responsabilità possono essere addossate all'ente cui corre l'obbligo della manutenzione della strada in oggetto, come è previsto dal codice della strada.

Per sapere, pertanto, quali misure urgenti intende prendere, considerando il pericolo stagionale avanzato, allo scopo di ovviare a tale intollerabile stato di cose. (int. scr. -822)

RISPOSTA. — Le lamentele poste dalle utenze del traffico per la mancata opposizione e manutenzione della segnaletica orizzontale sulla strada statale n. 415 « Paullese » nel tratto Cremona-Crema, non hanno motivo di

23 Febbraio 1969

sussistenza in quanto l'ANAS ha portato a termine i lavori di sistemazione di tale segnaletica nel detto tratto.

> Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

10 febbraio 1969

BOANO. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere se risponda a verità la notizia di un accordo in base al quale l'Italia importerà 40.000 capi di bovini vivi dalla Germania orientale in cambio dell'acquisizione di prodotti industriali italiani da parte di detto Stato, continuando così nella politica di importazioni anomale che accentuano ulteriormente la crisi della nostra zootecnia e riversano esclusivamente sull'agricoltura le conseguenze economiche negative connesse alla tutela degli interessi di altri settori produttivi, (int. scr. - 359)

RISPOSTA. — Occorre premettere che le importazioni in Italia di bestiame bovino vengono effettuate al fine di sopperire al crescente fabbisogno nazionale di carne, che è raddoppiato rispetto al volume della nostra produzione e che richiede, ormai, invii dall'estero superiori ai 5 milioni di quintali annui.

Circa l'intesa per l'importazione addizionale di 40.000 bovini vivi, si precisa che essa, in assenza di rapporti diplomatici fra l'Italia e la Repubblica democratica tedesca, è intercorsa fra la Camera di commercio di detto Stato ed il nostro Istituto per il commercio con l'estero e riguarda anche animali da ingrasso, con i quali si provvede al ristallo e che concorrono a potenziare, in modo economicamente vantaggioso, il nostro patrimonio zootecnico.

L'intesa di cui trattasi, il cui testo figura nel bollettino dell'ICE n. 28 dell'8 luglio 1968, non prevedeva, per altro, una compensazione con la fornitura di prodotti industriali italiani, bensì con merci comprendenti, tra l'altro, prodotti agricoli.

Con l'ultima di dette intese, il cui testo è pubblicato nel bollettino dell'ICE n. 51 del

16 dicembre 1968, è stato convenuto di importare, per il 1969, 60.000 capi bovini da macello e da ingrasso, e cioè di effettuare un'importazione pari a quella del 1968. Al bestiame da ingrasso è riservata una quota di valore non inferiore a 1,5 milioni di dollari, che consentirà l'acquisto di almeno 10-12 mila vitelli da ristallo, di peso tra i 220 ed i 300 chilogrammi.

Devesi anche precisare che dette importazioni, in base al regolamento CEE n. 805 del 1968, entrato in vigore il 29 luglio 1969, sono soggette al regime dei dazi e dei prelievi e che esse non beneficiano, quindi, di alcuna clausola derogatoria. A differenza, per altro, dalle importazioni in provenienza da ogni altro Paese terzo, il valore delle carni di cui trattasi viene compensato con prodotti agricoli di origine italiana, per 8,5 milioni di dollari, che interessano particolarmente la nostra esportazione, tra cui: frutta secca, agrumi, e, soprattutto, arance bionde calabresi, che incontrano, come è noto, difficoltà di collocamento, nonchè cedri in salamoia.

Nel quadro dell'intesa in argomento, i prodotti industriali sono soggetti, invece, ad una disciplina particolare, che prevede il loro scambio con altri prodotti industriali.

> Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste Valsecchi

18 febbraio 1969

BONATTI. — Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord. — Per conoscere se rispondono a verità le notizie apparse sul la stampa del 13 gennaio 1969 in merito ai criteri adottati dall'apposito Comitato interministeriale per la ripartizione dei fondi previsti dalla legge n. 614 a favore delle aree depresse, con particolare riguardo a quelli assegnati alle provincie venete.

L'interrogante rileva che, se fossero stati adottati i criteri riportati dalla stampa, il Comitato dei ministri avrebbe apertamente violato ogni fondamentale principio di giustizia e di equa distribuzione dei fondi in rapporto alle effettive necessità delle singo-

le provincie. A dimostrazione che tali principi sarebbero stati completamente disattesi, l'interrogante riporta i seguenti dati sull'ammontare *pro capite* dei fondi che, secondo le notizie di stampa, sarebbero stati assegnati alle varie provincie venete: Venezia lire 15.700; Padova, lire 9.750; Belluno, lire 7.850; Rovigo, lire 7.000.

Sarebbe questa una sperequazione palese ed inconcepibile, dato che i Ministri interessati e gli organi tecnici e politici dei rispettivi Dicasteri incaricati del riparto dei fondi conoscono, o dovrebbero conoscere, le condizioni di bisogno delle varie provincie venete.

Risulta all'interrogante che il Consiglio provinciale di Padova ha votato un ordine del giorno di protesta contro i criteri che sarebbero stati adottati in sede ministeriale e che la stessa Giunta era pervenuta all'ordine di idee di rassegnare le proprie dimissioni per declinare, di fronte all'opinione pubblica padovana, qualsiasi responsabilità, diretta o indiretta, per l'atteggiamento governativo.

Per il Polesine, collocato anche in questa circostanza all'ultimo posto, la prospettata ripartizione sarebbe ancora più iniqua, dal momento che in qualsiasi sede responsabile viene riconosciuto che da quasi venti anni soffre delle conseguenze dei gravi danni provocati dalle numerose alluvioni e mareggiate e sta sopportando gli effetti negativi, diretti e riflessi, di una graduale degradazione economica connessa ad un reddito globale e individuale modestissimo.

Tale sistema di ripartizione non potrebbe che provocare inquietudine e sgomento nelle popolazioni polesane e nell'interrogante, costretti come sono a constatare che le forze politiche al potere non si sarebbero lasciate sfuggire, ancora una volta, l'occasione per porre in essere un atto discriminatorio nei confronti di una provincia che è chiamata a sopportare i danni di calamità frutto in gran parte dell'incuria dei vari Governi succedutisi negli ultimi vent'anni, i quali non hanno provveduto a far eseguire le necessarie opere di difesa a salvaguardia delle genti polesane e del patrimonio materiale della provincia di Rovigo. (int. scr. - 1129)

RISPOSTA. — La ripartizione dei fondi per la realizzazione di opere pubbliche tra le provincie di ciascuna regione del Centro-Nord, è stata effettuata, d'intesa con le Amministrazioni ordinarie interessate (Ministero dei lavori pubblici e Ministero dell'agricoltura e delle foreste), nonchè sulla base delle indicazioni fornite dai competenti Comitati regionali per la programmazione economica.

I programmi così formulati hanno cercato di stabilire un conveniente rapporto funzionale tra le diverse opere finanziate ed il complesso dei benefici derivanti alle comunità sociali interessate; e ciò indipendentemente da ogni correlazione tra costo delle opere ed entità numerica delle popolazioni servite.

Quanto al quesito circa la ripartizione pro capite dei finanziamenti tra le diverse provincie del Veneto, si fa presente che lo stesso non offre precise indicazioni in ordine alle diverse programmazioni d'interventi effettuati nel tempo (novembre-dicembre 1966, aprile 1968, novembre 1968) per cui risulta impossibile fornire, al riguardo, una risposta adeguata.

Con particolare riferimento alla ripartizione dei fondi in valore assoluto tra le provincie di Padova e Rovigo, si ha motivo di ritenere che le esigenze dei rispettivi territori depressi siano state tenute nella migliore considerazione.

Infatti, il Comitato dei ministri per il Centro-Nord, nella seduta del 27 novembre 1968, a fronte di uno stanziamento complessivo di 10.557 milioni di lire previsto per la realizzazione di opere pubbliche nel Veneto, ha deliberato di assegnare la somma di lire 1.341 milioni alla provincia di Padova e di 2.770 milioni di lire a quella di Rovigo.

Ne discende che alle provincie in questione è stato, quindi, assegnato il 38,8 per cento dell'intera assegnazione regionale.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Di VAGNO

19 febbraio 1969

23 Febbraio 1969

CHIARIELLO. — Al Ministro della sanità. — Per conoscere attraverso quali iniziative e provvedimenti concreti il suo Dicastero — direttamente chiamato in causa dalla Risoluzione (68) 9, approvata dal Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa in data 3 maggio 1968, relativa al mantenimento degli spazi necessari per gli svaghi all'aria aperta — intenda adempiere all'obbligo internazionale derivantegli da detta Risoluzione, (int. scr. - 289)

RISPOSTA. — La Risoluzione (68) 9, approvata dal Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa il 3 maggio 1968, relativa al mantenimento degli spazi necessari per gli svaghi all'aria aperta, sarà oggetto della massima attenzione e studio da parte del Ministero della sanità per ogni possibile applicazione pratica.

Si fa comunque presente che la materia della predetta Risoluzione rientra nell'attività della Commissione sociale del Consiglio d'Europa, alla quale questo Dicastero partecipa soltanto limitatamente per l'esame degli aspetti sanitari delle questioni prospettate.

> Il Ministro della sanità RIPAMONTI

15 febbraio 1969

CIPOLLA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere quale azione intende svolgere per la rapida approvazione del nuovo piano regolatore del porto di Sciacca, secondo gli impegni ripetutamente assunti in sede di discussione di interpellanza parlamentare e di riunioni con le categorie interessate. L'urgenza dell'approvazione nasce anche dalla necessità di inserire lo stanziamento relativo nel quadro dei finanziamenti del piano di ricostruzione delle zone terremotate che, a norma di legge, deve essere presentato al Governo entro il 31 dicembre 1968.

In particolare, si chiede se, nel quadro della funzione prevista per il porto di Sciacca da tutti i piani elaborati dai vari enti ed

organismi nazionali e regionali, non si debbano accogliere le osservazioni trasmesse in data 8 novembre 1968 dalla cooperativa di mutua assistenza tra pescatori di Sciacca che, allo scopo di evitare di ritornare ai metodi delle scelte anguste e provvisorie del passato, che tanto danno hanno arrecato alla marineria e all'economia della città, chiede con vivo rammarico che si rispetti quanto stabilito dagli organi del Ministero assieme alle categorie interessate e a tutti i parlamentari della zona nella riunione tenutasi al comune il 24 aprile 1968. Il progetto inviato al comune e alle organizzazioni interessate, infatti, si discosta in peggio dalle soluzioni allora concordate. (int. scr. - 830)

RISPOSTA. — In relazione alle osservazioni espresse dal senatore interrogante per il nuovo piano regolatore del porto di Sciacca, attualmente in fase istruttoria, si premette che nel citato porto sono già in corso di esecuzione, per un importo di lire 70 milioni, i lavori di completamento del secondo braccio del molo di levante, nonchè quelli occorrenti per il rifiorimento del primo braccio di detto molo e per l'impianto elettrico.

Si assicura che, sulla base di quanto concordato nelle recenti riunioni tenute *in loco* con la partecipazione dei rappresentanti del comune di Sciacca e dei ceti marittimi interessati, il competente ufficio del Genio civile per le opere marittime di Palermo sta approntando una variante al vigente piano regolatore, nella quale saranno previste le opere necessarie per la definitiva sistemazione di detto scalo.

Non appena tale elaborato sarà completo, sarà sottoposto con ogni sollecitudine all'esame degli organi tecnici di questo Ministero.

> Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

15 febbraio 1969

FOLLIERI. — Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. — Per conoscere se i competenti uffici del suo Dicastero hanno

avuto notizia delle gravi condizioni di disagio e di pericolo nelle quali si svolge il servizio automobilistico sostitutivo sulla Lucera-Foggia e se non ravvisi l'opportunità di ripristinare il servizio con automotrici marcianti sui binari della tratta Lucera-Foggia, considerato che l'eventuale economia sulla gestione non legittima la soppressione della linea ferroviaria che assolve pressanti esigenze sociali che interessano vaste categorie di lavoratori, operatori economici, studenti e professionisti, i quali, in numero sempre più rilevante, giornalmente, per le loro attività, raggiungono Foggia da Lucera e dai numerosi paesi del subappennino dauno. (int. scr. - 1100)

RISPOSTA. — Rilevato che la ditta appaltatrice dell'autoservizio sostitutivo viaggiatori Foggia-Lucera non è riuscita ad adibire a tale attività un parco veicoli in perfette condizioni di efficienza e di decoro, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 31 gennaio corrente anno, ha proceduto alla risoluzione del relativo contratto, previa diffida in data 28 ottobre 1968.

Lo svolgimento del servizio è stato perciò affidato all'INT, che, impiegando moderni autobus, assicurerà agli utenti prestazioni di gran lunga migliori anche rispetto a quelle che potrebbero essere fornite dalle automotrici ferroviarie.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile MARIOTTI

14 febbraio 1969

MAGNO. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere quando sarà provveduto, da parte del Consorzio generale per la bonifica e la trasformazione fondiaria in Capitanata, a trasferire in proprietà dei rispettivi coloni i 27 poderi della borgata Mezzanone e i 20 poderi della borgata Tavernola, assegnati con promessa di vendita oltre 30 anni addietro. (int. scr. - 900)

RISPOSTA. — Come è noto, il Consorzio per la bonifica della Capitanata acquistò, nel 1935, alcuni terreni nelle contrade Mezzanone, Tavernola e Siponto, che assegnò, dopo avervi eseguito opere di trasformazione fondiaria, a numerosi coloni, con impegno di migliorie.

Nel 1939, i coloni concessionari sottoscrissero apposito atto, con il quale si impegnarono ad accettare il podere loro assegnato ai patti e condizioni precisati in un contratto tipo, con l'unica riserva, da parte del Consorzio, di determinare, in prosieguo, il prezzo del podere assegnato.

Successivamente, dopo gli eventi bellici, il Consorzio costituì, nel 1946, apposita Commissione per l'esame della posizione di ciascun concessionario, nell'intento di addivenire all'adozione dei provvedimenti di assegnazione definitiva dei poderi.

L'operato della Commissione, però, non potè essere portato a compimento, in quanto, nel corso delle indagini, non risultarono definiti, su circa ettari 200 di terreno, facenti parte delle unità poderali oggetto di cessione, i rapporti di proprietà con l'Opera nazionale combattenti ed altri.

Nelle more, il Consorzio stabilì opportuni contatti con gli assegnatari per definire il prezzo di cessione dei terreni ed i criteri di versamento delle somme dovute dagli assegnatari medesimi e, dopo la regolarizzazione del trasferimento dei 200 ettari circa sopra menzionati in proprietà del Consorzio, la questione venne sottoposta alla consulta dell'ente che, con deliberazione del dicembre 1961, fissò alcune clausole per l'assegnazione dei terreni.

Si iniziarono le operazioni di cessione, ma, a seguito delle note vicende giudiziarie, il Ministero dovette impartire istruzioni di soprassedere a qualsiasi operazione inerente alla cessione dei terreni.

Superati ora gli eventi che avevano determinato la predetta sospensione, il Consorzio ha chiesto al Ministero di poter riprendere la vendita dei poderi.

Sulla questione, il Ministero ha ritenuto opportuno sentire l'Avvocatura generale del-

23 Febbraio 1969

lo Stato, riservandosi di impartire, non appena possibile, definitive istruzioni al Consorzio.

> Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste Valsecchi

18 febbraio 1969

MANNIRONI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere se sia stata presa una definitiva decisione circa la trasformazione in superstrada dell'attuale strada che collega Nuoro con Olbia e che dovrebbe costituire la sistemazione della superstrada Abbasanta-Nuoro, attualmente in costruzione.

Con le due superstrade congiunte sarebbe di molto agevolato e attrezzato il collegamento tra Cagliari ed Olbia, passando per Nuoro, con incalcolabili benefici per tutta la zona centrale e nord-orientale della Sardegna. (int. scr. - 678)

RISPOSTA. — Al quesito posto dal senatore interrogante circa il collegamento di Nuoro con Olbia si precisa che il collegamento rapido della strada statale n. 131 « Carlo Felice » con il porto di Olbia è in corso di realizzazione ad opera della Cassa per il Mezzogiorno per il tratto Abbasanta-Nuoro, ivi compresa la variante all'abitato di Nuoro, e dell'ANAS per il tratto Nuoro-Siniscola-Olbia.

Per il tratto Nuoro-Siniscola, facente parte dell'itinerario Abbasanta-Nuoro-Siniscola-Olbia-Golfo degli Aranci, è in corso la statizzazione della strada attualmente provinciale, e nel frattempo è stata iniziata la progettazione delle opere necessarie per conferire alla stessa le caratteristiche di strada a quattro corsie, come auspicato dall'onorevole interrogante.

Il Ministro dei lavori pubblici
MANCINI

15 febbraio 1969

MANNIRONI. — Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. — Per sapere a

quale punto si trovi attualmente la pratica relativa al passaggio a livello situato nell'interno dell'abitato di Olbia.

Detta pratica, pur essendo in trattazione da oltre dieci anni, durante i quali si prepararono progetti di soluzione da parte del comune e si effettuarono visite, incontri e discussioni tra i tecnici delle Ferrovie dello Stato, dell'ANAS, della Cassa per il Mezzogiorno e del Genio civile, non è mai giunta ad una fase conclusiva.

Tale situazione di incertezza e di vana attesa ha arrecato ed arreca ancora gravissimo intralcio alla circolazione dei veicoli ed enorme disagio alla popolazione che, anche recentemente, esasperata, si è abbandonata a clamorose e violente manifestazioni di protesta.

L'interrogante ritiene che solo la volontà politica dell'Amministrazione ferroviaria può risolvere l'annoso problema che, se pur presenta difficoltà di carattere tecnico, non può considerarsi insolubile e insuperabile. Non si può pretendere che esso sia risolto con le limitate possibilità del comune che, pur avendo il massimo interesse per l'aspetto urbanistico, non può subire, oltre un certo limite, la servitù della ferrovia, la quale, proprio in quel tratto che attraversa l'abitato e che costituisce la fase terminale della rete, ha, a sua volta, grande necessità di eliminare ogni possibile intralcio alla circolazione dei treni. anche in vista del crescente traffico derivante dalle intensificate corse dei traghetti e dal movimento dei porti di Olbia e di Golfo degli Aranci.

Il problema indubbiamente è più ferroviario che stradale e urbanistico: perciò l'Amministrazione ferroviaria lo dovrà considerare con particolare impegno ed interesse, come problema quasi esclusivamente suo, anche ai fini della spesa, come ha fatto per altri centri urbani della penisola. (int. scr. - 1119)

RISPOSTA. — Il progetto delle opere sostitutive dei noti passaggi a livello di Olbia, dopo esame sotto il profilo tecnico, è stato dall'Azienda delle ferrovie dello Stato resti-

23 Febbraio 1969

tuito a quel comune fin dal giugno del 1967, con parere di massima favorevole.

Per quanto concerne il finanziamento delle opere anzidette, per una spesa valutata dell'ordine di novecento milioni, non risulta che, da parte degli enti interessati, sia intervenuto a tutt'oggi alcuno stanziamento. Le Ferrovie dello Stato, per la parte di competenza, hanno da tempo reso noto che potranno compartecipare alle spese stesse con un contributo commisurato alle economie di esercizio conseguibili con la soppressione dei passaggi a livello di che trattasi.

Si fa, infine, presente che il problema non può essere risolto unilateralmente dall'Azienda ferroviaria, nè sotto l'aspetto tecnico, in quanto la sistemazione sostitutiva dei passaggi a livello deve tener conto di esigenze urbanistiche e di altro genere che esulano dalla propria competenza, nè sotto l'aspetto finanziario, in quanto non possono far carico al bilancio delle Ferrovie dello Stato spese non richieste da necessità di carattere strettamente ferroviario.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile

MARIOTTI

15 febbraio 1969

MURMURA. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste. — Per conoscere se non ritengano opportuno ed indispensabile invitare gli Ispettorati delle foreste e dell'agricoltura a richiedere, prima dell'approvazione dei progetti di opere di trasformazione fondiaria ed agraria assistite dal contributo statale, la licenza di costruzione, a norma dell'articolo 31 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, così come risultante dalle norme di cui all'articolo 10 della legge 6 agosto 1967, n. 765. (int. scr. - 399)

RISPOSTA. — La licenza edilizia, richiesta dall'articolo 10 della legge 6 agosto 1967, n. 765, interessa, per quanto concerne il settore agricolo, solo determinate strutture fondiarie, sempre che tali strutture, consistenti per lo più in fabbricati, si realizzino in zone

ove già esistono opere di urbanizzazione primaria o tali opere di urbanizzazione siano previste da parte di comuni o comunque vi sia impegno alla loro realizzazione da parte di privati.

Riesce pertanto difficile, per gli Ispettorati agrari e forestali, stabilire preliminarmente, data la particolarità della materia, se per le strutture che vengono ammesse alle provvidenze dello Stato occorra o meno la licenza edilizia comunale.

Per tale ragione, e anche perchè tale accertamento esula dall'indagine tecnico-economica che si svolge in sede istruttoria, non si ritiene opportuno impartire disposizioni nel senso indicato dalla signoria vostra onorevole.

D'altra parte, gli interessati, sia perchè destinatari, unitamente agli organi del comune, delle predette disposizioni, sia in vista della possibilità di incorrere nelle sanzioni previste dalla legge medesima, si renderanno parte diligente, come attualmente stanno già facendo, per acquisire, ove è necessario, la licenza edilizia.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste Valsecchi

18 febbraio 1969

MURMURA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere se, relativamente alle provincie con oltre cento comuni, intenda o meno modificare l'articolo 10 delle norme concernenti la disciplina delle assegnazioni degli alloggi popolari, di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 23 maggio 1964, n. 655, nel senso che più commissioni, possibilmente con competenza circondariale, siano chiamate ad operare per l'assegnazione delle case: e ciò allo scopo di evitare — come avviene in provincia di Catanzaro — notevoli ritardi tra il momento dell'abitabilità e quello della pubblicazione delle graduatorie, il che provoca giustificatissimo malcontento tra gli aspiranti (int. scr. - 463)

RISPOSTA. — La proposta avanzata dal senatore interrogante tendente ad accelerare e

snellire i procedimenti di assegnazione di alloggi con la formazione di più Commissioni operanti nella stessa provincia, ove i comuni siano superiori a 100, sarà considerata e valutata seriamente da questa Amministrazione.

Comunque, appunto per pervenire a migliori risultati, questo Ministero ha già diramato, e verrà quanto prima presentato al Consiglio dei ministri, un disegno di legge di delega al Governo per la revisione delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, che ha lo scopo soprattutto di semplificare ed accelerare il procedimento di assegnazione degli alloggi popolari.

Il Ministro dei lavori pubblici
MANCINI

15 febbraio 1969

MURMURA. — Ai Ministri del tesoro e dei lavori pubblici. — Per conoscere quando verrà disposto il concreto accreditamento dei fondi (lire 2.900.000) assegnati al Provveditorato alle opere pubbliche di Catanzaro, a norma della legge 28 marzo 1968, n. 394, avente ad oggetto « Contributi per la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati di proprietà privata danneggiati o distrutti in occasione delle alluvioni 1951-53 e 1958-60 », e ciò in quanto il Provveditorato suddetto non può erogare i contributi, disposti per opere da anni eseguite e completate, in favore di moltissimi cittadini calabresi. (int. scr. - 636)

RISPOSTA. — Si risponde in luogo del Ministro del tesoro, informando che, con decreto in data 1º ottobre 1968, è stata disposta, a carico del capitolo 5326 dello stato di previsione della spesa di questo Ministero per l'anno finanziario 1968, l'assegnazione della somma di lire 2.900 milioni a favore del Provveditorato regionale alle opere pubbliche di Catanzaro per l'attuazione delle provvidenze di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 394 (contributi per la riparazione e la ricostruzione dei fabbricati di proprietà pri-

vata danneggiati o distrutti in occasione delle alluvioni 1951-53 e 1958-60).

> Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

15 febbraio 1969

MURMURA. — Al Ministro dell'interno. — Per conoscere i motivi del carente ed inidoneo funzionamento della sottosezione dell'Archivio di Stato di Vibo Valentia, nonostante il decreto d'istituzione risalga a moltissimi anni or sono. (int. scr. - 1110)

RISPOSTA. — La sezione di Archivio di Stato di Vibo Valentia — ove, già dal 1954, esisteva una sottosezione di Archivio di Stato — venne istituita, con decreto ministeriale in data 31 dicembre 1965, in applicazione delle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 30 settembre 1963.

La sezione stessa è stata provvisoriamente sistemata in locali insufficienti, in attesa di poter reperire ambienti più idonei.

E, infatti, non appena il direttore dell'Archivio di Stato di Catanzaro ha segnalato la disponibilità di alcuni locali di nuova costruzione, in data 17 gennaio ultimo scorso questo Ministero ha autorizzato la Prefettura di Catanzaro ad avviare trattative con il proprietario per la stipulazione del contratto di locazione.

Per altro, si fa presente che la situazione numericamente deficitaria del personale dell'amministrazione degli Archivi di Stato non ha consentito di assegnare alla sezione di Vibo Valentia dipendenti in servizio continuativo; pertanto, la direzione di essa è stata affidata a scavalco al direttore dell'Archivio di Stato di Catanzaro.

In sede di assegnazione del personale, da assumere in servizio a seguito dei concorsi già in via di espletamento, sarà esaminata la possibilità di destinare stabilmente un elemento alla predetta sezione.

> Il Ministro dell'interno RESTIVO

20 febbraio 1969

PERRINO. — Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord. — Nella considerazione che lo sviluppo industriale e turistico in atto e in previsione in Brindisi e provincia postula la disponibilità di collegamenti stradali in grado di assorbire e agevolare il traffico — già notevole, ma in rapido incremento — sul le direttrici verso gli altri poli di sviluppo, Bari a Nord e Taranto a Sud-Ovest;

attese le notizie apparse sulla stampa, secondo le quali la strada statale n. 7 (Appia) sarà ampliata ed adeguata nel tratto tra Taranto e Brindisi, ma secondo due diversi criteri, e cioè di superstrada da Taranto a Grottaglie, di puro e semplice allargamento dell'attuale carreggiata da Grottaglie a Brindisi;

premesso che proprio nei primi giorni di ottobre 1968 è stata aperta al traffico la superstrada che collega Lecce con Brindisi, superstrada che non può rimanere limitata ai due capoluoghi senza scadere di importanza e utilità, bensì deve necessariamente essere prolungata fino a Bari,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritengano opportuno e urgente assecondare i voti e le attese degli operatori economici e delle popolazioni del brindisino, ponendo allo studio i progetti per la realizzazione della superstrada Brindisi-Bari — che potrebbe utilizzare l'attuale tracciato in ampliamento della strada statale n. 379 (litoranea) fino a Monopoli — e dell'ampliamento e sistemazione con caratteristiche di superstrada dell'intero tratto della strada statale n. 7 tra Taranto e Brindisi. (int. scr. - 598)

RISPOSTA. — In merito a quanto espresso dal senatore interrogante circa i collegamenti viari fra i principali centri della regione pugliese, si precisa l'attuale fase degli interventi in corso o di prossimo realizzo.

L'ANAS ha attualmente in corso l'ammodernamento degli itinerari Bari-Brindisi e Brindisi-Taranto. Il primo di questi è in fase di ultimazione, mentre i lavori del secondo sono stati tutti appaltati o sono in corso di appalto.

L'ammodernamento dell'itinerario Bari-Brindisi viene realizzato con sede stradale di metri 13,50, di cui metri 12,50 di carreggiata in alcuni tratti (variante Polignano o tratto Monopoli-Brindisi) e nei rimanenti già ammodernati, con metri 10,50 di carreggiata, suscettibili di allargamento a metri 12,50.

Per il collegamento Taranto-Brindisi, è in corso l'ammodernamento con sezione stradale di metri 13,50 di cui metri 12,50 di carreggiata.

Gli itinerari predetti si collegano alla strada Brindisi-Lecce e si salderanno inoltre, in prossimità di Grottaglie, alla grande variante esterna all'abitato di Taranto, già progettata a cura della Cassa per il Mezzogiorno, destinata a collegare tutte le strade di penetrazione al relativo centro, comprese fra la strada statale n. 7 e la strada statale n. 106.

Si ritiene che ulteriori previsioni alternative o migliorative in ordine agli itinerari predetti potranno essere prese in considerazione in relazione alle future esigenze del traffico ed alle disponibilità di bilancio, tenuto conto del notevolissimo impegno finanziario che ne deriva.

Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

15 febbraio 1969

PIOVANO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere se non ritenga di intervenire nei confronti del compartimento ANAS di Torino al fine di indurlo a una più sollecita e fattiva collaborazione col comune di Mortara, onde definire il problema, che si trascina da mesi, dell'attraversamento della strada statale n. 211 (della Lomellina) con tubazioni dell'acquedotto comunale.

Occorre ricordare che il compartimento ANAS, richiesto in data 26 luglio 1968 dal comune di Mortara di indicare a quali modalità ci si dovesse attenere, ha taciuto fino all'11 novembre 1968, quando, in seguito a sollecitazione telefonica, ha prescritto con-

dizioni onerosissime (acquisto di uno spingitubo, oppure costruzione di una seconda canalizzazione) che il comune non può accollarsi, tanto più che sono possibili soluzioni tecniche assai più semplici e meno costose. (int. scr. - 876)

RISPOSTA. — L'ANAS, accogliendo favorevolmente la domanda del comune di Mortara, intesa ad ottenere la concessione per la posa di una tubazione idrica lungo la strada statale n. 211, predispose il relativo atto disciplinare che venne trasmesso al comune stesso in data 22 giugno 1966 unitamente alla richiesta dei dovuti versamenti a titoli di canone, garanzia, tassa di concessione governativa e spese d'istruttoria, imponendo però la costruzione di una tubazione su ambo i lati della statale in questione.

Il comune di Mortara restituiva il disciplinare firmato per accettazione dal signor sindaco con lettera in data 18 agosto 1966.

Il disciplinare relativo alla concessione in argomento prevede all'articolo 13 che gli attraversamenti vengano eseguiti ove possibile mediante trivellazione (spingitubo) ovvero a metà larghezza stradale per volta.

Per quanto riguarda la trivellazione, questa operazione non comporta l'acquisto di una macchina spingitubo poichè esistono imprese specializzate che lavorano con tali macchine per conto di svariati comuni, società ed enti pubblici.

Inoltre, era lasciata facoltà al comune di eseguire gli attraversamenti con il tradizionale sistema dello scavo in trincea.

Per quanto riguarda l'imposizione di cui all'articolo 7 del disciplinare, concernente la posa della seconda canalizzazione, è stata motivata al fine di evitare un numero elevato di attraversamenti trasversali la cui esecuzione avrebbe potuto nuocere alla stabilità della massicciata stradale con conseguente pericolo per la circolazione. Tale imposizione, per altro, è stata accettata dal comune con la firma del ripetuto disciplinare da parte del sindaco *pro-tempore*.

Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

19 febbraio 1969

PIOVANO. — Al Ministro senza portafoglio per la ricerca scientifica ed al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere se ritengano ancora giustificate le sovvenzioni erogate all'« International Centre for Theoretical Physic » (ICTP) di Trieste, collegato all'Agenzia atomica internazionale (AIEA), tenuto conto dei modesti risultati sin qui conseguiti da questa istituzione e della evidente sproporzione esistente tra la relativamente cospicua consistenza dei contributi concessi dall'Italia a organizzazioni internazionali di ricerca e la modestia di quelli attribuiti ad analoghi organismi nazionali (si ricorda, ad esempio, che, dei 123 miliardi investiti per la ricerca nel 1966, circa un quarto è andato ad organismi scientifici internazionali). (int. scr. - 1132)

RISPOSTA. — Rispondo a nome dei Ministri per la ricerca scientifica e della pubblica istruzione.

Il Centro internazionale di fisica teorica di Trieste è stato creato con l'accordo stipulato nell'ottobre 1963 tra l'Italia e l'AIEA e ratificato a suo tempo dal Parlamento.

A questo primo accordo, scaduto il 30 giugno 1968, ne ha fatto seguito un secondo inteso a prolungare l'attività del Centro di Trieste per un periodo di sei anni: dal 1º luglio 1968 al 30 giugno 1974. Il relativo disegno di legge fu presentato dal Governo in Parlamento il 5 marzo 1968 ed è stato approvato dalla Camera dei deputati il 7 marzo ed il 9 marzo dal Senato.

Nel corso dei primi quattro anni di attività, il Centro ha ottenuto eccezionali risultati, riscuotendo nel mondo scientifico internazionale una larghissima misura di consensi. Alle sue attività partecipano i più grandi fisici viventi, i quali danno vita ad una forma di collaborazione internazionale che non si era prima sperimentata: il Centro, infatti, rappresenta un luogo di incontro tra scienziati del mondo occidentale e di quello socialista oltrechè una sede di collaborazione tra studiosi dei Paesi sviluppati e specializzati dei Paesi in via di sviluppo. Le attività del Centro si svolgono in una atmosfera cui è estranea qualsiasi interferenza politica.

Tra gli obiettivi scientifici assegnati al Centro, ed anche essi realizzati nei primi anni

di attività, vanno ricordati quello dell'approfondimento dei problemi di fisica fondamentale ed il perfezionamento di giovani e promettenti studiosi già laureati dei Paesi in via di sviluppo dell'America latina, dell'Africa e dell'Asia.

Il Centro internazionale di fisica teorica è infatti un istituto di livello e di organizzazione post-universitaria e non di ricerca scientifica applicata o di sviluppo.

L'importanza ed il prestigio assunti nel mondo internazionale scientifico da questa iniziativa sono d'altronde confermati dall'interesse che ad esso porta l'UNESCO, il quale ha raggiunto con l'AIEA intese per una gestione e un finanziamento del Centro su base paritetica con l'organizzazione di Vienna.

La Ford Foundation dal canto suo ha assicurato un importante contributo pluriennale.

Rispetto al precedente, il nuovo accordo Italia-AIEA è caratterizzato da un intervento dell'Agenzia assai più importante di quanto non sia avvenuto per il passato: il contributo italiano per il periodo 1º luglio 1968-30 giugno 1974 è stato portato a lire italiane 937.500.000, a carico del bilancio del Ministero del tesoro.

Date le caratteristiche e gli scopi altamente scientifici che il Centro si propone nonchè l'importanza di tale iniziativa per la città di Trieste in particolare ed in generale per il mondo scientifico italiano, il contributo italiano non può certo essere considerato cospicuo.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri ZAGARI

19 febbraio 1969

PIOVANO, FORTUNATI, ROMANO. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per conoscere i suoi orientamenti in merito alla concreta applicazione della circolare numero 1231, inviata dal suo predecessore ai rettori dell'università e ai direttori degli istituti di istruzione universitaria.

Al punto 3, a proposito dei piani di studio, detta circolare recita:

« In attesa della revisione degli ordinamenti didattici e dell'ulteriore ampliamento della sfera di autonomia che in materia potrà essere concessa dalla futura riforma dell'università, questo Ministero esaminerà, intanto, con favore la possibilità di promuovere appositi decreti del Presidente della Repubblica per la modifica dei piani di studio di singole facoltà o corsi di laurea. Al riguardo le signorie vostre vorranno far pervenire al Ministero le eventuali proposte delle facoltà, munite del parere del Senato accademico, e, ove occorra, del Consiglio di amministrazione, tenendo presente che, per dar corso con sollecitudine alle proposte, queste non dovranno comportare nuovi oneri per l'erario ».

Risulta che in alcune università sono state presentate proposte di modificazioni che non si sa fino a che punto siano coordinate tra loro e che comporterebbero addirittura, in certi casi, una vera e propria riforma generale di alcune facoltà e dello stesso ordinamento universitario nel suo insieme perfino per quanto attiene ai princìpi generali, per cui è indubbia la competenza del Parlamento.

Si chiede pertanto se il Governo ritenga conforme alla Costituzione e coerente con il programma esposto al Senato e alla Camera al momento del suo insediamento l'attuazione di riforme di tale rilievo mediante il ricorso allo strumento del decreto presidenziale; con che ci si rifarebbe alla prassi instaurata a suo tempo dal ministro De Vecchi, che realizzò nell'università i principi del governo fascista, nel quadro della legge dei pieni poteri, procedendo a forza di decreti reali, senza nessun preventivo esame da parte del Parlamento. (int. scr. - 349)

RISPOSTA. — Si fa presente che questo Ministero, con la circolare 18 marzo 1968, n. 1231, ha inteso promuovere quelle modifiche che, rispondendo alle istanze delle varie componenti universitarie, costituiscono l'esercizio di autonomia in materia di or-

23 FEBBRAIO 1969

dinamento didattico nel pieno rispetto della legislazione vigente.

Di conseguenza, è stato dato corso solo alle proposte di modifica realizzabili con provvedimenti amministrativi, ai sensi degli articoli 17, 18 e 20 del testo unico delle leggi sull'istruzione superiore.

Nessun seguito invece hanno avuto quelle proposte che presupponevano una modificazione della legislazione vigente.

In merito all'affermazione dell'onorevole interrogante circa una presunta ingerenza dell'Amministrazione in una sfera di « indubbia competenza del Parlamento » si fa presente che il problema potrà trovare idonea soluzione nel più ampio quadro della riforma universitaria.

Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ROSATI

18 febbraio 1969

PIOVANO, SOLIANO. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere se sia a conoscenza delle vivaci proteste sollevate in provincia di Pavia dalla constatazione che tutti i comuni pavesi colpiti dalla recente alluvione sono stati esclusi dalle provvidenze di cui al decreto-legge 7 novembre 1968, n. 1118, e al successivo decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1968, nonostante le segnalazioni degli uffici governativi della provincia e gli impegni assunti dal Governo attraverso la presenza a Pavia del sotto-segretario Antoniozzi.

Tali proteste si sono espresse nel convegno tenutosi in Pavia il 20 novembre 1968, con la partecipazione di rappresentanti dell'Amministrazione provinciale e dei comuni colpiti, ove è stata in particolare lamentata la sperequazione tra i comuni della destra del Sesia, in provincia di Vercelli, inclusi nel decreto, e quelli pavesi della riva sinistra dello stesso fiume, che invece sono stati esclusi pur avendo subìto danni maggiori.

Si sottolinea l'urgente necessità che i benefici di cui agli articoli 1, 2, 6, 7, 11, 15 e 18 del citato decreto-legge siano estesi ai 50 comuni alluvionati della provincia di Pavia per alleviare i danni e le sofferenze dei cittadini. (int. scr. - 875)

RISPOSTA. — I comuni della provincia di Pavia rimasti danneggiati dalle alluvioni dello scorso autunno sono stati inclusi nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 gennaio 1969, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 11 del 14 gennaio 1969, ai fini della estensione, per una parte, delle provvidenze previste dall'articolo 1 del decreto-legge 18 dicembre 1968, n. 1233, nei settori dei lavori pubblici e dell'industria, commercio, artigianato e per l'altra limitatamente a quest'ultimo settore.

Il Ministro dell'interno RESTIVO

20 febbraio 1969

POERIO. — Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord ed al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere se sono a conoscenza dello stato di abbandono nel quale si trova il Castello a Mare di Punta Castelle, in provincia di Catanzaro, secolare costruzione sorta come fortezza per la difesa dal mare a ridosso della penisola di Capo Rizzuto nel Golfo di Squillace, meta continua di turisti per la sua incantevole posizione, tanto da essere usato dall'industria cinematografica per le riprese esterne di numerosi film famosi.

Il Castello, se lasciato nell'attuale stato, minaccia di crollare e di arrecare danni all'insenatura nella quale sorge e che viene usata dai pescatori locali come porto naturale.

L'interrogante chiede un intervento urgente atto a frenare la completa rovina di un tale monumento ed un piano di valorizzazione della zona di Punta Castelle per incrementare, attraverso la costruzione di servizi sociali, le correnti turistiche nazionali ed estere che di recente hanno scoperto un posto tanto bello. (int. scr. - 691)

RISPOSTA. — Il finanziamento dei lavori di restauro del Castello Aragonese di Punta delle Castelle è stato a suo tempo richiesto alla Cassa per il Mezzogiorno, la quale ha provveduto ad interessare gli enti competenti onde acquisire tutte le notizie necessarie per effettuare l'istruttoria preliminare della pratica.

Il Ministero della pubblica istruzione, tuttavia, comunicava alla Cassa per il Mezzogiorno che la Soprintendenza ai monumenti e gallerie di Cosenza — previ contatti con gli enti locali al fine di studiare un piano organico di lavori per il consolidamento e il ripristino della mole — aveva rilevato che, oltre al restauro relativo alla veste architettonica del Castello in questione, si rendeva preliminarmente necessario un intervento di natura strettamente tecnica per salvaguardare la mole dall'azione erosiva delle acque marine, per cui veniva interessato il competente ufficio del Genio civile.

Ciò premesso, si fa presente che l'intervento della Cassa a favore dell'opera sarà riconsiderato subordinatamente alla soluzione dei problemi tecnici preliminari per salvaguardare la mole, e compatibilmente con la assegnazione dei fondi allo specifico settore.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri DI VAGNO

19 febbraio 1969

POERIO. — Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord. — Per sapere se sono a conoscenza delle manifestazioni popolari che nella prima metà di dicembre 1968 si sono avute a Cirò Marina, in provincia di Catanzaro, provocate dallo stato di completo abbandono nel quale si trova quel grosso centro abitato, attualmente retto da un commissario.

A provocare tale stato di cose è la mancanza di una rete fognante, di una rete idrica, della pavimentazione delle strade interne, nonchè l'assenza completa di una rete scolante capace di riversare a mare le acque dei retrostanti torrenti evitando le inondazioni del

centro abitato e quindi danni alle cose e alle persone. (int. scr. - 963)

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.

Al comune di Cirò Marina è stato già concesso il contributo, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, sulla spesa di lire 398 milioni, per la costruzione di tre lotti della rete idrica e fognante.

Il progetto generale dell'opera, già approvato dal Provveditorato alle opere pubbliche di Catanzaro, ammonta a lire 616.535.600, per cui sarà esaminata con ogni riguardo, nei limiti delle disponibilità di bilancio, la possibilità di ammettere a contributo anche la ulteriore spesa di lire 218.535.600.

Inoltre, sempre per quanto attiene alla rete idrica e fognante del suddetto Comune, la Cassa per il Mezzogiorno ha concesso, in tre riprese, il contributo integrativo per la realizzazione del primo e secondo lotto fognante e della rete primaria di distribuzione idrica. L'importo delle opere finanziate è di lire 207 milioni, di cui 48 milioni a carico della Cassa per il Mezzogiorno.

Per quel che riguarda le acque di sgrondo dei terreni retrostanti l'abitato di Cirò Marina, è stata finanziata, per 360 milioni, la realizzazione, già ultimata, di un primo lotto delle reti di scolo della piana dove sorge l'abitato; un secondo lotto, per 198 milioni di lire, è stato finanziato recentemente e quanto prima sarà appaltato. Inoltre è in corso di appalto un progetto che prevede, per una spesa di 31 milioni di lire, la sistemazione dei canali Artino e San Gennaro.

Si può assicurare il senatore interrogante che la situazione di Cirò Marina è oggetto di costante interessamento di tutti gli organi interessati, centrali e periferici, e che non si tralascerà di adottare tutti quei provvedimenti, che si rendono necessari per giungere ad una soluzione soddisfacente delle questioni sollevate.

Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

19 febbraio 1969

POERIO. — Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord. — Per sapere come intendono rispondere alle richieste, più volte avanzate dalle popolazioni dei comuni di Belvedere Spinello e Casabona, in provincia di Catanzaro, per la immediata realizzazione della strada di collegamento tra i due centri abitati.

Detta strada, progettata da oltre 50 anni, addirittura tracciata già sulle carte geografiche, non esiste nella realtà giacchè non è mai stata costruita.

La costruzione di tale strada, oltre a collegare due grossi centri abitati dell'alta Valle del Neto, permetterebbe la valorizzazione di migliaia di ettari di terra, quasi tutti di proprietà di piccoli coltivatori diretti, nel bacino del Vitravo, darebbe occupazione immediata a quelle popolazioni, tratterrebbe la emigrazione continua delle forze di lavoro e creerebbe prospettive di ulteriori investimenti in una zona ove obiettivamente sono possibili trasformazioni agricole, già operate dalla intelligenza e dal lavoro contadino. (int. scr. - 965)

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.

La strada Belvedere - Spinello - Casabona non risulta compresa nei programmi della Cassa per il Mezzogiorno nè in quelli formulati in base alla prima legge Calabria; inoltre, dagli atti dell'ufficio del Genio civile di Catanzaro, da quelli dell'Amministrazione provinciale competente e da quelli del Consorzio di bonifica della Valle del Neto, non risulta che tale strada sia stata mai programmata e, quanto meno, progettata.

Si fa, altresì, presente che i comuni interessati non hanno mai avanzato domanda per ottenere, ai sensi delle leggi 21 aprile 1962, n. 181 e 15 febbraio 1953, n. 184, il contributo dello Stato per la spesa necessaria.

Si assicura, tuttavia, che detta strada, il cui costo si profila rilevante, dato anche il dissesto dei terreni da attraversare, potrà essere presa in considerazione nei futuri programmi della nuova legge per la Calabria, compatibilmente con i limiti di ordine qualitativo e finanziario, che, prevedibilmente, saranno posti, in materia di viabilità di bonifica, dalle direttive di cui all'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 437.

Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

19 febbraio 1969

POERIO. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere se sia a conoscenza che sta per essere completata la costruzione del tribunale di Crotone e per conoscere se siano stati predisposti i provvedimenti amministrativi per garantire l'arredamento delle aule e degli uffici del nuovo Tribunale.

Crotone solo nel recente dopoguerra ha veduto l'istituzione del Tribunale, che venne allogato in locali provvisori arredati con mobili di occasione e certamente non rispondenti alle esigenze di uffici di amministrazione della giustizia. Il nuovo edificio, posto nel centro della città, composto di oltre cento vani, ha bisogno di essere adeguatamente attrezzato per poter rispondere alle funzioni cui è destinato.

L'interrogante chiede pertanto come il Ministro intenda provvedervi con interventi propri, dal momento che non può provvedere l'amministrazione di quella città, stante la drammatica passività in cui versa il bilancio comunale. (int. scr. - 1068)

RISPOSTA. — Questo Ministero non ha avuto sinora comunicazione, da parte dell'ufficio interessato, che il mobilio da trasferire dai vecchi ai nuovi locali del Tribunale di Crotone, in corso di ultimazione, sia nelle condizioni descritte nella interrogazione.

Non risulta neppure che la situazione economica dell'Amministrazione comunale che, ai sensi della legge 29 aprile 1941, n. 392, è tenuta a fornire agli uffici giudiziari anche i mobili necessari, sia tale da non consentire un decoroso arredamento dei nuovi locali.

Comunque, si fa presente che, qualora concorrano i prescritti requisiti (condizione deficitaria del bilancio comunale e necessità del nuovo ufficio), questo Ministero potrebbe intervenire, in via straordinaria, provvedendo all'acquisto ed alla fornitura diretta, entro i limiti delle disponibilità di bilancio, di mobili e apparecchiature del tipo *standard* per uso ufficio, quali studi per magistrati e cancellieri, armadi metallici, macchine per scrivere, sediame, scaffalature metalliche, con esclusione di lampadari, tendaggi, tappeti ed accessori del genere.

È necessario, a tal fine, che l'ufficio giudiziario interessato faccia pervenire a questo Ministero un elenco dettagliato del materiale strettamente indispensabile, da sottoporre al Provveditorato generale dello Stato onde ottenere l'autorizzazione prevista dalla legge 28 settembre 1942, n. 1140, per poter dar luogo alla fornitura con spesa a carico del capitolo 1115 del bilancio di previsione dello Stato, destinato a sopperire alle esigenze straordinarie degli uffici giudiziari.

Il Ministro di grazia e giustizia

Gava

21 febbraio 1969

PREZIOSI. — Ai Ministri della sanità e dell'interno. — Per conoscere se non reputino opportuno e doveroso un loro immediato intervento affinchè sia avviato a definitiva e giusta soluzione uno dei problemi più annosi ed assillanti, non più rinviabile, che interessa le laboriose popolazioni della provincia di Avellino, quello dell'inizio del funzionamento dell'Ospedale consorziale.

Sono trascorsi oltre trent'anni da quando fu iniziata la costruzione del complesso edilizio da adibire ad ospedale, sono state sostenute spese ingentissime e solo poco tempo fa fu stanziata l'ulteriore somma di 300 milioni di lire per l'attrezzatura, ma intanto si attende ancora, inutilmente.

Oltre un anno fa le autorità comunali e provinciali avellinesi decisero di accompagnare il Presidente della Repubblica al nuovo complesso edilizio ospedaliero per una simbolica visita, perchè indubbiamente non si poteva parlare di inaugurazione di una opera la quale ha avuto le sue più assurde traversie, dovute anche e soprattutto a personalismi quanto mai deprecabili che non trovano giustificazioni di sorta.

L'interrogante, nel chiedere quali opportuni ed immediati interventi i Ministri intendano adottare perchè il nuovo Ospedale consorziale di Avellino inizi la sua improrogabile attività, ricorda come la provincia di Avellino sia all'ultimo posto nel Paese per posti letto e assistenza ospedaliera con i suoi 121 comuni, senza che si siano realizzate le varie promesse governative del passato.

L'interrogante fa inoltre presente che proprio in quest'ultimo periodo si è rivelata sempre più tragica la situazione ospedaliera dell'Irpinia, un'intera provincia che con i suoi oltre quattrocentomila abitanti deve far capo ad un solo ospedale, quello civile del capoluogo, non più rispondente alle esigenze obiettive di un'assistenza moderna e produttiva a favore dei ricoverati, nonostante la buona volontà ed i sacrifici dei suoi sanitari.

D'altro canto, per dimostrare la verità di quanto l'interrogante assume, basterebbe ricordare la scandalosa inchiesta televisiva di circa due anni or sono che denunziò la deficienza grave delle attrezzature dell'Ospedale civile e ricollegarsi al triste episodio verificatosi poche settimane fa, riportato anche dalla stampa, in cui un sanitario dell'ospedale civile, mentre assisteva un'ammalata, fu colpito e ferito da calcinacci caduti, per crollo di una parte del soffitto dell'ultimo piano dello stabile, su lui stesso e sulla paziente.

Per quanto sopra esposto, l'interrogante insiste nell'invocare un decisivo e risolutivo intervento dei Ministri interrogati perchè il nuovo Ospedale civile consorziale di Avellino inizi presto la sua feconda attività assistenziale nell'interesse di una popolazione tanto meritevole e bisognosa che non va più delusa ed ingannata. (int. scr. - 589)

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro dell'interno.

Il Ministero della sanità, nel corso di diverse ispezioni, ha da tempo messo in evidenza le note deficienze strutturali del vec-

23 Febbraio 1969

chio ospedale civile di Avellino, prospettando l'urgente necessità di completare e rendere al più presto funzionante il nuovo ospedale consorziale.

Come è noto, infatti, la costruzione del citato nosocomio, iniziata circa trenta anni fa, è stata ostacolata e rallentata da eventi di molteplice natura.

Allo stato attuale, il nuovo complesso ospedaliero, pur risultando completato sia nelle strutture murarie che nella dotazione degli impianti vari, non è ancora funzionante in quanto privo del necessario arredamento.

Al riguardo, si precisa che sono state già indette le gare per il completamento della fornitura e attrezzatura relative all'arredamento.

Comunque faccio presente che mi sono interessato vivamente della risoluzione del problema di cui trattasi.

Infatti ho provveduto a convocare sia il Presidente dell'amministrazione in questione sia il medico provinciale di Avellino, con i quali sono stati affrontati i problemi prospettati dalla signoria vostra onorevole, tra cui la consegna del nuovo edificio all'ente ospedaliero.

Il Ministro della sanità
RIPAMONTI

15 febbraio 1969

SAMARITANI. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere in base a quali motivi e considerazioni nell'intero territorio (ettari 457) della Cassa di colmata del Lamone è stata delimitata un'oasi di protezione e rifugio per la fauna stanziale e migratoria, mentre è stata concessa una riserva privata di caccia alla s.p.a. « Lavadena » nella parte delle valli di Comacchio compresa in provincia di Ravenna.

Per conoscere se non ritenga di revocare i suddetti decreti al fine di permettere ai cacciatori ravennati di continuare a frequentare per la caccia quella zona, così come avviene ormai da decenni, e di impedire invece l'esercizio venatorio nel territorio vallivo ora concesso alla s.p.a. « Lavadena » per

proteggere gli uccelli acquatici e i trampolieri, in progressiva rarefazione, come è richiesto anche dal laboratorio di zoologia dell'Università di Bologna. (int. scr. - 938)

RISPOSTA. — La riserva di caccia a favore della s.p.a. « Lavadena », nel comprensorio delle valli di Comacchio, non è stata concessa dal Ministero, ma dal Comitato provinciale della caccia di Ravenna, ai sensi dell'articolo 44 del testo unico delle disposizioni sulla caccia, approvato con regio decreto 5 giugno 1939, n. 1016, modificato con la legge 2 agosto 1967, n. 799, che attribuisce tale competenza ai Comitati caccia.

Per quanto riguarda, poi, la costituzione dell'oasi di protezione e di rifugio per la fauna stanziale e migratoria, della estensione di ettari 457 circa in territorio denominato « Punte Alberete » (Ravenna), si precisa che, con la creazione di tale oasi, si intende preservare un ambiente indispensabile ad una avifauna specializzata, senza il quale la fauna stessa è destinata a scomparire totalmente. Ciò nell'interesse degli stessi cacciatori, i quali beneficieranno di una selvaggina che sarà attratta nella zona e i cui spostamenti consentiranno ad essi di continuare ad esercitare la propria attività sportiva.

In proposito, si fa osservare che il progetto dell'oasi « Punte Alberete » è uno dei pochi studiati in Italia, quando in altri Paesi europei già esistono numerose istituzioni del genere, destinate a conservare la selvaggina migratoria acquatica.

Si aggiunge che istituzioni internazionali, come il « World Wildlife fund » hanno già progettato lo stanziamento di un contributo finanziario per il funzionamento dell'oasi medesima, per la cui realizzazione si sono impegnati i maggiori enti culturali del nostro Paese, fra i quali il Consiglio nazionale delle ricerche, la sezione italiana del Comitato internazionale protezione uccelli ed il laboratorio di zoologia applicata alla caccia.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste VALSECCHI

18 febbraio 1969

SEGRETO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere a che punto trovasi il decreto per il trasferimento parziale dell'ubicazione del comune di Menfi (terremotato), stante l'impegno assunto dal Ministro in occasione di una visita nello stesso comune, nonchè il motivo del ritardo della pubblicazione del decreto avanti citato. (int. scr. - 769)

RISPOSTA. — In merito a quanto richiesto dal senatore interrogante circa il trasferimento parziale dell'abitato di Menfi, si assicura che è stato già emesso il relativo decreto del Presidente della Repubblica, attualmente in fase di registrazione alla Corte dei conti.

Il ritardo finora verificatosi nella emissione del decreto stesso è da ascrivere al tempo necessario per ottenere la prescritta intesa e l'assenso della Regione siciliana.

In tal modo si avvierà a concreta soluzione uno dei più gravi problemi connessi alla ricostruzione nei territori siciliani colpiti dal grave evento sismico.

Il Ministro dei lavori pubblici Mancini

19 febbraio 1969

SEMA, ALBARELLO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e delle partecipazioni statali. — Per sapere se siano a conoscenza della situazione di profonda indignazione esistente a Trieste in relazione sia alle gravissime dichiarazioni espresse dal Ministro delle partecipazioni statali e da altri dirigenti dell'IRI in merito all'applicazione del piano CIPE per Trieste nell'incontro del 13 giugno con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali triestine e nazionali, sia alle gravissime misure repressive attuate dalle autorità di governo e di polizia locali nei confronti degli scioperanti e di vaste masse popolari giovanili che hanno espresso la loro protesta per le ormai insostenibili condizioni dell'economia triestina e per le prospettive di un ulteriore aggravamento della situazione.

Gli interroganti si rivolgono al Presidente del Consiglio e, per le parti che rispettivamente li riguardano, ai suindicati Ministri per conoscere:

- a) quali provvedimenti ritengano di dover immediatamente adottare al fine di dimostrare l'effettiva comprensione della gravità della situazione creatasi a Trieste in conseguenza della politica finora attuata dal Governo nel campo dell'economia cantieristica nazionale e delle aziende a partecipazione statale con particolare riferimento ai problemi triestini;
- b) se non ritengano di disporre prontamente per una revisione del citato piano CIPE in modo da garantire concrete possibilità di ripresa dell'economia triestina e di occupazione dei lavoratori;
- c) se non ritengano di dover immediatamente intervenire presso il Commissariato generale di Governo per il Friuli-Venezia Giulia e presso le locali autorità di polizia perchè cessi il massiccio e violento intervento della Celere e dei Carabinieri nei confronti dei cittadini che protestano per l'attuale situazione e perchè sia aperta una severa inchiesta sui metodi brutali applicati tanto nelle piazze e nelle vie cittadine, quanto negli uffici della Questura dove sono stati percossi e maltrattati centinaia di giovani lavoratori e studenti, in un primo tempo fermati e poi rilasciati, ma denunciati a piede libero, mentre nelle ultime ore numerosi altri fermi sono stati effettuati a domicilio.

Gli interroganti rilevano come appaiono, di fronte all'intera opinione pubblica triestina e nazionale, estremamente contrastanti i denunciati aspetti della politica governativa verso Trieste con le tante manifestazioni di celebrazione del 50° anniversario dell'annessione della città all'Italia, che certamente non possono che apparire demagogiche nella attuale realtà economica e politica che i triestini devono affrontare. (int. scr. - 54)

RISPOSTA. — Rispondo per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Governo sta facendo tutto il possibile per una rapida ripresa dell'economia triestina e occupazionale dei lavoratori operando sollecitamente con interventi e iniziative, in tutti i settori, in una visione globale dei complessi problemi che investono la città di Trieste.

Sono state migliorate le comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie ed aeree, nonchè i collegamenti con l'area europea centro-orientale.

Per quanto riguarda le strade, è da ricordare infatti che con legge n. 173 del 1955 fu concesso un contributo straordinario di 2 miliardi di lire all'ANAS per l'esecuzione di opere di sistemazione della strada statale n. 14 nel tratto da Miramare a Sistiana. per il prolungamento da Sistiana a Monfalcone della strada camionabile Sistiana-Trieste, per il miglioramento della strada stessa nel tratto Sistiana-Padriciano e per la costruzione del raccordo con il piazzale Baiamonti a Trieste; che con la medesima legge fu autorizzata la spesa di 500 milioni da corrispondersi agli enti obbligati per l'esecuzione dei lavori di sistemazione straordinaria della strada provinciale Romea nel tratto Latisana-Jesolo-Mestre; che con la legge n. 298 del 1958, fra l'altro, venne autorizzata la spesa di 6 miliardi per la sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana) e la concessione di un contributo di 6 miliardi nella spesa di costruzione della autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine, elevato, poi, ad 8,5 miliardi con la legge n. 905 del 1962; che con la legge n. 729 del 1961, sempre nell'intento di migliorare i collegamenti della zona, è stato finanziato il primo lotto, per l'importo di 1,6 miliardi, del raccordo autostradale tra la stazione di Vilesse dell'autostrada Venezia-Mestre e la città di Gorizia, che con gli stanziamenti di bilancio per il 1969 l'ANAS ha in programma il proseguimento dei lavori di ammodernamento della strada statale Pontebbana con una spesa di 2,3 miliardi.

È noto che la citata autostrada, attualmente, è in esercizio sui tratti Trieste-Palmanova-Udine-Portogruaro, mentre proseguono i lavori nel rimanente tratto PortogruaroMestre, la cui ultimazione è prevista per la fine del corrente anno.

Circa il collegamento con l'area europea centro-orientale è da tener presente inoltre, che nel programma aggiuntivo di nuove costruzioni autostradali, a cura della società « Autostrade » del gruppo IRI, di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 385, è inclusa la realizzazione dell'autostrada Udine-Carnia-Tarvisio per un complessivo sviluppo di chilometri 90.

Per le comunicazioni ferroviarie sono da ricordare:

il programma per l'elettrificazione e il raddoppio della ferrovia Trieste-Venezia, finanziato con le leggi n. 173 del 1955, n. 298 del 1958, n. 1142 del 1959, n. 688 del 1967 (i lavori finanziati con questa ultima legge e riguardanti il tratto Cervignano-Portogruaro sono in avanzata fase di esecuzione);

il potenziamento della linea Trieste-Udine-Tarvisio, ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio, finanziato con leggi n. 289 del 1958 e n. 211 del 1962;

la costruzione di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio, finanziata con le leggi n. 298 del 1958 e n. 612 del 1967, nonchè la nuova linea di circonvallazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi, finanziata con le citate leggi n. 298 e n. 612; alcuni lavori della detta linea di circonvallazione — sospesi a causa di difficoltà insorte — verranno quanto prima ripresi con l'assegnazione di opere per un miliardo di lire a completamento del terzo lotto; per il quarto lotto, dell'importo di 3 miliardi, il relativo appalto è in corso, mentre per il quinto lotto - attualmente in fase di avanzata progettazione si conta di superare rapidamente i vari adempimenti amministrativi.

Per quanto riguarda le linee aeree devesi far rilevare che sull'aeroporto di Ronchi dei Legionari è in corso una pista di volo lunga chilometri 2,2 dotata di impianti occorrenti per gli atterraggi strumentali e per l'attività notturna e che, come risulta dalle ultime deliberazioni del CIPE, la Società aerea

ATI si è impegnata a migliorare, a partire dal 1969, i collegamenti immettendo sulla linea Roma-Trieste i velivoli DC-9.

È noto come, per la difesa dei traffici marittimi, il Governo si sia impegnato a più livelli:

in sede di stipula di accordi bilaterali e multilaterali con i Paesi del centro Europa e dell'Est;

con la concessione di un contributo annuo dello Stato di 1,5 miliardi a favore dell'Ente autonomo di quel porto;

con l'adozione, da parte delle Ferrovie dello Stato, di tariffe speciali in modo da ridurre il costo dei servizi (il che comporta un onere annuo per le Ferrovie medesime di 1 miliardo di lire).

Va inoltre segnalata l'azione che il Governo ha svolto, per la difesa degli interessi e diritti del porto giuliano, nell'ambito del Mercato comune europeo, sia in sede di determinazione della politica regionale quale strumento di intervento a favore delle zone meno favorite della Comunità, sia per pervenire a soluzioni tariffarie di effetto equivalente a quelle previste dal Trattato per i territori tedeschi di confine. Nè va sottaciuta l'azione svolta dal Governo per agevolare l'intensificazione di rapporti commerciali tra i Paesi in via di sviluppo e l'emporio triestino e per promuovere correnti di traffico, attraverso quel porto, anche mediante l'istituzione di speciali depositi, nei punti franchi, delle materie prime che costituiscono le esportazioni tradizionali di quei Paesi verso il continente europeo.

Passando ora all'esame della situazione occupazionale, si deve lamentare la crisi verificatasi particolarmente nel settore dell'industria cantieristica che resta un elemento qualificante dell'economia di quella zona.

Com'è noto, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, nell'ottobre del 1966, dopo approfondito esame del problema, approvò un piano di ristrutturazione e di ammodernamento dell'industria cantieristica nazionale, sia per tener conto degli impegni assunti in sede comunitaria, sia per metterla in grado di competere con la concorrenza internazionale.

È noto altresì che, al fine di facilitare l'attuazione di tale piano e per tenere conto delle sue ripercussioni sui livelli occupazionali, nel novembre del 1967, con gli auspici del Ministero delle partecipazioni statali, è stato stipulato un accordo tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e la Associazione sindacale Intersind.

Per altro, per motivi vari (tempi tecnici e qualche inconveniente imprevisto) le iniziative sostitutive delle attività per le quali il piano di ristrutturazione prevede la cessazione, non sono state attuate con l'auspicata rapidità. Da qui è derivata una situazione di cui il Governo si è subito preoccupato, in quanto essa poteva riflettersi su una riduzione dell'occupazione operaia.

Anzichè adottare provvedimenti settoriali, che in prospettiva non sarebbero risultati idonei ad assicurare una duratura ripresa dell'economia triestina, è sembrato opportuno al Governo — tenendo conto anche delle richieste avanzate dagli esponenti economici locali e dalle organizzazioni sindacali — affrontare il problema nella sua globalità. A tal fine, la sede più adatta è sembrata il CIPE presso il quale, come si è detto, nel 1966 era stato definito il piano di ristrutturazione dei cantieri.

Nella riunione dell'11 ottobre 1968, il CIPE ha deliberato una serie di provvedimenti che, qui di seguito, si elencano:

sollecito inizio dei lavori di costruzione del grande bacino di carenaggio in muratura dell'arsenale San Marco, con annesso impianto di degasificazione (1);

assegnazione di nuove commesse durante i lavori di ristrutturazione del cantiere San Marco, iniziando dalla trasformazione di navi passeggeri in traghetto;

⁽¹⁾ In questi giorni l'Amministrazione dei lavori pubblici sta provvedendo alla ricostituzione della Commissione aggiudicatrice per l'appalto-concorso, essendosi soprasseduto all'approvazione della risultanze acquisite dalla precedente Commissione per la incompatibilità, successivamente emersa, di un componente della Commissione stessa. Nel più breve tempo i lavori saranno aggiudicati e potranno essere subito iniziati.

impegno da parte del Ministro delle partecipazioni statali di far definire sollecitamente gli studi per un intervento dell'IRI ai fini della creazione di un parco di containers e per la costituzione di una società per la costruzione dei containers medesimi;

impegno del Ministro delle partecipazioni statali di riprendere i contatti con le organizzazioni sindacali al fine di risolvere i problemi del personale del cantiere San Marco;

parere favorevole per la presentazione, da parte del Ministro per l'industria, di concerto con quello per le finanze, di un provvedimento inteso a prorogare al 31 dicembre 1980 la legislazione speciale, in scadenza nel maggio del 1969, concernente la zona industriale di Trieste (il relativo disegno di legge è stato già approvato dal Consiglio dei ministri il 25 ottobre 1968);

invito al Ministro per l'industria a fare esaminare con sollecitudine dagli organi competenti il problema relativo alla creazione di una nuova raffineria della città di Trieste (2);

invito al Ministro dei lavori pubblici a destinare, nell'ambito della propria competenza, la somma complessiva di 450 milioni di lire per il definitivo completamento del molo VII del porto di Trieste (il cui costo complessivo sale così a oltre 11 miliardi) ed un primo importo di 2 miliardi per le attrezzature necessarie al molo medesimo (3);

invito al Ministro dei lavori pubblici di assicurare la sollecita ripresa dei lavori della circonvallazione ferroviaria collegante la stazione di Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con la Trieste-Aquilinia;

invito al Ministro dei trasporti di includere nel programma relativo alla seconda fase del piano regionale delle Ferrovie dello Stato il completamento del raddoppio dei binari della linea ferroviaria Trieste-Venezia, nel residuo ultimo tratto Portogruaro-Quarto d'Altino;

parere favorevole in ordine alla progettazione esecutiva del tronco autostradale Udine-Carnia (in modo da anticiparne la costruzione rispetto ai tempi ed alle decisioni assunte dall'IRI per la realizzazione della autostrada Udine-Tarvisio) ed alla progettazione relativa al traforo del Passo di Monte Croce Carnico;

parere favorevole per l'emanazione di un provvedimento diretto ad autorizzare la erogazione di un contributo di 1,4 miliardi di lire per la costruzione a Trieste di un edificio pubblico inteso a ricordare il cinquantenario della Vittoria: il relativo disegno di legge è stato già approvato dal Consiglio dei ministri;

presa di atto che la società aerea ATI, nell'intento di migliorare le comunicazioni aeree con la regione Friuli-Venezia Giulia, a partire dal 1969, immetterà nella linea Roma-Trieste i velivoli di tipo DC-9;

invito alle Amministrazioni competenti di seguire a livello internazionale le ulteriori fasi dell'iniziativa per la realizzazione del « protosincrotone », in ordine al quale è già intervenuta una lettera di intenzioni da parte del Governo per la partecipazione italiana al relativo finanziamento;

invito alle Amministrazioni competenti — per ciò che concerne la proposta presentata dalla regione Friuli-Venezia Giulia per la istituzione di un centro di ricerca scientifica e tecnologica nell'area di Duino — a predisporre gli studi necessari;

fare esaminare la particolare situazione della regione Friuli-Venezia Giulia nel quadro dell'economia del Mercato comune;

costituire presso la propria segreteria un gruppo di lavoro il quale provvederà, d'intesa con i Dicasteri interessati, anche con indagini da condursi *in loco*, ad esaminare favorevolmente l'insediamento a

⁽²⁾ Il Ministero dell'industria ha già emanato il decreto di concessione per la creazione della raffineria VINCOR (l'investimento comporta una spesa di circa 10 miliardi e l'impiego iniziale di circa 200 dipendenti).

⁽³⁾ Sono state messe a disposizione della Regione lire 500.000.000 per il completamento delle opere murarie, e lire 972.500.000 per il primo lotto dei raccordi stradali e ferroviari.

Tale ulteriore apporto fa ascendere a oltre 12 miliardi il costo dell'opera.

Il completamento del molo VII è previsto nella sua interezza per l'estate-autunno 1969.

23 Febbrato 1969

Trieste di una nuova attività industriale con carattere « trainante », in modo da favorire il mantenimento e l'incremento dei livelli occupazionali di quella zona.

Le su accennate decisioni sono state illustrate e chiarite ai rappresentanti sindacali nazionali e di Trieste dal segretario del CIPE in una riunione tenuta presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica il 23 ottobre 1968.

In particolare, per quanto concerne i problemi della occupazione, è stato confermato ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali l'impegno assunto dalla Fincantieri per l'assegnazione di nuove commesse durante i lavori di trasformazione del cantiere San Marco, con assicurazione che la stessa farà tutto il possibile per far coesistere lavori di ammodernamento e di riparazione, trasformazione e costruzione, aumentando, ove sia necessario, i lavori di produzione e riducendo nel contempo quelli di ammodernamento.

La ristrutturazione farà sorgere una nuova grande azienda denominata « Arsenale triestino S. Marco » specializzata in riparazioni, trasformazioni navali e costruzioni varie come bacini galleggianti, piattaforme di perforazione, eccetera; sarà così realizzato un fatto industriale di notevole rilievo che con l'azienda monfalconese creerà un binomio di grande prestigio nel mercato mondiale dell'armamento.

All'incontro del 23 ottobre ha fatto seguito il 29 novembre successivo altra riunione, pure presieduta dal segretario del CIPE, alla quale, oltre i rappresentanti dei lavoratori aderenti alle confederazioni sindacali CGIL, UIL e CISL, hanno partecipato quelli della Fincantieri e della Intersind.

In tale sede, sono stati esaminati i problemi del riassetto del cantiere San Marco e la sistemazione del personale eventualmente esuberante.

Tali contatti si sono dimostrati assai utili ai fini di una immediata ripresa di proficue trattative tra i sindacati e l'Intersind.

Le iniziative e gli interventi indicati rappresentano un punto fermo e una sicura base per un futuro maggiore incremento nello sviluppo economico e sociale della città di Trieste.

In relazione alle manifestazioni di protesta e di intolleranza verificatesi a Trieste il 21-22-25 giugno dello scorso anno devesi, infine, rilevare che l'alto senso di responsabilità, la ponderatezza e lo spirito di sacrificio delle forze dell'ordine hanno limitato le conseguenze degli incresciosi episodi.

Attenendosi scrupolosamente alle direttive dell'autorità di Pubblica sicurezza, militari di Pubblica sicurezza e dell'Arma dei carabinieri hanno ridotto allo stretto indispensabile la portata dei loro interventi al fine di evitare ogni insanabile situazione.

Pertanto nessuna brutalità in piazza, nè in sede di polizia; ovunque, azione pacata, cosciente, proporzionata e scevra da qualsivoglia deteriore risentimento.

In ogni circostanza sono state sempre meticolosamente osservate, da parte dei funzionari di Pubblica sicurezza operanti, le vigenti norme di legge.

> Il Ministro del bilancio e della programmazione economica PRETI

17 febbraio 1969

SPIGAROLI. — Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. — Per sapere se è a conoscenza della situazione di grave disagio e malcontento determinata dai continui, rilevanti ritardi dei treni dei lavoratori (cosiddetti « pendolari ») in servizio sulla linea Piacenza-Milano (provocati da deficienze tecniche, da guasti agli impianti di illuminazione ed ai freni), da cui derivano, tra l'altro, anche conseguenze negative di carattere economico ai lavoratori interessati per la perdita di ore lavorative, e se, in relazione a tale situazione, non ritiene di disporre al più presto la sostituzione delle carrozze utilizzate per la formazione di detti treni che, pur essendo di recente costruzione, si sono rivelate non solo assai difettose per le ragioni sopraindicate, ma anche assai scomode e scarsamente funzionali per la

non idonea dislocazione dei posti e per la insufficienza degli impianti di aerazione. (int. scr. - 1012)

RISPOSTA. — Ai servizi di carattere « vicinale » sulle linee confluenti al nodo ferroviario di Milano sono state recentemente destinate carrozze speciali con caratteristiche appositamente studiate per tale tipo di traffici: elevata ricettività, rapido incarrozzamento dei viaggiatori, possibilità di guidare il convoglio anche dalla prima carrozza in composizione.

Effettivamente, nei primi mesi di esercizio del nuovo materiale, si sono riscontrati difetti nel funzionamento di taluni meccanismi, quali quelli di comando elettropneumatico delle porte.

Ad ogni modo, però, individuate le cause di dette anormalità, si sta già provvedendo per ovviarvi.

Circa quanto lamentato dagli utenti per la mancanza di poggiatesta e per la ravvicinata distanza dei sedili, è da aver presente che il materiale in questione, in quanto destinato a servizi su brevi distanze ed a carattere intensivo, presenta necessariamente condizioni di *comfort* proporzionate alle previste limitate permanenze dei viaggiatori.

Accertamenti effettuati sul piano pratico hanno dimostrato che i dodici aereatori eolici installati su ciascuna carrozza sono in grado di assicurare il necessario ricambio dell'aria.

Sui vari aspetti del trasporto ferroviario dei pendolari, si è recentemente tenuta, presso il municipio di Lodi, apposita riunione nel corso della quale, da parte delle autorità locali e dei rappresentanti degli utenti, è stata espressa soddisfazione ed apprezzamento per i provvedimenti disposti dall'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'eliminazione degli inconvenienti di cui sopra.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile

MARIOTTI

14 febbraio 1969

VIGLIANESI, JANNUZZI Raffaele, BETTIOL, BARTOLOMEI, FORMA, BELOTTI, BANFI, TOGNI, GARAVELLI, FERRONI, OLIVA, ZANNINI, DE VITO, DAL FALCO. — Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della marina mercantile. — Per sapere quali provvedimenti di natura amministrativa ed eventualmente di natura legislativa intendono adottare per far fronte ai numerosi e gravi casi di frode che si verificano nel settore della nautica da diporto.

Risulta che — dato il notevole sviluppo della nautica da diporto — commercianti debitamente autorizzati esplicano la loro attività superando spesso i margini della correttezza, specie a danno di quei clienti che per la prima volta intraprendono una esperienza nautica. Si sono verificati casi di particolare gravità nei quali è stata messa a repentaglio addirittura la stessa incolumità di troppo fiduciosi neofiti.

Si chiede in particolare se non sia opportuno un intervento, quale il ritiro delle licenze commerciali, nei confronti di coloro i quali si siano resi responsabili di ripetute e gravi contestazioni. Risulta che non pochi commercianti del settore hanno subito più azioni giudiziarie, sia di carattere civile che penale. Nei confronti di costoro si ritengono possibili immediati provvedimenti d'ordine amministrativo per la moralizzazione del settore. (Già int. or. n. 386) (int. scr. - 1194)

RISPOSTA. — Nel rispondere anche per il Ministro della marina mercantile, si fa presente che le vigenti disposizioni appaiono soddisfacenti e tali da poter assicurare, in ogni caso, la repressione di eventuali frodi nell'esercizio del commercio in generale.

Anche il ritiro della licenza, auspicato dalle onorevoli signorie vostre, fra gli interventi di carattere amministrativo, è previsto dall'articolo 5 del regio decreto-legge 16 dicembre 1926, n. 2174, il quale dispone, alla lettera c), che la licenza di esercizio può essere ritirata nel caso in cui « il commerciante, per due volte consecutive, a prescindere dal periodo di tempo dell'infrazione, sia stato punito per i reati contemplati nel titolo VIII

23 Febbraio 1969

del codice penale e per le frodi e le sofisticazioni contemplate in leggi speciali ».

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

TANASSI

14 febbraio 1969

VIGNOLA. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere se non ritenga opportuno riaprire il termine per la presentazione delle domande di partecipazione alla sessione speciale di esami di cui all'articolo 7 della legge n. 603 del 25 luglio 1966, e ciò per evitare l'esclusione di coloro che hanno maturato il quarto anno di servizio richiesto dal bando nel decorso anno scolastico 1967-68.

Infatti, a seguito della legge 20 marzo 1968, n. 327, con la soppressione della prova scritta di latino (classe I) e di applicazioni tecniche (classe V), i termini suddetti, fissati col primo bando al 5 febbraio 1968, venivano differiti al 17 giugno dello stesso anno, epoca in cui si ritiene compiuto l'anno di servizio per la valutazione dello stesso e della relativa qualifica.

La riapertura dei termini consentirebbe di partecipare al concorso a tutti coloro che si son venuti a trovare in siffatte condizioni, evitando così una assurda ed ingiusta esclusione. (int. scr. - 632)

RISPOSTA. — Va premesso che, con ordinanza ministeriale 7 dicembre 1968, è stato fissato, nel prossimo mese di marzo, il calendario per lo svolgimento degli esami in parola. È noto che le prove di esame stesse erano state tenute in sospeso in attesa della pubblicazione (*Gazzetta Ufficiale* n. 288 del 12 novembre 1968) del decreto del Presidente della Repubblica 23 agosto 1968, n. 1229, modificativo dei programmi in esame.

Va premesso altresì che, in relazione a tali modifiche, con l'ordinanza ministeriale citata, è stata disposta una ulteriore riapertura dei termini di presentazione delle domande di ammissione all'esame predetto, per consentire la partecipazione di coloro che, già inizialmente in possesso dei requisiti prescritti, non ritennero di presentare domanda di ammissione agli esami stessi considerando il programma, inizialmente vigente, non rispondente alla propria preparazione.

Si fa presente, inoltre, che, in relazione alle modifiche apportate dal decreto del Presidente della Repubblica citato sopra, per la parte relativa ai titoli validi per sostenere gli esami di abilitazione all'insegnamento di materie letterarie (classe I) e lingue straniere (classe II), anche coloro che sono in possesso dei titoli indicati dal decreto stesso come validi in aggiunta a quelli precedentemente previsti, potranno avvalersi — fermo restando il possesso degli altri requisiti alla data iniziale — della proroga dei termini in parola.

Non è, invece, possibile, come richiesto dall'onorevole interrogante, consentire la partecipazione, agli esami in parola, di coloro che abbiano maturato il prescritto requisito di servizio al termine dell'anno scolastico 1967-68 e cioè in data successiva a quella dell'originario bando di esame (decreto ministeriale 23 dicembre 1967). Ciò conformemente al disposto dell'articolo 7 della legge 25 luglio 1966, n. 603, ai sensi del quale la partecipazione all'esame di abilitazione di cui trattasi, da bandire entro il 31 dicembre 1967 (il che è avvenuto), è riservata a coloro che avessero già maturato — entro la data predetta — il servizio indicato dallo stesso articolo 7.

> Il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione BIASINI

14 febbraio 1969

VIGNOLO, BRAMBILLA, FERMARIEL-LO. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per conoscere i provvedimenti e le iniziative che intende assumere in merito alla vertenza del personale dipendente della Croce rossa in sciopero da più settimane per sollecitare l'inquadramento nel regolamento organico e per altre rivendi cazioni di carattere economico. (int. scr. - 242)

23 Febbraio 1969

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

Questa Amministrazione si sta adoperando affinchè giungano ad una sollecita soluzione alcuni dei problemi più pressanti che riguardano il personale della CRI.

In proposito si fa presente che, con decreto interministeriale n. 300.15/AG.1.5.65 del 1º dicembre 1965, è stato approvato il regolamento organico del personale della CRI ed in esecuzione di esso sono stati banditi, sin dal 1º giugno 1966, i concorsi per l'inquadramento del personale civile ed è stato demandato alla Commissione di inquadramento, appositamente nominata ai sensi dell'articolo 137 del regolamento medesimo, il compito di fissare i criteri di massima per ogni specifico concorso.

Al momento attuale sono terminati i lavori di inquadramento del personale appartenente ai ruoli della carriera direttiva, di concetto, del personale ausiliario e per la carriera esecutiva, del ruolo degli uffici.

Sarebbero, invece, da concludersi le operazioni relative alla carriera esecutiva per quanto concerne il ruolo degli assistenti tecnici, operazioni che presentano notevoli difficoltà in quanto hanno richiesto una ricostruzione delle posizioni dei singoli dipendenti, sia per i riflessi di natura giuridica, sia per quelli di natura economica.

Definitiva regolamentazione ha avuto, infine, il trattamento di previdenza e quiescenza del personale, con il decreto interministeriale n. 300.15/1738 del 20 luglio 1967 concernente l'iscrizione del personale CRI alla CPDEL a norma della legge 11 aprile 1955, n. 379.

Il Ministro della sanità RIPAMONTI

15 febbraio 1969

ZUGNO. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per conoscere se non ritenga urgente intervenire per modificare, in conformità ad indifferibili esigenze della categoria dei pescatori, il regolamento della

pesca approvato a Verona il 3 aprile 1968 dalla apposita Commissione interprovinciale.

In particolare si rileva la gravità del provvedimento che comporta la eliminazione di ben cinque tipi di rete (aereoplanetto, tramaglio, re da serra, antana da coregone, gerola) per lunga esperienza indispensabili ad una normale attività peschereccia, mentre una eventuale limitazione dei vari tipi di rete a determinati periodi dell'anno può ben contemperare le esigenze dei pescatori e la tutela di particolari qualità di pesce come il carpione. (int. scr. - 1048)

RISPOSTA. — Effettivamente le commissioni consultive provinciali per la pesca di Verona, Brescia e Trento hanno predisposto uno schema di nuovo regolamento per la pesca nel lago di Garda.

Poichè il provvedimento che regola attualmente la pesca nel menzionato lago va modificato con decreto del Presidente della Repubblica, occorre previamente sentire il parere del Consiglio di Stato.

Peraltro, dopo la presentazione di detto schema di regolamento da parte delle citate commissioni, sono già pervenute al Ministero proposte di modifiche da apportare allo schema stesso, per cui la questione formerà oggetto di esame con i competenti organi tecnici.

Comunque, può fin d'ora ritenersi che alcuni degli attrezzi indicati dalla signoria vostra onorevole non verranno vietati, ma ne verrà limitato l'uso a determinati periodi dell'anno, al fine di conciliare le esigenze dei pescatori di mestiere con quelle della tutela del patrimonio ittico.

> Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste Valsecchi

18 febbraio 1969

ZUGNO. — Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. — Per conoscere se non ritenga indifferibile la realizzazione di un cavalcavia in sostituzione dell'attuale passaggio a livello presso la stazione ferroviaria di Ospitaletto-Travagliato (provincia di Bre-

23 Febbraio 1969

scia) sulla linea ferroviaria Brescia-Milano-Bergamo.

Rileva l'interrogante come la strada Ospitaletto Bresciano-Travagliato (Brescia) collega gran parte del traffico tra le provincie di Bergamo, Brescia, Mantova e Cremona con un movimento di veicoli che tocca mediamente il numero di 4.000 al giorno in un punto della strada ferroviaria dove transitano oltre 60 treni al giorno, di cui una parte si ferma nella stazione prolungando l'impedimento del transito e rendendo frequente l'arresto di automobili per delle mezz'ore, con formazione di ingorghi di automezzi che suscitano gravi proteste e malumori. (int. scr. - 1107)

RISPOSTA. — Premesso che l'iniziativa e gli oneri relativi alla costruzione di una

opera sostitutiva del passaggio a livello segnalato dalla signoria vostra onorevole, ubicato al chilometro 71+620 della linea Milano-Venezia, competono all'amministrazione provinciale di Brescia, quale ente proprietario della strada interessata, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, qualora venissero avviate concrete iniziative in tal senso, non mancherebbe di offrire la propria collaborazione tecnica e la compartecipazione alle spese mercè contributo commisurato alla entità delle economie di esercizio conseguibili con l'eliminazione dell'anzidetto attraversamento.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile MARIOTTI

14 febbraio 1969