

1. ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 20 GIUGNO 1979.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.	PAG.
AMARANTE: Sul numero dei lavoratori, distinti tra stagionali e fissi, impiegati presso la Industrialfin di Pontecagnano Faiano (Salerno) a seguito dell'ampliamento dello stabilimento stesso (4-07461) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>).	2	COSTAMAGNA: Sul disservizio esistente sul treno rapido 802 Savona-Torino (4-07165) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i>). 5
CASALINO: Sugli eventuali finanziamenti della Cassa per il mezzogiorno, e sui relativi piani di ampliamento aziendale, ricevuti dalla ditta calzaturiera Antonio De Rocco di Casarano (Lecce) (4-07134) (risponde DI GIESI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>).	2	COSTAMAGNA: Sui disagi derivanti agli autotrasportatori di Pinerolo (Torino) dall'esecuzione del collaudo dei propri automezzi negli uffici della Motorizzazione civile di Torino (4-07307) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i>). 5
COSTAMAGNA: Per garantire il funzionamento dell'ufficio della Motorizzazione civile di Biella (Vercelli), e per una smentita definitiva del ventilato accorpamento dell'ACI di Biella con quello di Vercelli (4-04979) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i>).	3	FORTE: Sulle circostanze e sulle esatte modalità dell'affondamento, a poche centinaia di metri dall'ingresso del porto di Salerno, della nave <i>Stabia I</i> (4-06773) (risponde PRETI, <i>Ministro ad interim della marina mercantile</i>). 6
COSTAMAGNA: Per il collegamento della ripristinandola linea ferroviaria Cuneo-Nizza-Ventimiglia con rapidi Tee che portino a Basilea e Ginevra (Svizzera) (4-05859) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i>).	4	FRANCHI: Sul significato della visita fatta in Giappone da Giuseppe Battini, presidente dell'Azienda mezzi meccanici di Livorno, in relazione al ventilato accordo tra detta azienda e la società Panapesca di Montecatini Terme (Pistoia), a capitale giapponese (4-06623) (risponde PRETI, <i>Ministro ad interim della marina mercantile</i>). 8
		FURIA: Per il potenziamento dell'organico dell'ufficio della Motorizzazione civile di Vercelli (4-07208) (risponde PRETI, <i>Ministro dei trasporti</i>). 9

IANNIELLO: Sulla sospensione della costruzione di una piattaforma di cemento sull'area demaniale antistante il ristorante L'Architiello alle isole Tremiti (Foggia), mentre analoga costruzione è stata permessa all'attiguo ristorante La Conchiglia (4-06652) (risponde PRETI, *Ministro ad interim della marina mercantile*).

QUIETI: Per evitare la programmata soppressione di gran parte della ferrovia Sangritana ed anzi per il suo potenziamento ed ammodernamento (4-07539) (risponde PRETI, *Ministro dei trasporti*).

AMARANTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno* — Per conoscere — premesso che:

a) ai sensi dell'articolo 72 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, è stato espresso accertamento di conformità per l'ampliamento dello stabilimento per la produzione di paste e conserve alimentari della Industrialfin di Pontecagnano-Faiano (Salerno);

b) detto ampliamento, per il quale sono previsti investimenti fissi per l'importo di lire 1.292.900.000, comporta l'aumento del numero dei lavoratori fissi dagli attuali 38 a 153 e la diminuzione dei lavoratori stagionali da 330 a 130:

1) il numero dei dipendenti, distinti tra stagionali e fissi, risultante al momento della richiesta di finanziamento pubblico da parte dell'azienda;

2) per quali produzioni sia previsto l'aumento del numero dei lavoratori fissi e la diminuzione dei lavoratori stagionali;

3) la data entro la quale si effettuerà l'aumento da 38 a 153 del numero dei la-

PAG. voratori fissi e, in caso di aumento graduale, la data prevista per i vari scaglioni di assunzione di lavoratori.

(4-07461)

RISPOSTA. — L'Industrialfin società per azioni per l'ampliamento del pastificio e conservificio di Pontecagnano ha avanzato nel dicembre 1975 alla Cassa per il mezzogiorno domanda per la concessione delle agevolazioni industriali.

In seguito ad incendio, verificatosi nel 1976, che ha interessato il pastificio, oggi lo stabilimento è rivolto esclusivamente alla produzione di conserve vegetali. Tale produzione però, è stata ampliata qualitativamente, affiancandole anche prodotti che rappresentano delle specialità gastronomiche (spaghetti menù, pizza, condipasta, eccetera). Pertanto alla suddetta iniziativa sono stati concessi dalla Cassa per il mezzogiorno in data 31 gennaio 1979 un contributo in conto capitale di lire 382.800.000 a fronte di una spesa ammessa di lire 957 milioni, e dall'ISVEIMER un finanziamento di lire 387 milioni agevolato dalla Cassa. I suddetti contributi saranno erogati dopo l'espletamento dei controlli di legge.

Nel 1975 l'occupazione prevista a regime era di 368 unità lavorative di cui 38 fisse e 330 stagionali. Tuttavia dalla relazione istruttoria dell'Istituto di credito del dicembre 1978 risulta che l'occupazione prevista a regime è di 283 unità lavorative di cui 153 fisse e 130 stagionali.

Il Ministro: DI GIESI.

CASALINO E CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se la ditta calzaturiera Antonio De Rocco di Casarano (Lecce) abbia presentato piani di ampliamento aziendale e se, quando, quanto e a che titolo abbia ricevuto dalla Cassa per il mezzogiorno contributi finanziari a qualunque titolo.

(4-07134)

RISPOSTA. — La ditta Antonio De Rocco di Castrignano del Capo (Lecce) per la realizzazione di due canzatufici, uno in Castrignano del Capo e l'altro in Gagliano del Capo (Lecce), ha avanzato nel 1976 due domande di contributo in conto capitale.

Per il primo impianto la Cassa per il mezzogiorno ha concesso alla ditta anzidetta, in data 24 gennaio 1979, un contributo di lire 63.800.000 a fronte di una spesa riconosciuta di lire 159.500.000. Nella stessa data per il secondo impianto, a fronte di una spesa riconosciuta di lire 132.800.000, la Cassa ha concesso un contributo di lire 53.120.000. I suddetti contributi saranno erogati dopo l'espletamento dei controlli previsti dalle leggi vigenti in materia.

Per quanto riguarda il finanziamento a tasso agevolato non risulta avanzata alcuna richiesta da parte della ditta De Rocco.

Il Ministro: DI GIESI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere l'attuale situazione anomala, di fronte al grave disagio per i titolari delle scuole guida biellesi venutasi a creare all'ufficio della Motorizzazione civile di Biella (Vercelli), dove in seguito al collocamento in pensione dell'unico addetto agli uffici biellesi, non è stato possibile reperire in breve tempo un sostituto, col pericolo di non veder rinnovato il contratto di affitto dei locali;

per chiedere al Ministero di dare una risposta con i fatti agli utenti biellesi, che essendo nella città più importante in provincia come numero di automezzi in circolazione, vogliono evitare nel futuro di recarsi a Vercelli per le pratiche burocratiche soprattutto per gli esami di guida;

per chiedere, infine, se il Governo intenda definitivamente rassicurare la popolazione del biellese circa la beffa che l'Automobile club di Biella correva con il rischio di accorparsi con Vercelli.

(4-04979)

RISPOSTA. — La esigua disponibilità di personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed in particolare dell'ufficio provinciale di Vercelli, dal quale dipende la sede sussidiaria di Biella non ha consentito finora di adottare tutte le misure atte ad eliminare gli inconvenienti lamentati. Tentativi sono stati esperiti al fine di conseguire — anche mediante particolari misure di emergenza — un qualsiasi apporto di personale per le più urgenti necessità dei suddetti uffici.

Purtroppo, neppure la legge 1° giugno 1977 n. 285 — sulla occupazione giovanile — ha consentito di ottenere, per gli uffici dell'Italia settentrionale, risultati di apprezzabile rilievo, a causa dei limiti imposti dalla legge stessa. Infatti, delle 537 unità di giovani complessivamente assunti dal marzo del 1978 (131 presso gli uffici del centro-nord e 406 presso gli uffici del sud), è stato possibile destinare, nel quadro della necessaria ripartizione fra tutte le sedi dell'Italia settentrionale, soltanto un impiegato all'ufficio provinciale di Vercelli.

La necessità di sopperire alla critica situazione degli uffici della Motorizzazione civile è stata finalmente riconosciuta dal Parlamento con l'approvazione della legge 18 ottobre 1978, n. 625 che ha aumentato gli organici del personale della Motorizzazione civile. Tuttavia i concreti vantaggi derivanti dall'apporto di nuovo personale potranno aversi soltanto a completamento — e compatibilmente con i necessari tempi tecnici — degli appositi concorsi esterni, prima dei quali è stato necessario espletare quelli interni espressamente previsti con carattere di precedenza dalla legge in questione.

Nel frattempo, nonostante le suaccennate già note difficoltà di personale in cui continua a dibattersi l'Amministrazione (inconveniente che si riscontra in misura particolarmente accentuata in Piemonte) si è riusciti ad aumentare l'operatività della sede sussidiaria di Biella. Presso tale sede, infatti, le sedute per le revisioni e collaudi di autoveicoli sono attualmente effettuate, con l'intervento di due funzionari operatori — il che ha portato praticamente a raddoppiare le sedute stesse

per ogni mese — mentre, per gli esami degli allievi conducenti, le otto sedute fisse mensili sono state incrementate con altre due straordinarie ogni due mesi. Viene inoltre assicurata l'apertura dell'ufficio a Biella nei giorni di martedì e sabato.

Circa il paventato accorpamento dell'Automobile club di Biella con quello di Vercelli, si è avuta precisazione dai competenti organi dell'Automobile club d'Italia che la questione è ormai superata in quanto, in applicazione dell'articolo 3 della legge 20 marzo 1975, n. 70, l'Automobile club locale di Biella (unitamente ad altri) è stato inserito, alla pari dell'ACI e degli *Automobilclub* provinciali, nell'elenco degli enti disciplinati dalla legge stessa.

Il Ministro: PRETI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia il caso di invitare la Direzione generale delle ferrovie dello Stato affinché s'adoperi tempestivamente in tutti i modi, sia presso l'amministrazione gerente *TEE Transeuropexpress* con sede a Utrecht, sia presso gli altri organismi ferroviari internazionali, a programmare fin da questo momento per l'autunno 1979, data della prevista entrata in servizio della linea ferroviaria internazionale Cuneo-Nizza-Ventimiglia attualmente in corso di ricostruzione, una o due coppie giornaliere di rapidi *TEE* che colleghino Basilea e Ginevra con Nizza e San Remo per l'istadamento di Losanna-Berna - Loetschberg - Sempione - Domodossola - Arona - Romagnano Sesia - Santhia - Torino - Cuneo - Limone - San Dalmazzo di Tenda - Breil - Nizza - Ventimiglia. L'orario di 43 anni fa reca l'itinerario di un convoglio diretto in partenza da Basilea alle 7,50, in transito a Torino alle 16,10, a Cuneo alle 17,14 ed in arrivo rispettivamente a Nizza alle 21,24 ed a Ventimiglia alle 20,15, ed in senso inverso con partenza da Nizza e da Ventimiglia rispettivamente alle 8,05 ed 8,50, in tran-

sito a Cuneo alle 11,51, a Torino alle 13,07 ad Arona alle 15,34 ed in arrivo a Basilea ed a Ginevra rispettivamente alle 21,18 ed alle 21,43.

Il convoglio era formato da vetture internazionali italiane, svizzere e francesi di prima, seconda e terza classe nonché da una lussuosa carrozza ristorante. L'istituendo *TEE* potrebbe utilmente assumere la denominazione de *Il Floreale*. (4-05859)

RISPOSTA. — Nel corso di una recente riunione (5 aprile 1979) tra i rappresentanti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie francesi è stata ultimata la definizione degli orari delle comunicazioni che interessano la linea Cuneo-Breil-Ventimiglia-Nizza, la cui apertura all'esercizio è prevista per il 30 settembre 1979, comunicazioni che saranno effettuate con automotrici termiche per ottenere la massima possibile celerità in relazione alle caratteristiche della linea (a semplice binario e non elettrificata), che presenta forti acclività.

Sulla linea in questione circoleranno sei coppie di treni tra Cuneo e Ventimiglia, che assicureranno a Breil coincidenze da e per Nizza con treni già esistenti tra questi due centri. Tutti i convogli citati — tranne i primi due del mattino — saranno in coincidenza a Cuneo con treni da e per Torino. È prevista, inoltre, una coppia di treni tra Torino e San Remo via Cuneo-Breil-Ventimiglia.

Per quanto concerne il servizio internazionale si è convenuto — nella citata riunione — di istituire un servizio diretto Torino-Nizza e viceversa, che circolerà tra Torino e Breil in composizione al succitato treno tra Torino e San Remo, ed una coppia di treni tra Cuneo e Nizza.

In merito poi alle richieste comunicazioni tra Svizzera e Francia attraverso la nuova linea, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, pur consapevole dei notevoli tempi di percorrenza che relazioni del genere richiederebbero nelle citate condizioni di esercizio, ha proposto — unita-

mente alla società svizzera BLS — l'istituzione di tali relazioni in occasione della conferenza europea degli orari, tenutasi ad Edimburgo nell'autunno del 1978.

La SNCF (Francia) e la SBB (principale amministrazione ferroviaria svizzera) non hanno però recepito la proposta, ritenendo che l'istituzione di servizi diretti sarebbe prematura non avendosi ancora elementi circa eventuali, adeguate correnti di traffico che possano giustificarli.

Il Ministro: PRETI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia il caso di invitare la direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato di Torino affinché provveda a disimpegnare il rapido 802 Savona-Torino con materiale rotabile migliore, più pulito e più confortevole di quello attualmente in funzione (tipo ALe e Le 840), dato che all'utente viene fatto pagare un costoso supplemento rapido e se sia il caso, anche, di far rispettare al suddetto rapido 802 Savona-Torino rigorosamente il prescritto orario, al fine di eliminare un ritardo medio cronico giornaliero di 20 e 25 minuti. (4-07165)

RISPOSTA. — Il treno rapido 802 Savona-Torino viene normalmente effettuato con una automotrice elettrica del tipo ALe 601 ed un rimorchio del tipo Le 700, che sono fra i rotabili in servizio sulle linee delle ferrovie dello Stato a più elevato grado di *confort*.

Con materiale dello stesso tipo vengono effettuati anche altri rapidi che servono relazioni d'importanza non inferiore a quella cui si riferisce l'interrogante, quali la *Freccia della Laguna*, il *Peloritano* ed altri.

Soltanto il sabato ed i giorni che seguono i festivi, a seconda delle esigenze di servizio, al suindicato materiale o viene aggiunta un'automotrice ed un rimorchio, di tipo ALe o Le 840 meno recente, oppure il rapido in questione viene effettuato solo con materiale di questo ultimo tipo.

Non si esclude però che in occasione di immissione in servizio di nuovo materiale rotabile, la composizione del treno di cui trattasi possa migliorare in questi determinati giorni.

Per quanto concerne poi il rilievo mosso circa lo stato di pulizia delle vetture impiegate, si assicura che sono state impartite opportune istruzioni perché d'ora in avanti la pulizia del materiale stesso venga particolarmente curata.

Si dà, infine, pure assicurazione che con il nuovo orario estivo vengono eliminate le cause del rilevato, ricorrente ritardo del treno 802 con l'anticipo della sua partenza da Savona alle ore 10,15.

Il Ministro: PRETI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per far conoscere che le difficoltà e le grane per camionisti e piccoli trasportatori non consistono tutte nelle famigerate bolle di consegna ed ai controlli ai quali vengono sottoposti in questi tempi dai carabinieri e dalla polizia stradale, ma la spina nel fianco per i proprietari di veicoli da trasporto è il collaudo dell'automezzo, che avviene una volta all'anno a Torino.

Per sapere:

1) se sia a sua conoscenza il fatto che molti anni fa il collaudo si faceva a Pinerolo (Torino), ed ora invece è tutto concentrato nel capoluogo piemontese con il disagio di camionisti che, partiti alle due di notte da Pinerolo e giunti a Torino poco prima delle 3, hanno già a quell'ora una quarantina di automezzi in coda; gli ingegneri della motorizzazione iniziano a collaudare verso le 8 e un quarto del mattino e se ne vanno alle 13, mentre gli autisti praticamente trascorrono la notte sull'automezzo in attesa del proprio turno e se non riescono a passare tornano il giorno successivo;

2) se sia vero quanto è stato denunciato sull'*Eco del Chisone* da un trasportatore di Pinerolo che dopo nove ore di coda, al suo turno avvenuto verso

mezzogiorno, non gli hanno collaudato il camion, nonostante lo avesse fatto metter a punto dal meccanico di fiducia, mentre altri furgoncini più malandati del suo camion invece sono passati;

3) se sia vero quanto si sente dire, che ottenere il *placet* al collaudo sarebbe forse una questione di favoritismo, con mance sottobanco. (4-07307)

RISPOSTA. — Gli uffici periferici della motorizzazione civile — come è noto — si stanno attrezzando, in questi ultimi anni, con stazioni di controllo efficienti e moderne per la verifica dei veicoli in circolazione.

Al fine di sottoporre ai più accurati accertamenti che le moderne attrezzature consentono, un numero sempre maggiore di autoveicoli, l'Amministrazione provvede gradatamente a sopprimere le sedute operative che si svolgevano su strada, in tutti i centri vicini alle nuove stazioni di controllo che vengono aperte all'esercizio. Sulle basi di questo indirizzo, che mira ovviamente a tutelare la sicurezza della circolazione, la suddetta operativa che si teneva a Pinerolo così come quelle di Ivrea, Chivasso, Settimo, Susa (Torino), ed altri centri della zona — è stata soppressa da quando è entrata in funzione l'attrezzata stazione di controllo di Torino-Grugliasco.

Comunque, per evitare le lunghe attese e le difficoltà di accedere agli sportelli dell'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Torino, in via provvisoria e sperimentale, a partire dal mese di maggio 1979, le revisioni degli autoveicoli si effettuano a seguito di prenotazione preventiva.

Si potranno meglio soddisfare le richieste degli utenti non appena sarà stata effettuata la copertura dei posti in organico previsti dalla legge 18 ottobre 1978, n. 625, che consentirà di rendere meno pesante la carenza di personale, particolarmente sentita in Piemonte ed in altre regioni dell'Italia settentrionale.

Circa le supposte gravi irregolarità che si verificherebbero nell'ambito dello

ufficio di Torino-Grugliasco, non sono mai state avanzate da alcuno precise e circostanziate segnalazioni su eventuali illeciti.

Il Ministro: PRETI.

FORTE, BIAMONTE E AMARANTE.
— Al Ministro della marina mercantile.
— Per sapere:

1) se rispondano a verità le notizie di stampa: *Il Mattino* (cronaca regionale) del 10 gennaio 1979, secondo le quali il comandante della nave *Stabia I*, affondata a poche centinaia di metri dall'ingresso del porto di Salerno alcuni giorni or sono, abbia lanciato l'SOS alle 20,20 e non « poco prima delle 21 » così come affermato dal comandante della capitaneria di porto di Salerno in dichiarazioni rilasciate subito dopo il naufragio;

2) se sia a conoscenza delle dichiarazioni rilasciate al suddetto giornale dal capitano spagnolo Rogelio Gorices Galindo, comandante della nave *Puenta Castrelos* che confermerebbe che lo *Stabia I* chiedeva aiuto fin dalle ore 20,20 e se il succitato comandante spagnolo sia stato interrogato dalle autorità giudiziarie;

3) altresì, se risponda al vero la notizia fornita forse dalla stessa capitaneria di Salerno, che il servizio ricetrasmittente della capitaneria medesima nelle ore notturne resterebbe impresenziato per cui nessun agente sarebbe di fatto preposto all'ascolto delle possibili richieste di intervento in mare. Se ciò dovesse rispondere a verità, quali iniziative concrete ed immediate intenderebbe prendere per sanare una così grave e precaria situazione per un porto di prima categoria ove si svolge un traffico di non secondaria importanza;

4) ancora, quali motivi abbiano impedito alla locale capitaneria di organizzare unitamente alle autorità prefettizie e comunali un immediato servizio di assistenza ai familiari delle vittime che da diversi giorni sono costretti a sostare nel porto di Salerno in attesa del recupero

delle salme dei propri congiunti. Sembra che la sola iniziativa, almeno per i primi tre giorni, sia stata quella di far attendere in un freddo stanzone le suddette persone vietando loro, altresì, l'uso del telefono. (4-06773)

RISPOSTA. — Con decreto in data 18 gennaio 1979 l'inchiesta formale sul naufragio della motonave *Stabia I* è stata affidata a una commissione speciale ai sensi dell'articolo 580 del codice della navigazione. La predetta commissione in data 23 gennaio 1979 ha iniziato i lavori di competenza inerenti all'accertamento delle cause e delle eventuali responsabilità del sinistro soprascpecificato, effettuando finora sette riunioni ed un sopralluogo in data 30 aprile 1979.

In ogni caso maggiori precisazioni potranno essere fornite quando la commissione speciale d'inchiesta nominata dal ministro *pro tempore* per la marina mercantile, senatore Vittorino Colombo, avrà portato a termine l'inchiesta formale di sinistro, i cui atti sono al momento coperti dal segreto istruttorio.

Per quanto concerne l'orario dello ascolto radiotelefonico svolto dalla capitaneria di porto di Salerno si precisa che esso va dalle ore 08,00 alle ore 20,00, analogamente a quello adottato di massima da tutte le altre autorità marittime, presso le quali risultano installati impianti radiotelefonici.

L'ascolto radio e radiotelefonico, sulle bande di frequenza 500 (in RT) e 2182 (in RTF) è svolto, come è noto, sulla base dell'apposita previsione portata dall'articolo 17 del codice postale, dal servizio radiomobile marittimo delle stazioni costiere del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che effettuano un orario ininterrotto di 24 ore su 24; servizio di ascolto necessario e sufficiente, in quanto tutte le unità navali, ai sensi della vigente convenzione internazionale sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (SOLAS 60) sono tenute ad avere a bordo o una stazione

RT (con frequenza di soccorso 500) ovvero RTF (con frequenza di soccorso 2182). Le capitanerie di porto, con attività di mero supporto, dispongono normalmente di apparati in VHF, che effettuano servizio di ascolto sul canale VHF di soccorso, cioè il canale 16: ma, si ripete, si tratta di un servizio accessorio e sostanzialmente aggiuntivo, perché gli unici previsti e resi obbligatori dalle predette convenzioni sono quelli sopradescritti.

Va, infine, aggiunto che dalla documentazione in possesso del Ministero non risultava presente a bordo un apparato radiotelefonico in VHF (come si ripete non obbligatorio), per cui, anche se la stazione della capitaneria fosse stata attivata nell'ora del lancio della richiesta di soccorso, essendo tale richiesta trasmessa in RTF, la stazione della capitaneria non avrebbe potuto ascoltarla.

Circa l'assistenza fornita ai familiari delle vittime, si precisa che l'azione della capitaneria di porto di Salerno è stata intrapresa tempestivamente d'intesa con le autorità comunali e provinciali. Infatti, la capitaneria di porto ha adibito ad uso dei familiari fin dal mattino del 5 gennaio 1979, il locale dell'ufficio del lavoro portuale, ove è installato un apparecchio telefonico autonomo messo completamente a disposizione dei familiari. Detto locale è dotato di termosifone collegato ad un impianto di riscaldamento funzionante.

Nello stesso locale, sgombrato dai mobili d'ufficio, sono state collocate poltroncine e sedie in numero sufficiente per i familiari di volta in volta presenti. L'apparecchio telefonico è stato utilizzato costantemente e senza limiti dai familiari, salvo una breve interruzione di circa una ora per un guasto che ha richiesto lo intervento di un tecnico della SIP. Il sindaco di Salerno dal suo canto fin dal mattino del 5 gennaio 1979, ha messo a disposizione dei familiari delle vittime un albergo ed un ristorante.

Il Ministro: PRETI.

FRANCHI E BAGHINO. — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, della marina mercantile, del commercio con l'estero e della sanità.* — Per sapere:

1) se sia vero il fatto che l'avvocato Giuseppe Batini, presidente della Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Livorno, si sia recato in Giappone unitamente al signor Cioni della Compagnia portuale (attualmente con incarico alla Regione Toscana quale esperto dei problemi portuali) su invito di una multinazionale giapponese per visitare installazioni e impianti di carattere portuale;

2) se la multinazionale giapponese sia la stessa che detiene il pacchetto azionario della *FIN Friso Fish Holding* società anonima legata alla Panapesca di Montecatini Terme (Pistoia), il cui titolare si occupa dell'importazione di code di rospo dal Giappone;

3) se l'attività di importazione delle code di rospo sia strettamente legata alla consegna definitiva degli impianti ex *Docks Etruschi* alla Panapesca di Montecatini Terme, come si evince dal punto due dell'ordine del giorno di convocazione del comitato direttivo dell'Azienda mezzi meccanici presieduto dall'avvocato Batini;

4) infine, se durante il viaggio in Giappone i signori di cui sopra abbiano effettivamente preso visione dei macchinari portuali di sollevamento che, fra l'altro, risultano tecnicamente inferiori a quelli di produzione italiana, o, come tutto lascia credere, tale visita tecnica sia stata solo il pretesto per coprire l'affare fra l'Azienda mezzi meccanici e la società Panapesca di Montecatini Terme che, fra l'altro, ha offerto il viaggio. (4-06623)

RISPOSTA. — Il Presidente dell'Azienda dei mezzi meccanici di Livorno, unitamente al signor Vinicio Cioni, rappresentante della FULP CGIL nel comitato dell'azienda stessa, ed al signor Carlo Ghelardi direttore amministrativo dell'azienda, nel marzo del 1978 fu invitato, dalla società per azioni Galileo Magrini di Padova (Gruppo

Montedison), licenziataria per l'Europa di *Know how* della IHI di Tokyo (*Ishikawajima-Harima Heavy Industrie Co., Ltd*), a visitare le realizzazioni operate in Giappone dal predetto gruppo nel settore della movimentazione e stoccaggio di contenitori ed organizzazione dei servizi di *terminals* portuali.

L'interesse per l'azienda, secondo quanto dalla stessa riferito, era dettato dalla circostanza che il porto di Livorno occupa una posizione preminente nel settore della movimentazione dei *containers* nell'area mediterranea e dalla necessità di programmare l'organizzazione della grande nuova darsena toscana in fase di consegna nel suo primo tratto.

La visita, guidata da un ingegnere funzionario della Galileo Magrini società per azioni, si è limitata alla visita agli uffici di progettazione della IHI, al Ministero della marina mercantile giapponese, alla fabbrica di *portainers* della predetta IHI ed alla visita dei *terminals containers* dei porti di Yokama e di Tokyo, ove le strutture sono state in massima parte realizzate dalla stessa IHI. Il viaggio, realizzato solo nel settembre 1978 per precedenti impegni del presidente dell'azienda, è stato offerto dalla società per azioni Galileo Magrini.

Nessun contatto l'azienda dichiara ci sia mai stato con altre ditte o per questioni diverse da quelle sopra indicate, né ritiene di essere in grado di precisare se la IHI sia una multinazionale e se, oltre che di *terminals* portuali e di costruzioni di navi, si occupi anche della commercializzazione di code di rospo.

Quanto al riferimento agli immobili ex società *Docks Etruschi* si fa presente che gli stessi, dopo l'acquisizione al demanio marittimo e la consegna all'azienda medesima, sono già da tempo utilizzati dalla CLP (Compagnia lavoratori portuali) di Livorno per il traffico contenitori del Sud Africa (Lloyd Triestino-Safmarine) e dalla società *Sea Land* per il Nord America, per cui nessuna possibilità sussiste per altre attività.

L'azienda ha fatto, inoltre, presente che precedentemente alla visita di cui sopra

la società per azioni Galileo Magrini aveva invitato ed accompagnato in analoga visita alla IHI rappresentanti del consorzio per il porto di Genova.

Si comunica, infine, che il procuratore della Repubblica di Livorno, al quale era stato inviato il testo dell'interrogazione in argomento, ha riferito che, assunte le opportune indagini in merito a quanto si assume nel documento stesso, non sono emersi estremi di reato.

Il Ministro ad interim della marina mercantile: PRETI.

FURIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere —:

premesso che l'ufficio della Motorizzazione civile di Vercelli non è in grado di assicurare un efficiente servizio per il collaudo degli automezzi nella città di Biella, con la conseguenza di suscitare il vivo malcontento degli autotrasportatori interessati, che si vedono costretti a sopportare lunghe attese in vista del collaudo, senza essere certi di passare il turno (in qualche caso per la mancanza di tempo, sono stati costretti a presentarsi due o tre volte prima di poter essere ammessi all'esame di collaudo);

tenuto conto dello stato di viva agitazione delle categorie interessate, di cui si sono fatte portavoce in questi ultimi giorni le associazioni locali degli artigiani; — quali provvedimenti intenda adottare per adeguare il personale dell'ufficio della Motorizzazione civile di Vercelli alle necessità e per rendere regolare il servizio di collaudo al fine di evitare agli interessati gli intollerabili disagi lamentati. (4-07208)

RISPOSTA. — Gli uffici periferici della Motorizzazione civile si stanno attrezzando in questi ultimi anni con stazioni di controllo moderne ed efficienti per la verifica dei veicoli in circolazione.

Al fine di sottoporre a tali più accurati accertamenti consentiti dalle moderne attrezzature un sempre maggiore numero di veicoli, la suddetta amministrazione tende a sopprimere le sedute operative che si svolgevano su strada in quei centri

che ora vengono a trovarsi vicini alle nuove stazioni di controllo.

D'altra parte allo stato attuale, la grave carenza di personale che si registra in tutti gli uffici della Motorizzazione civile non consente di potenziare l'organico degli operatori tecnici dell'ufficio provinciale della Motorizzazione civile di Vercelli. Comunque, con l'intervento dell'ufficio provinciale della Motorizzazione civile di Torino, è stato assicurato per la città di Biella un turno di otto sedute operative mensili, corrispondente al numero massimo di sedute effettuate presso i capoluoghi di provincia della zona.

Si potrà maggiormente venire incontro alle richieste degli utenti non appena la copertura dei posti in organico, prevista dalla legge 18 ottobre 1978, n. 625, sarà divenuta operante, rendendo meno pesante la carenza di personale, particolarmente sentita in Piemonte e in altre regioni dell'Italia settentrionale.

Il Ministro: PRETI.

IANNIELLO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere come mai al proprietario del ristorante All'Architiello, sito in via delle Mura alle isole Tremiti (Foggia), sia stata sospesa la costruzione di una piattaforma in calcestruzzo sull'area demaniale antistante il locale, mentre analoga e quasi contemporanea costruzione è stata consentita al ristorante La Conchiglia proprio nell'area demaniale attigua a quella dell'Architiello.

Da rilevare che le predette piattaforme, utilizzate nei periodi estivi dai ristoranti sono delle estensioni sì e no di una decina di metri quadrati e servono utilmente al demanio come frangiflutto a protezione di terreni, come quelli delle isole Tremiti, che sono assai friabili e quindi continuamente corrosi dalle acque marine. (4-06652)

RISPOSTA. — La capitaneria di porto di Manfredonia (Foggia), sin dal luglio 1975, effettuò un sopralluogo di constatazione e accertamento delle costruzioni realizzate sul demanio marittimo o in

prossimità del demanio marittimo nelle isole Tremiti.

In tal sede è risultato tra l'altro che i proprietari dei ristoranti All'Architiello e La Conchiglia, signori Giovanni Casieri e Vincenzo Greco avevano abusivamente occupato zone demaniali marittime, realizzandovi due terrazzi a mare a servizio dei rispettivi locali.

Al riguardo si precisa che il terrazzo del ristorante All'Architiello è stato realizzato senza autorizzazione della capitaneria di porto in quanto la sovrintendenza ai monumenti di Bari aveva riscontrato che la domanda di concessione del signor Casieri era in contrasto con la legge regionale 3 settembre 1974, n. 35 e la circolare dell'assessorato regionale all'urbanistica e ai lavori pubblici del 3 maggio 1973, n. 5151. La richiesta di concessione era, pertanto, tenuta in sospeso in attesa che venisse eliminato tale contrasto.

Per quanto concerne il terrazzo realizzato dal signor Greco, si precisa che esso costituisce abusivo ampliamento, in quanto l'interessato ha occupato una superficie demaniale più vasta rispetto a quella concessa dall'autorità marittima con la licenza n. 344 del 1972 e n. 649 del 1973.

Sulla domanda di concessione del signor Greco la sovrintendenza aveva però espresso il proprio parere favorevole all'atto dell'istruttoria (1973) e cioè quando non era ancora vigente la legge regionale del 3 settembre 1974 n. 35.

La capitaneria di porto di Manfredonia, rilevate in sede di sopralluogo tali situazioni abusive, ha denunciato i signori Casieri e Greco per abusiva occupazione di area demaniale marittima all'autorità giudiziaria, che ha emesso sentenza di condanna degli stessi a lire 100 mila di ammenda, alle spese del giudice, nonché all'abbattimento delle costruzioni abusive. Poiché sia il Greco sia il Casieri hanno proposto appello avverso la sentenza di condanna, la capitaneria è in attesa che si formi il giudicato per l'esecuzione d'ufficio della rimozione dei manufatti abusivi.

Il Ministro: PRETI.

QUIETI. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per conoscere — premesso che:

1) nella bozza di piano di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione e in gestione governativa (legge 8 giugno 1978) elaborata dal Ministero dei trasporti è prevista, in riferimento alla ferrovia Sangritana, la soppressione del tronco Crocetta-Archi (Chieti)-Castel di Sangro (L'Aquila) e l'eventuale inclusione nella rete delle ferrovie dello Stato del tronco San Vito-Lanciano-Ortona (Chieti);

2) tale decisione, assunta dalla commissione ministeriale di cui alla legge 8 giugno 1978, n. 297, secondo la quale della ferrovia Sangritana dovrebbero rimanere in servizio soltanto alcune tratte sacrificando tutto il resto, non appare suffragata da obiettive e meditate valutazioni;

3) tale provvedimento verrebbe emanato proprio nel momento in cui più avvertita si è fatta l'esigenza di sviluppo nell'area in cui opera la fondamentale struttura ai fini della promozione socio-economica del Sangro-Aventino;

4) la ferrovia Sangritana è, in effetti, saldata, attraverso tre scali terminali, con la rete ferroviaria dello Stato;

5) costituisce, per una lunghezza di oltre cento chilometri, un insostituibile asse di penetrazione interno e la congiungente più breve tra il Tirreno e l'Adriatico;

6) è destinata a svolgere, nel momento della generale rivalutazione del trasporto ferroviario, un ruolo che la rende meritevole di essere ricompresa nella rete statale attesa la sua funzione, non limitata agli interessi locali, nella prospettiva dello sviluppo economico delle vaste aree ad essa interessate (notoriamente rimaste tra le più depresse del centro meridionale) e nel contesto della programmata ripresa socio-economica della nazione — se ritenga, alla luce delle considerazioni suesposte, opportuno ed urgente sollecitare la revisione della citata decisione orientandola, invece, nella direzione dell'ammodernamento, potenziamento e cre-

scita razionale e programmata della ferrovia Sangritana nel quadro della rete esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. (4-07539)

RISPOSTA. — Il piano da elaborare ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 297 del 1978 mira al risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione e in gestione governativa. Tale risanamento può essere perseguito solo attraverso l'ammmodernamento delle suddette ferrovie per migliorarne le caratteristiche di velocità e di *confort* e renderle competitive nei confronti degli altri modi di trasporto.

In particolare per quanto riguarda la ferrovia Sangritana, per adattarla alle moderne esigenze dell'esercizio non basterebbero semplici interventi di ammodernamento, ma sarebbe necessaria anzitutto la completa ricostruzione della linea su diverso tracciato (quello attuale è tortuoso ed acclive e non consente l'impiego di materiale rotabile più moderno) con opere d'arte costosissime a causa della natura dei terreni interessati, non giustificate, tra l'altro, dalla modestissima entità del traffico.

Le considerazioni sopra esposte consigliano quindi l'esercizio con autoservizi sostitutivi del servizio ferroviario sulla tratta Crocetta-Archi-Castel di Sangro, e

il potenziamento della restante tratta ferroviaria Ortona-San Vito-Lanciano.

Per quanto concerne poi il proposto inserimento della linea stessa nella rete ferroviaria statale, va osservato che essa presenta caratteristiche plano-altimetriche assai sfavorevoli, con raggi di curvatura nettamente più limitativi rispetto alla stessa rete secondaria delle ferrovie dello Stato, per cui non si ritiene che possa svolgere altra funzione che quella di ferrovia a carattere locale né tanto meno può ritenersi suscettibile di utilizzazione ai fini del collegamento fra il Tirreno e l'Adriatico, come proposto nell'interrogazione.

È, comunque, in corso un ulteriore approfondimento della problematica relativa al risanamento della ferrovia Sangritana per tenere conto di tutti gli aspetti della questione, anche in relazione al parere che daranno in proposito la Regione e gli altri enti interessati.

Ogni definitiva determinazione al riguardo potrà pertanto scaturire solo dalla valutazione degli elementi che potranno emergere dalla suddetta ulteriore istruttoria.

Il Ministro: PRETI.