

50.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1984

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

### INDICE

	PAG.		PAG.
ALOI: Per la predisposizione di una inchiesta in merito alla gestione dell'ente di sviluppo agricolo della Calabria e sull'opportunità di sospendere dall'incarico di direttore generale dell'ente stesso il dottor Torre, a carico del quale sono pendenti presso il tribunale di Cosenza vari procedimenti giudiziari (4-03777) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2789	dei reparti IE di Foggia e di San Severo (4-05376) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2792
BAGHINO: Per il rispetto da parte di Leopoldo Rodriguez degli impegni assunti all'atto dell'acquisto dei cantieri Baglietto (4-03474) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2791	CAPANNA: Sul comportamento del sindaco di Napoli in occasione di un comizio elettorale di Democrazia proletaria che si sarebbe dovuto tenere il 4 giugno 1984 al cinema Nuovo (4-04467) (risponde SCALFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2793
BENEDIKTER: Sui provvedimenti che si intendono assumere per fronteggiare il fenomeno dell'inquinamento da rumore, con particolare riferimento a quello generato da traffico stradale (4-01570) (risponde SIGNORILE <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2791	CARLOTTO: Sui danni derivanti ai piccoli allevatori dall'erogazione di contributi statali alle aziende Valle Spluga e Amadori, operanti nel settore del pollame (4-05732) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2794
CANNELONGA: Per un intervento presso l'Azienda delle ferrovie dello Stato volto ad evitare il ventilato ridimensionamento dell'organico		COLONI: Sui tempi previsti dal Governo iugoslavo per la costruzione dei raccordi autostradali fra Razdrto, Gorizia e Trieste (4-06442) (risponde FIORET, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ).	2794
		CORSI: Per il funzionamento e l'esecuzione delle opere di difesa e di modifica del porto di Porto Ercole (Grosseto) (4-01833) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2795

	PAG.		PAG.
CORVISIERI: Per conoscere le risul- tanze delle analisi disposte dal Mi- nistero della sanità sulle carni tra- sportate nell'isola di Ponza, e per ripristinare il rifornimento dell'isola stessa utilizzando una nave provvista di cella frigorifera (4-01373) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2795	vizio di pronto soccorso (4-03640) (risponde SCÀLFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2800
CRESCO: Per la predisposizione di un'inchiesta sui rapporti esistenti tra l'associazione delle autoscuole Unasca e l'Amministrazione pub- blica, anche in relazione alle venti- late recenti disposizioni sulle mo- dalità dell'esame pratico di guida (4-03925) (risponde SIGNORILE, <i>Mini- stro dei trasporti</i> ).	2796	DEL MESE: Sulle procedure adottate nella sdemanializzazione di oltre trentamila metri quadrati di fascia costiera in località Campolongo del comune di Eboli (Salerno) in assenza di un parere favorevole del consiglio comunale (4-04482) (risponde CARTA, <i>Ministro della ma- rina mercantile</i> ).	2800
DA MOMMIO: Per un intervento vol- to a far sì che nelle stazioni di Massa e Carrara (Massa Carrara) fermino alcuni dei numerosi treni veloci in transito sulla linea ferro- viaria Roma-Genova-Torino (4-05202) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei tra- sporti</i> ).	2797	DIGLIO: Per la sollecità correspon- sione alle aziende agricole dell'in- tegrazione del prezzo dell'olio d'oliva per le annate 1983-84 (4-05340) (risponde PANDOLFI, <i>Mini- stro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2801
DEL DONNO: Sui motivi per i quali il signor Francesco Veneziani Me- notti, titolare della ricevitoria Lot- to n. 47 di Andria (Bari), ha subito una riduzione di stipendio nei me- si di febbraio e marzo 1984 (4-03853) (risponde VISENTINI, <i>Mini- stro delle finanze</i> ).	2798	DUJANY: Sulla decisione del consi- glio di amministrazione del parco nazionale del Gran Paradiso di modificare i confini del parco (4-06164) (risponde PANDOLFI, <i>Mini- stro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2802
DEL DONNO: Sulle misure adottate per la prevenzione e la repressione degli incendi boschivi, con partico- lare riferimento alla zona di Vie- ste (Foggia) (4-05228) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2798	FABBRI: Per l'istituzione di un uf- ficio IVA a Prato (Firenze) (4-05721) (risponde VISENTINI, <i>Mini- stro delle finanze</i> ).	2802
DEL MESE: Per conoscere i dati re- lativi agli incidenti stradali avve- nuti dal 1973 al 1983, e sull'oppor- tunità di istituire un efficace ser-		FACCHETTI: Sui motivi della sospen- sione, durante il periodo estivo, del servizio ferroviario su numero- se linee del compartimento di Mi- lano (4-05390) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2803
		FERRARINI: Sulla disattivazione del- la stazione ferroviaria di Ozzano Taro (Parma) (4-05684) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2804
		FINCATO GRIGOLETTO: Sull'oppor- tunità di modificare l'orario dei voli Roma-Venezia e viceversa a causa dei continui ritardi che si verificano all'aeroporto di Venezia per l'inadeguatezza delle strutture	

	PAG.		PAG.
(4-05282) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2805	personale marittimo straniero al posto di quello italiano (4-01117) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2810
FORNER: Per l'estensione al comune di Chioggia (Venezia) del beneficio degli interventi speciali per le calamità naturali a seguito del nubifragio verificatosi il 23 giugno 1984 (4-04858) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2806	MALVESTIO: Sulle iniziative che s'intendono assumere in relazione al parere negativo espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per la realizzazione della nuova aerostazione passeggeri dell'aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera (4-04829) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2811
GUALANDI: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire ai produttori vitivinicoli l'immediata distillazione di parte delle giacenze di vino invenduto attraverso i finanziamenti nazionali e della CEE (4-05037) (rispondere PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2807	MALVESTIO: Per un intervento volto a risolvere le vertenze sindacali che impediscono il regolare svolgimento delle attività dell'aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera (4-05298) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2813
JOVANNITTI: Sullo stato dei lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, e sulla ventilata chiusura al traffico del tratto Sulmona-Terni dal 4 al 19 agosto 1984 (4-05110) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2807	MANNINO ANTONINO: Per la sollecita adozione di provvedimenti volti a dotare l'aeroporto di Palermo di idonee strutture, in attesa che vengano avviati e conclusi i lavori per la costruzione della nuova aerostazione (4-04596) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2814
LODIGIANI: Sullo stato di realizzazione dei lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Cremona-Mantova e sull'opportunità in corrispondenza di tali lavori di una revisione degli orari dei treni (4-05895) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2809	MATTEOLI: Sui dati di fatto che suffragano le ottimistiche dichiarazioni del ministro del tesoro in relazione al completamento della Darsena Toscana nel porto di Livorno (4-01818) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2814
LOPS: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire ai produttori vitivinicoli lo smaltimento delle proprie giacenze di vino (4-05522) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2809	MATTEOLI: Sull'opportunità di predisporre iniziative volte a porre fine alle difficoltà di transito esistenti nel porto di Marina di Campo-Isola D'Elba (Livorno) determinate dal mancato dragaggio della sabbia dai fondali (4-04930) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2815
MADAUDO: Sull'autorizzazione che ha permesso alle società a partecipazione statale SNAM e SAIPEM di imbarcare, sui propri mezzi,		MATTEOLI: Per la sistemazione della galleria Romito, situata nel tratto	

	PAG.		PAG.
ferroviario Quercianella-Ardenza (Livorno), danneggiata dall'erosione del mare (4-05788) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2816	turistico (4-05412) (risponde SCALFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2820
MELELEO: Sull'opportunità della decisione di revocare la concessione per uso campeggio di San Cataldo (Lecce) (4-05231) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2816	PATUELLI: Per una modifica delle procedure di vendita del grano adottate dall'AIMA, al fine di favorire la stabilità dei prezzi dei generi di prima necessità, quali il pane la pasta (4-05613) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2821
MUNDO: Per l'istituzione di posti di polizia negli ospedali di Gioia Tauro, Palmi, Taurianova e Polistena (Reggio Calabria) (4-04989) (risponde SCALFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2817	PATUELLI: Per un intervento presso il Governo di Malta per l'aggressione subita a La Valletta dal giornalista del <i>Resto del Carlino</i> Florido Borzicchi (4-05943) (risponde FIORET, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ).	2822
PARLATO: Sui motivi in base ai quali il commissario straordinario alla flotta Lauro ha deciso di far effettuare a Genova, anziché a Napoli, i lavori di riassetto della motonave <i>Achile Lauro</i> (4-02264) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2818	PAZZAGLIA: Per l'adozione di misure volte ad abbreviare i tempi necessari per il rilascio di patenti e libretti di circolazione da parte degli uffici competenti (4-04855) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2823
PARLATO: Per l'istituzione di un presidio dei carabinieri nel comune di Santa Maria La Carità (Napoli) (4-04632) (risponde SCALFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2818	PERUGINI: Sulle carenze del servizio carrozze letto e del servizio ristorazione nel tratto ferroviario Palermo-Roma (4-05441) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2823
PASQUALIN: Per la revisione della convenzione tra la società SOGIM e l'UNIRE relativa alla gestione dell'ippodromo di Merano (Bolzano) (4-03587) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2819	PIERMARTINI: Sui motivi per i quali la Direzione generale per l'economia montana e per le foreste non ha adeguato il proprio comportamento alle decisioni del TAR del Lazio e del Consiglio di Stato (4-06479) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2824
PATUELLI: Per il miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Roma e la Romagna (4-05090) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2819	PIREDDA: Sull'opportunità che i pastori sardi possano acquistare mangime a prezzo contenuto, essendo vietato l'uso per pascolo di terreni percorsi da incendio, e ricevano un indennizzo per il bestiame perito per gli incendi dell'estate 1983 (4-01450) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	
PATUELLI: Sull'opportunità di anticipare di qualche settimana il periodo delle consultazioni elettorali al fine di non intralciare il flusso			

	PAG.		PAG.
fi, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2824	PROVANTINI: Per la realizzazione di una struttura dei vigili del fuoco nel comune di Todi (Perugia) (4-05347) (risponde SCÀLFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2831
PIRO: Sull'opportunità di uniformare la normativa italiana per il conseguimento delle patenti di guida a quella degli altri paesi della CEE, e di modificare le attuali disposizioni per il rilascio della patente ai disabili (4-02321) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2825	PUJIA: Per l'adozione di provvedimenti volti a rendere efficiente l'aeroporto Sant'Anna di Crotone (Catanzaro) (4-05496) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2832
PIRO: Sui provvedimenti che si intendono adottare di fronte ai disservizi nel compimento delle operazioni doganali che si sarebbero verificati alla dogana di Modena (4-04577) (risponde VISENTINI, <i>Ministro delle finanze</i> ).	2827	RABINO: Per un chiarimento in merito alle direttive concernenti l'utilizzazione delle sottoindicazioni geografiche sulle etichette dei vini da tavola con indicazione geografiche (4-04745) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2833
POLI BORTONE: Sui provvedimenti che si intendono assumere in relazione all'atteggiamento della commissione CEE che penalizzi i produttori di tabacchi orientali del Salento, con particolare riferimento al comune di Corigliano d'Otranto (Lecce) (4-04330) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2827	REBULLA: Sulla decisione della Jugoslavia di modificare i rapporti di interscambio con Gorizia e Trieste (4-05580) (risponde FIORET, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ).	2833
POLLICE: Sull'opportunità di una provvisoria sospensione dalla carica del direttore generale dell'ESAC, dottor Alberto Torre, contro il quale sono stati avviati numerosi procedimenti penali (4-03800) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2829	ROSSI DI MONTELERA: Per l'adozione di misure volte a rendere più celere la concessione delle patenti e dei libretti di circolazione da parte degli uffici competenti, con particolare riferimento alla provincia di Torino (4-04755) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2834
PORTATADINO: Sulle iniziative da assumere in relazione alla decisione presa dal Governo elvetico di creare un deposito di scorie radioattive sul Piz Pian Grande (Cantone Grigione), ed in particolare per l'attuazione di efficaci controlli al fine di scongiurare l'inquinamento delle acque del Lago Maggiore (4-04402) (risponde FIORET, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ).	2830	RUSSO FERDINANDO: Sull'incremento del volume di importazione di crostacei e sui controlli sanitari effettuati sui prodotti in questione (4-01461) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2835
		RUSSO FERDINANDO: Per il potenziamento dei collegamenti marittimi tra la Sicilia ed il Nord Africa (4-02492) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2836
		SOSPURI: Per la revisione della normativa che ha stabilito l'obbligo	

	PAG.		PAG.
del contrassegno IVA sui tappi dei recipienti con capacità non superiore ai 60 litri e contenenti vino (4-00360) (risponde VISENTINI, <i>Ministro delle finanze</i> ).	2836	vanni Spagnuolo avvenuta nel corso di un conflitto a fuoco nella zona montana del comune di Montoro Inferiore (Avellino) (4-05848) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2838
SOSPURI: Sulle valutazioni del Governo in merito al provvedimento adottato dalla capitaneria di porto di Pescara che regola la quantità giornaliera pescabile di vongole (4-04939) (risponde CARTA, <i>Ministro della marina mercantile</i> ).	2837	TAGLIABUE: Sulle ragioni della mancata attivazione del nuovo pontile di Santa Maria Rezzonico (Como) (4-04412) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2839
SOSPURI: Sulla fondatezza delle notizie in merito alla volontà del Governo di giungere, entro la fine dell'anno in corso, allo scioglimento del corpo forestale dello Stato (4-05648) (risponde PANDOLFI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i> ).	2837	TORELLI: Per l'istituzione di un distaccamento del corpo dei vigili del fuoco nel comune di Vallecrosia (Imperia) (4-05458) (risponde SCALFARO, <i>Ministro dell'interno</i> ).	2840
SOSPURI: Sulla inadeguatezza dell'addestramento delle guardie forestali all'uso delle armi, in relazione alla morte della guardia Gio-		TRAMARIN: Per la costruzione di una nuova linea ferroviaria Cortina-Dobbiaco (Belluno)-Calalzo (Bolzano), ed il miglioramento della linea Padova-Calalzo (4-05553) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	2840

ALOI E VALENSISE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e foreste, di grazia e giustizia e del tesoro.* — Per sapere quali siano i reali motivi per cui i rappresentanti dei Ministeri del tesoro e dell'agricoltura e foreste in seno al collegio dei revisori dei conti dell'ente di sviluppo agricolo della Calabria abbiano ritenuto, in sede di esame della delibera 91/C/82 del 2 agosto 1982, di rettificare la data del trattamento economico del direttore generale dell'ESAC, dottor Alberto Torre, al 30 dicembre 1978 in base all'articolo 1 della legge regionale 24 marzo 1982, n. 8 (che si riferisce specificamente al personale individuato dalle tabelle allegate alla medesima legge da cui è escluso il direttore generale), invece che a quella del 9 aprile 1982 che corrisponde alla data di entrata in vigore della normativa concernente il direttore generale ai sensi dell'articolo 5 della detta legge regionale numero 8 del 1982 che non fissa alcuna efficacia retroattiva per il trattamento del predetto dirigente.

Per sapere altresì:

se sono a conoscenza (ed i rappresentanti dei Ministeri del tesoro e dell'agricoltura in seno al collegio dei revisori dei conti avrebbero dovuto esserlo) di un rilievo avanzato dal direttore del servizio di ragioneria dell'ente di sviluppo, dottore Fausto Lio, secondo il quale la decorrenza del 31 dicembre 1978, fissata per il personale dipendente trae la propria ratio dall'estensione, agli impiegati individuati nell'apposite tabelle del decreto del Presidente della Repubblica 16 ottobre 1979, n. 509, che fis-

sa appunto quella data di decorrenza economica, mentre per il direttore generale non può valere lo stesso criterio essendo stato allo stesso esteso, con la legge regionale n. 8, non già il trattamento del parastato, bensì lo stato giuridico del dirigente generale «C» della amministrazione statale con conseguente decorrenza del trattamento dalla data di entrata in vigore della legge n. 8, cioè dal 9 aprile 1982, secondo le norme che regolano la materia (articolo 12 delle disposizioni della legge in generale);

se sono a conoscenza che presso il tribunale di Cosenza sono pendenti, oltre ai procedimenti nn. 315/79 e 930/79 R/G.P.M. per peculato, anche il procedimento n. 350/78 G.I. relativo ad imputazioni a carico del suddetto direttore generale dottor Torre per i reati di abuso innominato ed omissioni di atti di ufficio, peculato ed interesse privato, nonché il procedimento penale n. 3949/80 G.I. per interesse privato, peculato per distrazione ed abuso innominato d'ufficio con le aggravanti della partecipazione di più persone allo stesso reato per fatti avvenuti a Cosenza dal 1976 al 1979, nonché l'esposto-denuncia presentato dal giornalista Luigi Venneri il 5 settembre 1983 al procuratore della Repubblica di Cosenza e per conoscenza al procuratore generale della Corte di appello di Catanzaro, cosa di cui non si fa menzione nella risposta data all'interrogazione (n. 4-01906) presentata dagli stessi interroganti in ordine alla stessa materia;

se non ritengano incompatibile l'attuale permanenza del dottor Torre alla carica di direttore generale del più importan-

te ente pubblico regionale, che amministra centinaia di miliardi all'anno, con la esposta situazione giudiziaria che chiama in causa ragioni obiettive di sospensione cautelativa ai sensi dell'articolo 140 del codice penale;

se la Presidenza del Consiglio non ritenga di dover intervenire, tramite il competente commissario del Governo, perchè la regione Calabria assuma le dovute iniziative per una rigorosa inchiesta sulla gestione dell'ente di sviluppo così da assicurare trasparenza nella gestione della cosa pubblica in una regione la cui situazione economica e sociale é, come è notorio, oltremodo drammatica. (4-03777)

**RISPOSTA.** — Sulla base di ulteriori elementi informativi acquisiti tramite i rappresentanti di questo Ministero e di quello del tesoro in seno al collegio dei revisori dei conti dell'ente di sviluppo agricolo in Calabria (ESAC) si precisa che il consiglio di amministrazione del detto ente, con deliberazione del 2 agosto 1982, n. 91/C, ha determinato il trattamento economico e giuridico del direttore generale, ai sensi dell'articolo 5 della legge regionale del 24 marzo 1982 n. 8, ed ha deliberato di attribuire al direttore generale dell'ente, con decorrenza dalla data del 14 dicembre 1978, lo stipendio base del dirigente generale C dell'Amministrazione dello Stato e tanti scatti convenzionali del 2,50 per cento quanti necessari per raggiungere uno stipendio pari o immediatamente superiore a quello percepito alla stessa data con il precedente trattamento economico. Tale deliberazione è stata riconosciuta legittima da parte della commissione regionale di controllo nella seduta del 19 ottobre 1982, con determinazione n. 1152/883.

Il collegio dei revisori dell'ente, in sede di esame della deliberazione di cui trattasi, ha ritenuto invece che non fosse legittima la decorrenza del trattamento economico del direttore generale dalla data del 14 dicembre 1978, laddove per tutti gli altri dipendenti dell'ente era stata fissata la decorrenza del nuovo trattamento economico al 30 dicembre 1978, come previsto dall'articolo 1 della legge regionale n. 8 del 1983.

*Non è sembrato, infatti, al collegio che la normativa vigente consentisse di stabilire una diversa decorrenza di applicazione del nuovo trattamento economico del direttore generale che non fosse quella prevista per la generalità dei dipendenti, anche per evitare disparità di trattamento per il direttore generale, anch'egli dipendente dell'ente, ed il restante personale.*

*La circostanza che la qualifica di direttore generale non fosse inclusa nelle tabelle dei parametri retributivi, ai quali l'articolo 1 della citata legge regionale del 1982 attribuisce l'efficacia retroattiva al 30 dicembre 1978 del nuovo trattamento economico, non poteva significare — a giudizio del collegio — che per la predetta qualifica fosse stabilita una diversa decorrenza, anche perchè il trattamento economico del direttore generale è stato determinato dal legislatore con riferimento a quello del direttore generale C dell'Amministrazione statale, per cui non v'era bisogno di alcuna riparametrazione.*

*Nè d'altra parte, alla luce di quanto surriferito, ha trovato accoglimento in seno al collegio la tesi che vorrebbe fissare la decorrenza del nuovo trattamento economico del direttore generale dalla data di entrata in vigore della legge regionale 24 marzo 1982, n. 8 (9 aprile 1982).*

*Il collegio, tuttavia, trattandosi di fattispecie suscettibile di controverse interpretazioni, ha ritenuto che sull'intera questione dovesse pronunciarsi nuovamente il consiglio di amministrazione, dopo aver sentito i competenti organi regionali.*

*In tale sede il collegio, condividendo le osservazioni formulate dal direttore del servizio di ragioneria in ordine al nuovo trattamento economico spettante al direttore generale dell'ente, salvo per quanto concerne la decorrenza, ha espresso l'avviso che, dalla data di decorrenza del nuovo trattamento economico, debba cessare per l'attuale direttore generale il godimento di tutte le altre indennità previste dal precedente contratto che siano incompatibili con il principio dell'onnicomprendività del nuovo trattamento.*

*Per quanto attiene all'attuale stato dei procedimenti penali instaurati dalla procura della Repubblica di Cosenza per fatti*



connessi con la gestione dell'ESAC, il Ministero di grazia e giustizia ha fornito le seguenti notizie;

1) n. 315/79 GGC atti relativi all'inchiesta effettuata sull'utilizzazione di somme stanziata dalla regione Calabria a favore dell'ESAC per la cooperativa Caselle. Detto incarto è stato riunito al processo n. 930/79 PM (n. 3458/79 GI) contro Leonardo Cribari, Alberto Torre e Mario Campagna, imputati i primi due: del reato di cui agli articoli 61, n. 7, 100, 314 del codice penale; tutti: articoli 61, n. 7, 110, 81, 314 del codice penale. Denuncia del 31 maggio 1979 del dottor Carlo Cileone, procedimento penale già formalizzato, in data 6 ottobre 1979, e restituito alla procura della Repubblica il 29 marzo 1984, per le ulteriori determinazioni del pubblico ministero; allo stato pende presso quell'ufficio;

2) n. 615/80 PM (n. 3949/80 GI) procedimento penale contro Italo Cosentino, Vincenzo Mazzullo, Francesco Barontini, Alberto Torre e Sante Sgroi, imputati tutti: articoli 110, n. 112, n. 1, 324 del codice penale; il primo, il terzo e il quarto inoltre: articoli 81, 110, 314 del codice penale, articoli 110, 323 del codice penale. In Cosenza, nel 1978-1979. Detto procedimento, in data 17 ottobre 1980, è stato trasmesso al giudice istruttore, in sede, per la formale istruzione dove è tuttora pendente;

3) n. 1090/83 RG — C atti relativi alla denuncia di Luigi Venneri contro l'ESAC, in ordine al mancato versamento dei contributi assicurativi. Per detta denuncia sono state disposte sollecite indagini tramite i competenti organi di polizia giudiziaria. Il relativo incarto trovasi attualmente presso quell'ufficio in fase di istruzione sommaria.

Il procedimento penale n. 350/78 GI non riguarda la gestione dell'ESAC.

Per quanto riguarda, invece, l'applicazione dell'articolo 140 del codice penale (applicazione provvisoria di pene accessorie) nei confronti del dottor Alberto Torre, il problema è all'esame del giudice istruttore, cui le relative istanze sono state trasmesse.

Si assicura, comunque, che sia la Presidenza del Consiglio dei ministri, diparti-

mento affari regionali, sia questo Ministero, hanno già ripetutamente interessato la regione Calabria, per il tramite del competente commissariato del Governo, in merito a tutti i fatti riguardanti la gestione dell'ESAC che hanno formato oggetto delle interrogazioni in argomento.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

BAGHINO. — Ai Ministri della marina mercantile e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere quali garanzie concrete sono in loro possesso per avere la certezza del rispetto da parte del «re» degli aliscafi, Leopoldo Rodriguez, degli impegni programmatici assunti al tempo dell'asta che lo ha visto vittorioso per l'acquisto dei cantieri Baglietto. (4-03474)

RISPOSTA. — Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato nella cui competenza rientra la materia oggetto dell'interrogazione, ha fatto presente di non avere elementi per valutare il caso specifico proposto dall'interrogante in quanto, trattandosi di impegni programmatici assunti dall'armatore Rodriguez in sede di asta giudiziaria, non rientra nella competenza del detto Dicastero la possibilità di acquisire i relativi atti.

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

BENEDIKTER. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere quali soluzioni alle problematiche sollevate dall'inquinamento da rumore intende adottare per fronteggiare questo fenomeno gravissimo che può essere valutato in termini di stress fisico e mentale che l'uomo moderno è costretto a subire con conseguenze dannose per la sua salute e per il suo grado di produttività.

A tutela del proprio diritto alla quiete, il cittadino consapevole degli effetti deleteri derivanti dal rumore originato principalmente dal traffico stradale, non ha praticamente alcun mezzo di difesa, in quanto mancano validi strumenti giuridici che regolano la materia.

L'interrogante chiede di conoscere altresì quali coerenti provvedimenti, atti a concretizzare la lotta contro il rumore generato dal traffico stradale, egli intenda predisporre, in conformità alle direttive comunitarie, già recepite in altri paesi ma qui praticamente disattese, che prevedono esplicitamente una graduale diminuzione dei limiti massimi di rumore sopportabile per l'essere umano e gli strumenti idonei a reprimerlo. (4-01570)

**RISPOSTA.** — *Il codice della strada e la legislazione integrativa successiva affidano al Ministero dei trasporti competenze primarie in materia di rumore. Tale normativa riguarda il controllo dei livelli sonori emessi dai veicoli a motore, per i quali i competenti organi della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvedono all'omologazione ovvero all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, ai controlli di conformità e alle revisioni periodiche e straordinarie del parco circolante. I livelli sonori ammissibili e le modalità del loro accertamento sono contenuti nel regolamento di esecuzione del codice della strada.*

*Per gli autoveicoli, le suddette prescrizioni sono state sostituite da analoghe norme CEE, più volte aggiornate, emanate, ai sensi della legge 27 dicembre 1973, n. 942, con decreti del Ministro dei trasporti, il più recente dei quali è quello in data 12 gennaio 1982.*

*Per le altre categorie di veicoli (macchine agricole, motocicli e ciclomotori) le prescrizioni CEE concernenti il livello sonoro non sono sostitutive di quelle nazionali, ma vengono applicate a scelta dei richiedenti l'omologazione.*

*Si fa presente, infine, che è in corso di recepimento un'ulteriore direttiva comunitaria concernente gli autoveicoli, la quale*

*abbassa ulteriormente i limiti sonori portandoli, a seconda delle categorie, entro una forcella di valori compresi tra 77 decibel e 83 decibel (A).*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE

**CANNELONGA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato — in data 22 aprile 1984 dall'Ufficio compartimentale di Bari e in data 18 agosto 1984 dal Servizio I.E. di Roma — è stata avanzata proposta di ridimensionamento dell'organico dei reparti I.E. 21E di San Severo e 22E di Foggia;

tale ridimensionamento, in concreto, significherebbe portare il livello occupazionale da 164 a 117 unità e la soppressione di un reparto (San Severo) e tre zone (1 a San Severo e 2 a Foggia);

tale orientamento ha fortemente allarmato gli enti locali del comprensorio (Foggia, San Severo, Apricena, Lesina, Poggio Imperiale, Torremaggiore) che hanno già espresso una dura preoccupazione di carattere sociale ed economico (si tratta di un ulteriore colpo ai livelli occupazionali di una provincia che ha già 45.000 disoccupati);

il ridimensionamento previsto ha creato forti preoccupazioni tra le organizzazioni sindacali di categoria, tra tecnici del settore in riferimento alla capacità che avrà — se attuata — la nuova struttura e i nuovi organici ad espletare i servizi e le manutenzioni di sicurezza degli impianti elettrici nelle ampie zone previste; ciò in quanto già in questi anni vi sono state forti carenze dovute ai numerosi vuoti determinati da trasferimenti e pensionamenti mai sostituiti —

quali interventi intenda operare per evitare la ristrutturazione proposta per gli I.E. di Foggia e di San Severo e per avviare un confronto con le organizzazioni sindacali e con gli enti locali per dare una giusta soluzione al problema. (4-05376)

*RISPOSTA. — L'intera rete dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, per quanto concerne il settore degli impianti elettrici, è interessata da uno studio di ristrutturazione delle unità dell'esercizio allo scopo di attuare una proficua e più produttiva applicazione dei nuovi metodi di organizzazione della manutenzione e di migliorare lo standard di professionalità dei dirigenti tecnici nonché degli addetti, in considerazione del crescente sviluppo tecnologico degli impianti.*

*Nelle linee generali, si provvederà ad accorpamenti di unità di linea, quali zone e reparti, seguendo criteri validi per l'intera rete in rapporto alla densità degli impianti, alla specializzazione ed agli obiettivi tecnici suesposti. Ciò, comunque, non comporta ridimensionamento dell'organico del personale, sia perchè vengono aumentati i compiti assegnati a capi tecnici, sia perchè il fabbisogno del personale operaio non dipende dalle unità organiche nelle quali viene raggruppato, ma dagli impianti che deve mantenere.*

*Per queste ragioni e per l'incremento che gli impianti tecnologici stanno subendo, potrà beneficiare di un aumento sia il numero dei dirigenti tecnici che quello del personale operaio.*

*Il definitivo riassetto, che è emerso dopo il confronto del 4 settembre 1984 con le organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative, avrà vigore solo dopo l'emanazione dei decreti approvativi delle nuove piante organiche e comporterà il mantenimento del reparto impianti elettrici di San Severo (Foggia), il quale, alla luce dei criteri sopra menzionati, sarà articolato su due zone d'esercizio, con sedi rispettivamente nella stessa San Severo ed a Termoli (Campobasso). Lo stesso dicasi per il reparto impianti elettrici di Foggia, che si mantiene con la identica organizzazione attuale di tre zone, con sedi nella stessa località. Pertanto, si può assicurare che le paventate riduzioni di personale non corrispondono alla realtà.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE

*CAPANNA. — Al Governo. — Per sapere — premesso che:*

*nella giornata del 4 giugno 1984 era programmato un comizio elettorale di D.P. al cinema «Nuovo» di Napoli dove l'interrogante avrebbe dovuto prendere la parola nella sua veste di segretario nazionale del Partito;*

*appena un'ora prima dell'inizio della manifestazione veniva notificata al gestore del cinema un'ordinanza del sindaco Scotti che comunicava l'inagibilità assoluta del locale, con effetto immediato e ingiunzione alle forze di polizia di rendere esecutivo il provvedimento;*

*l'ordinanza faceva seguito al sopralluogo dei tecnici del comune effettuata il 18 maggio, cioè esattamente 16 giorni prima;*

*il cinema era stato impegnato per la iniziativa già da molti giorni e ciò non era ignoto alle autorità comunali;*

*la sequenza delle date parla da sola: posto che il provvedimento fosse necessario, si poteva e si doveva prenderlo prima, comunque in tempo utile per consentire il reperimento di una diversa sede per la manifestazione, che peraltro si è svolta, anche se in ritardo, nella piazza vicina al cinema proibito e con notevole successo di partecipazione;*

*lo svolgimento dei fatti si configura come una provocatoria interferenza da parte del sindaco di Napoli in relazione ad una iniziativa pubblica tutelata formalmente dalla legge elettorale —*

*quali iniziative il Governo intenda prendere affinché simili episodi non abbiano a ripetersi evitando faziose turbative al regolare svolgimento della campagna elettorale in corso.* (4-04467)

*RISPOSTA. — Il provvedimento del sindaco con il quale è stata dichiarata la inagibilità assoluta del teatro Nuovo di Napoli, a seguito del parere inviato il 18 maggio 1984 alla commissione provinciale di vigilanza*

per i locali di pubblico spettacolo, è stato trasmesso, dal competente ufficio comunale all'ufficio di polizia urbana, per il successivo provvedimento di notificazione, il 25 maggio 1984.

Nel prendere atto che la notifica è stata eseguita un'ora prima del comizio, si deve far presente che il Governo non ha alcun potere d'intervento in proposito.

Il Ministro dell'interno: SCÀLFARO.

CARLOTTO, BALZARDI E RABINO. — Al Presidente del Consiglio dei Ministri. — Per conoscere — premesso che due grandi industrie italiane del pollo, la «Valle Spluga» ed il gruppo «Amadori» godono di notevoli contributi pubblici sia per la produzione e sia per la commercializzazione, creando notevoli squilibri di mercato per anomala concorrenza a danno degli avicoltori che non godono delle stesse agevolazioni — quali iniziative si intendano adottare per consentire alle migliaia di piccoli e medi allevatori italiani, costantemente in crisi e privi di contributi pubblici, di ottenere le stesse condizioni della «Valle Spluga» e del gruppo «Amadori». (4-05732)

RISPOSTA. — La ditta Valle Spluga, e il gruppo Amadori non hanno beneficiato, da parte di questo ministero, di alcun contributo, nè per la produzione, nè per la commercializzazione.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, ha fatto presente che a favore della ditta e del gruppo stesso — settore avicolo — non risultano essere stati concessi finanziamenti agevolati ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902 e della legge 12 agosto 1977, n. 675.

Si aggiunge che, a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva CEE n. 72/159, recepita nel nostro ordinamento giuridico con la legge 9 maggio 1975, n. 153, la concessione di misure di incentivazione nel settore delle uova e del pollame è stata subordinata ad una decisione del Consiglio dei

ministri della comunità economica europea, che non risulta ancora adottata. Di conseguenza, sono da escludere aiuti nazionali e regionali finanziati con il concorso comunitario a favore del settore.

Tale orientamento di preclusione totale risulta, per altro, confermato dalla CEE nella proposta di regolamento di prossima adozione sulla efficienza delle strutture agricole.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

COLONI. — Al Ministro degli affari esteri. — Per conoscere quali passi ha compiuto o intende compiere per acquisire ogni utile elemento di valutazione sui progetti della Jugoslavia in ordine alla costruzione dei raccordi autostradali fra Razdrto, Gorizia e Trieste con particolare riferimento ai tempi di inizio dei lavori; come è noto tali opere fanno parte degli impegni conseguenti agli accordi di Osimo. (4-06442)

RISPOSTA. — La realizzazione, da parte delle autorità jugoslave, dei raccordi autostradali Gorizia-Prevallo e Trieste-Prevallo prevista dagli accordi di Osimo è questione attentamente seguita dal Governo italiano, che ha svolto numerosi passi presso le competenti autorità iugoslave per sottolineare la rilevanza del problema.

In tale costante azione si inserisce lo scambio di lettere annesso all'accordo firmato a Roma il 18 febbraio 1983, in base al quale il Governo di Belgrado si è impegnato a realizzare le opere necessarie a portare ai livelli internazionali il sistema viario menzionato nell'articolo 5 dell'Accordo di Osimo.

Inoltre, nel marzo 1984, è stata esaminata con il presidente sloveno Zemljarić, la possibilità di un finanziamento dei lavori in questione, con l'apporto della Banca europea per gli investimenti e di istituti bancari dei due paesi.

Un ulteriore approfondimento del problema è stato effettuato nel giugno 1984

tramite canali diplomatici. Da parte jugoslava, è stato assicurato essere già pronta l'analisi dei costi del tratto di 46 chilometri tra Prevallo e Gorizia, mentre è in via di perfezionamento l'analisi tecnica dei costi del tronco Prevallo-Trieste.

Il Governo italiano continuerà a rappresentare nelle opportune sedi la necessità di una rapida attuazione da parte jugoslava degli impegni assunti per migliorare i collegamenti con la nostra rete autostradale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: FIORET.

CORSI. — Al Ministro della marina mercantile. — Per sapere — premesso:

che a Porto Ercole (Grosseto) i motopescherecci rimangono in rada e non possono attraccare alla banchina per i mancati interventi di modifica del porto;

che, oltre alle difficoltà generali del settore della pesca, aggiungere il rischio di rimanere tutta la notte al largo perchè il mare è mosso, non rappresenta certamente un incentivo allo sviluppo di una attività che ha un notevole peso nella tradizione e nell'economia della zona e da cui si vanno sempre più allontanando i giovani —

se ritenga, in attesa della realizzazione di un progetto razionale e organico che adegui l'approdo alle nuove esigenze, di disporre il finanziamento e l'esecuzione di almeno quelle opere di difesa e di modifica che si stanno palesando di assoluta urgenza e necessità. (4-01833)

RISPOSTA. — *Nell'ambito del programma di emergenza indotto dalla variazione al bilancio 1978 furono previste per il porto in argomento opere di ampliamento e di rettifica delle banchine e di prolungamento del molo sopraflutto: primo stralcio.*

*L'ufficio del genio civile delle opere marittime di Roma ha reso noto che sono stati ultimati i lavori di ricostruzione del raccordo tra la banchina A — Doria e la banchina adiacente il molo Santa Barbara con*

*la ristrutturazione degli scali di alaggio. È stato inoltre approvato il progetto in linea tecnica del prolungamento del molo ma i lavori non sono stati ancora iniziati per mancanza di finanziamenti.*

*Il Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale delle opere marittime, ha assicurato da tempo che la spesa relativa ai detti lavori sarà tenuta presente nell'eventualità di adeguate assegnazioni di fondi.*

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

CORVISIERI, GRASSUCCI E PALOPO-LI. — Ai Ministri della marina mercantile, dell'industria, commercio e artigianato e della sanità. — Per sapere —

premessi:

che il Ministero della sanità ha deciso di svolgere un'analisi sulle carni giacenti presso le macellerie di Ponza, provvedendo nel contempo al sequestro cautelativo di tale alimento in attesa del responso delle analisi;

che detto provvedimento è stato motivato dal fatto che tali merci vengono rifornite da navi Caremar sprovviste di celle frigorifere;

tenuto conto, pertanto, che da oltre una settimana l'isola è sprovvista di carne creando difficoltà sia ai consumatori sia ai locali operatori commerciali —:

1) come si intende intervenire per ristabilire rapidamente la normalità dei consumi isolani;

2) quali sono le risultanze delle analisi ordinate e da quali fatti specifici esse sono state originate;

3) per quale motivo non viene utilizzata nei collegamenti con l'isola la moderna unità, già sperimentata nel corso dell'ultima estate, provvista di celle frigorifere.

(4-01373)

RISPOSTA. — *Il 9 novembre 1983 gli organi competenti addetti alla vigilanza sanitaria accertavano che la carne bovina desti-*

nata alle macellerie del comune di Ponza (Latina) veniva trasportata dalla motonave Isola di Ponza della società di navigazione CAREMAR (Compagnia regionale marittima) con automezzo non refrigerato.

Essendo sorti dei sospetti sullo stato di conservazione della merce ne fu disposto il sequestro, ma dopo il risultato favorevole delle analisi, eseguite dal laboratorio provinciale di igiene e profilassi di Latina, l'autorità giudiziaria ne ordinava la restituzione ai legittimi proprietari per essere immessa sul mercato.

All'uopo si precisa che nessun traghetto, neppure quelli di recente costruzione, è dotato di celle frigorifere, per cui il trasporto delle carni macellate deve comunque essere effettuato a mezzo di idonei automezzi frigoriferi, che possono alimentarsi di energia elettrica attraverso le prese di corrente installate nelle autorimesse delle navi.

Si assicura che da tempo è stato disposto, in sostituzione della nave Isola di Ponza, l'impiego di un mototragheto tipo Sibilla dotato di un ampio garage, e pertanto idoneo a soddisfare tutte le esigenze dell'isola in questione.

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

CRESKO. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere:

se risponde a verità che, con apposita recente circolare, la direzione generale della Motorizzazione civile ha stabilito che l'esame pratico di guida debba essere sostenuto su di una vettura munita di freno di soccorso meccanico;

se sia a conoscenza che le vetture attualmente in circolazione, sulle quali il candidato agli esami si prepara, con regolare foglio rosa, sono quasi tutte sprovviste di tale freno, generalmente abbandonato dalle case costruttrici;

se gli risulta che nelle località, sedi degli esami di guida, speculatori privati, autoscuole, consorzi di autoscuole mettono a disposizione dei candidati tali vetture,

mediante compensi che vanno dalle 50.000 alle 100.000 lire, per una prova di dieci minuti;

se sia al corrente che nella stampa quotidiana, in più occasioni, sono state pubblicate lettere di protesta di lettori indignati da tale speculazione, sulla quale è stato anche invocato l'intervento del giudice penale;

se gli risulti che i sindacati della Motorizzazione civile hanno protestato contro tale provvedimento gravemente pregiudizievole per l'immagine dell'amministrazione.

Se quanto sopra risponde a verità, gli interroganti chiedono di sapere se ritenga necessaria un'accurata inchiesta sui rapporti passati e presenti tra amministrazione e l'Associazione delle autoscuole (UNASCA) nonché l'immediata revoca della predetta disposizione. (4-03925)

RISPOSTA. — La Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nel corso dell'applicazione sperimentale delle norme contenute nella circolare del 22 marzo 1983, n. 74, concernente i veicoli di privati occasionalmente utilizzati nell'esame pratico di guida per le patenti delle categorie B,C,D,E, ha avuto modo di constatare che, in effetti, gli abusi e gli inconvenienti ingenerati sono risultati d'entità di gran lunga superiore ai vantaggi che, in termini di sicurezza, da quella sua applicazione si intendevano conseguire.

Per altro, a seguito della sperimentazione effettuata, si è potuto rilevare che, anche nelle autovetture munite di freno di soccorso idraulico e di freno di stanziamento meccanico, quest'ultimo freno, adoperato quale freno di soccorso, può essere considerato equivalente, agli effetti degli spazi di frenatura, al freno di soccorso idraulico.

Conseguentemente, sono venuti meno i motivi che avevano determinato l'emissione della circolare n. 74 del 1983 e, pertanto, il direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ha provveduto ad abrogarla con la successiva circolare del 7 novembre 1984, n. 200.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

DA MOMMIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere —

premessi che le città di Carrara e Massa, capoluoghi della provincia omonima, con oltre 70.000 abitanti ciascuna sono centri di notevole interesse industriale, commerciale e turistico (Carrara è universalmente nota come il centro mondiale della estrazione, lavorazione e commercio del marmo, mentre Massa — anch'essa interessata al marmo — è particolarmente nota come centro balneare, e turistico in genere, di rilievo internazionale);

considerato che ambedue le città sono interessate ad una zona industriale e che Marina di Carrara dispone di un porto di rilevanza internazionale attivo oltre che per l'import-export di materiali lapidei, anche per altro traffico mercantile da e per ogni parte del mondo;

rilevato che dal punto di vista viario entrambi le città sono ottimamente organizzate essendo collegate, tramite l'autostrada E1-Livorno-Genova, con la camionale della Cisa verso il nord e la Firenze-mare verso il centro-sud con tutti i centri dell'hinterland apuo-versiliese-emiliano;

constatato inoltre che nel periodo primavera-autunno il complesso fieristico di Marina di Carrara organizza numerose mostre ed esposizioni culminanti nella fiera internazionale marmo-macchine, manifestazioni che attirano migliaia di visitatori;

considerato ancora che l'intero litorale apuano è dal punto di vista del traffico stradale congestionato anche perché interessato da città e agglomerati urbani senza soluzione di continuità e che tale situazione è destinata ad aggravarsi ulteriormente essendo prevedibile un sempre maggior sviluppo del traffico;

constatato, in questo quadro, che il servizio offerto dalle ferrovie dello Stato è veramente deficitario essendo le due stazioni completamente escluse dalla sosta dei grandi treni nazionali ed internazionali, salvo rarissime eccezioni, quale ad esempio quella del treno rapido 800 Genova-Roma (Genova sprint) che ferma, peraltro, solo a

Massa, al mattino alle 7,10 all'andata e la sera alle 22,50 al ritorno, e quindi non particolarmente agibile dai viaggiatori in partenza e in arrivo a Carrara, dato che non è possibile organizzare un idoneo servizio di collegamenti pubblici;

pur comprendendo, peraltro, che certi treni (soprattutto quelli a carattere internazionale) fermando già nelle vicine La Spezia e Viareggio, per ovvii motivi, non possono sostare anche a Carrara e Massa —

se il Ministro non ritiene di provvedere a far sì che nelle stazioni di Massa e Carrara fermino almeno alcuni tra i numerosi treni veloci in transito sulla linea ferroviaria Roma-Genova-Torino provvedendo per intanto a far fermare, sin dal momento dell'entrata in vigore del prossimo orario invernale, anche a Carrara il già citato rapido Genova-Roma (Genova sprint). (4-05202)

RISPOSTA. — *A Massa centrale hanno attualmente fermata d'orario complessivamente 64 treni, il cui numero sale a 74 nel periodo estivo; di detti treni solo quelli contraddistinti dai numeri 800,801 e 613 non svolgono servizio viaggiatori anche a Carrara. Celeri collegamenti con Roma e Torino sono assicurati dai treni espressi 608,609 e 613, oltre che dai treni diretti 2614, 2608, 2610, 2617 e 2615. Da e per Roma vi sono i rapidi 800 e 801; gli espressi 346, 349, 610 e 611, nonché i treni diretti 2619 e 2647 che circolano nel solo periodo estivo. Da e per Torino fermano a Massa centrale anche i treni espressi 602 e 603 Firenze-Torino e viceversa.*

*Inoltre, con tempi di attesa di 30 minuti in media e con trasbordo, a seconda dei casi, a La Spezia, a Viareggio (Lucca) e a Pisa, è possibile utilizzare i treni espressi 248, 576, 578, 606, 1210, 210 e il rapido 902, per Torino; i treni rapidi 903, 901, i treni espressi 607, 579, 601 ed i treni periodici 1575 e 1577, per Roma.*

*Infine, si fa presente che gli altri convogli del percorso Roma-Torino non fermano a Massa centrale, in quanto o vi transitano in ore notturne, oppure sono preceduti o seguiti da treni con fermata a Massa centrale.*

Tale situazione, comune ad altri centri della linea tirrenica, consente di soddisfare le principali esigenze di collegamento con Roma, Genova e Torino, senza per altro penalizzare i treni a più lungo percorso con un numero di fermate non consono alle funzioni proprie di tale tipo di comunicazioni.

Qualora detta situazione venisse modificata con l'assegnazione di altre fermate di treni a Massa centrale, non potrebbe, poi, essere dato esito diverso ad analoghe istanze, che non mancherebbero di pervenire a favore di altri centri, la cui utenza è egualmente interessata a fruire in via continuativa e senza trasbordi di treni a lungo percorso.

Ciò, vale in particolare per quanto attiene alla richiesta rivolta a favore di Carrara per i treni rapidi 800 e 801 Roma-Genova e viceversa, per i quali sono state già chieste varie fermate, che non sono state disposte proprio in considerazione delle precipue funzioni dei rapidi citati.

Per altro, la loro impostazione d'orario è strettamente legata a particolari situazioni di circolazione, per cui l'assegnazione di nuove soste comporterebbe aumenti dei tempi di percorrenza molto superiori al tempo strettamente necessario per le eventuali nuove soste.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

DEL DONNO. — Ai Ministri delle finanze e del tesoro. — Per conoscere — premesso che il signor Francesco Veneziani Menotti, ricevitore del lotto, titolare della ricevitoria lotto n. 47, Andria, alle dipendenze della intendenza di finanza di Bari, ha ricevuto nel mese di gennaio 1984 e precedenti lo stipendio lordo base di lire 593.455, che è stato ridotto in lire 530.880 nel mese di febbraio e marzo 1984 e che gli è stata operata in detti mesi una ritenuta di lire 15.046 —

quale sia il motivo di tale riduzione e di detta ritenuta. (4-03853)

RISPOSTA. — La riduzione dello stipendio percepito dal ricevitore del lotto signor Francesco Veneziani Menotti nei mesi di febbraio e marzo 1984 è dovuta al fatto che, in sede di predisposizione del decreto d'inquadramento dell'interessato nei livelli retributivo-funzionali ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 1981, n. 310, la competente Direzione generale ha riscontrato che l'intendenza di finanza di Bari era incorsa in errore nella valutazione dei periodi di servizio resi dal predetto impiegato, prima con la qualifica di aiutoricevitore e successivamente con quella di ricevitore.

Poiché l'errore aveva comportato l'attribuzione di una retribuzione maggiore di quella dovuta, l'intendenza stessa ha disposto che la somma di lire 718.740, percepita in più dall'interessato per il periodo dal 1° febbraio 1981 al 31 gennaio 1984, venisse recuperata in 11 rate mensili decorrenti dal 1° febbraio 1984.

Il Ministro delle finanze: VISENTINI.

DEL DONNO. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere:

1) se è a conoscenza dell'opera nefasta dei «predatori» che profittando del vento di favonio hanno incendiato una vasta zona del promontorio a sud di Vieste compresa tra le contrade «valle Cotta» e «Perazzeta». Ben 170 sono stati gli ettari investiti dalle fiamme che hanno incendiato vaste estensioni di macchia mediterranea, arborato ed in parte pineta;

2) quali sono i motivi per cui non si riesce più a tener testa a nessun tentativo di predazione e di distruzione, anche se ci si vanta di misure preventive e repressive;

3) quali provvedimenti sono in atto non tanto per spegnere gli incendi quanto per prevenirli. (4-05228)

RISPOSTA. — Secondo le notizie fornite dall'ispettorato ripartimentale delle foreste di Foggia, competente per territorio e che è



organo della regione Puglia, gli incendi ai quali l'interrogante fa riferimento si sono sviluppati nei giorni 26 e 29 luglio 1984 nella località Valle Coppa, Tomarossa-Santa Maura e Chiusa-Caldarusi, percorrendo esattamente 168 ettari di terreni, così distinti: 115 ettari di pascoli e cespugliato, 8 ettari di bosco d'alto fusto di resinose, 40 ettari di colture agrarie legnose e 5 ettari di incolti.

La loro dinamica, essendosi sviluppati contemporaneamente in più punti, fa ritenere che trattasi di incendi dolosi, i quali, per la presenza di vegetazione particolarmente secca e di venti di intensità da moderata a forte, si sono estesi percorrendo la suindicata superficie, nonostante il pronto intervento delle locali pattuglie di forestali e delle squadre di pronto intervento, costituite da braccianti agricoli.

Notevole l'organizzazione del servizio antincendi boschivi del comune di Vieste (Foggia), che consente di contenere i danni causati dal fuoco soprattutto all'instimabile patrimonio boschivo. Essa si basa su una capillare rete di avvistamento, costituita da vedette fisse e mobili e da un modernissimo impianto televisivo a circuito chiuso, che consente di tenere costantemente sotto controllo l'intero territorio.

Per ciò che attiene al servizio di pronto intervento di estinzione, sono state istituite sei squadre di operai, che a turni coprono l'intero arco delle ventiquattro ore e sono costituite da quattro pattuglie mobili, che vedono impegnati cinque forestali, sei vigili forestali comunali, due guardie giurate forestali e 12 braccianti agricoli.

Inoltre, il locale comando stazione forestale dispone di quattro campagnole e Land Rover fuori strada, attrezzate con impianti di irrigazione autonomi e botti da 400-500 litri e di un'autobotte da tremila litri, che impiegano prodotti chimici raffreddanti, nonché di due pulmini per trasporto operai.

A tutto il mese di agosto, infatti, la superficie media boscata percorsa dal fuoco è stata di circa 3,5 ettari.

Tra i provvedimenti in corso di approvazione da parte della regione Puglia per fronteggiare il grave fenomeno degli incendi boschivi, oltre alla ricostituzione di più

di cento ettari di pineta percorsa dal fuoco negli anni decorsi in località Toppa dei Fossi, vi è il potenziamento della menzionata rete televisiva a circuito chiuso, con la realizzazione di altri due punti di visione, la ripulitura di altri 70 ettari di boschi, il tutto in attuazione di progetti esecutivi redatti dall'ispettorato ripartimentale delle foreste di Foggia con i fondi del regolamento CEE n. 62629/79, nonché nei normali lavori colturali ai giovani rimboschimenti, consistenti in sarchiatura, sfalcio di erbe infestanti e manutenzione di viali parafuoco e tagliafuoco.

Ciò premesso, si precisa che il Ministero ritiene necessaria un'azione di indirizzo e di coordinamento a livello nazionale, intesa a più efficacemente prevenire e intervenire contro l'aggravarsi del fenomeno degli incendi, indagando anche a fondo sul complesso delle cause che ne sono all'origine.

In tale ottica, il Ministero ha predisposto uno schema di piano nazionale per la salvaguardia dei boschi dagli incendi, che prevede la costituzione, con provvedimento amministrativo, di un comitato provvisorio per l'educazione civica e la propaganda per la prevenzione degli incendi boschivi e per la tutela e lo sviluppo del patrimonio forestale e di un comitato permanente per la difesa dei boschi dagli incendi, in stretta collaborazione con i comitati regionali e interregionali.

Lo schema di piano è stato in apposite riunioni illustrato ai rappresentanti dei ministeri dell'interno, della pubblica istruzione, della protezione civile e dell'ecologia, dell'ANAS e delle ferrovie dello Stato, delle regioni, delle associazioni imprenditoriali dell'agricoltura e delle associazioni naturalistiche e protezionistiche, che l'hanno accolto con molto interesse e hanno già in gran parte fatto conoscere il proprio parere in merito. Questa proposta tiene conto di tutte le componenti amministrative e degli aspetti economici e sociali che incidono sul complesso fenomeno degli incendi boschivi.

Nella stessa ottica, il Ministero ha, come è noto, promosso l'emanazione della legge 4 agosto 1984, n. 424, che prevede un sensibile inasprimento delle sanzioni amministrati-

ve a carico dei trasgressori delle norme in materia di difesa dei boschi dagli incendi.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

DEL MESE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che il rilievo degli incidenti stradali può essere operato sia dalla polizia stradale sia dai carabinieri sia dai vigili urbani —:

a) se esiste presso il Ministero dell'interno un ufficio che raccolga tutti i dati relativi agli incidenti stradali che si verificano sul territorio nazionale, così come il numero dei morti, il numero dei sinistri, quello dei feriti con la tipologia completa dei traumi riportati e ciò al fine di poter elaborare idonee misure atte a ridurre tale grave fenomeno;

b) se esiste un censimento completo degli incidenti stradali verificatisi in Italia negli anni 1973-1982 e 1983, nonché il numero dei morti e dei feriti conseguenti a tali incidenti stradali nelle predette annualità;

c) quali misure sono allo studio (e quando verranno attuate) per realizzare una rete di pronto soccorso così da evitare incongrue modalità di soccorso ai traumatizzati della strada, in riferimento in particolare all'adozione di ambulanze con centro di rianimazione tipo life-car da dislocare sul territorio ed elicotteri, così come avviene, ad esempio, in Svizzera dove esiste una guardia medica di soccorso aereo.

(4-03640)

RISPOSTA. — *I dati relativi agli incidenti stradali rilevati dalla polizia stradale, dall'arma dei carabinieri e dai vigili urbani vengono raccolti ed elaborati dalla direzione centrale per la polizia stradale, di frontiera, ferroviaria e postale presso questo Ministero.*

*L'Istituto centrale di statistica, da parte sua, pubblica ogni anno una statistica degli incidenti stradali con i dati su tale fenomeno.*

*Questo Ministero presta, comunque, molta attenzione all'aumento della sicurezza sulle strade e non ha mancato di fornire la più ampia collaborazione ad un apposito studio sugli incidenti stradali, avviato tre anni orsono dall'Istituto superiore della sanità, allo scopo di rendere sempre più efficace la prevenzione.*

*Certamente, l'uso dell'elicottero nelle operazioni di soccorso viene considerato con estremo favore da questo Ministero, dato che la tempestività dell'intervento e del trasporto, sempre opportuno, si rivela assai spesso decisiva per il salvataggio di feriti gravi. La realizzazione di tale sistema di soccorso comporta, però, una serie di iniziative, tra cui non ultima la predisposizione di piazzole di atterraggio per i mezzi aerei, soprattutto lungo le autostrade dove la frequenza degli incidenti stradali è più alta.*

*Allorché le amministrazioni competenti avvieranno iniziative per l'istituzione di un tale tipo di soccorso aereo, questo Ministero non mancherà di favorirle.*

Il Ministro dell'interno: SCÀLFARO.

DEL MESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze e della marina mercantile.* — Per sapere:

a) quali motivi abbiano potuto indurre i Ministri della marina mercantile e delle finanze ad accedere alla richiesta di sdemanializzare oltre trentamila metri quadrati di fascia pinetata costiera in località Campolongo del comune di Eboli (Salerno), accogliendo così le istanze avanzate da privati (Istituto ebolitano di medicina fisica e riabilitazione), disattendendo quanto stabilito dal piano regolatore generale del comune di Eboli regolarmente approvato e vigente dal 1972, oltre a non tener presente che la regione Campania ha deciso di realizzare in quella zona un parco naturale costiero e considerando infine, che tutta la fascia costiera (a nord e sud) dell'area succitata è demanio pubblico già oggetto di aggressioni speculative da parte di alcuni abusivi e che — pertanto — la sdemanializ-

zazione sancirebbe la sconfitta della tutela pubblica sull'intera fascia pinetata;

b) se si ritenga utile ed urgentemente indispensabile ridichiarare la demanialità della zona, anche perché (fortunatamente) è andata deserta la prima gara per la vendita fissata con prezzo base di lire 860 milioni;

c) se si ritenga infine necessario accertare i modi e le procedure che hanno potuto condurre alla sdemanializzazione senza che il consiglio comunale di Eboli si sia mai pronunciato favorevolmente in proposito sulla richiesta dei privati interessati. (4-04482)

*RISPOSTA. — Con decreto del ministro della marina mercantile di concerto col ministro delle finanze del 18 maggio 1982 venne esclusa dal demanio marittimo e trasferita ai beni patrimoniali dello Stato la zona marittima di 31.250 metri quadrati, sita nel comune di Eboli, località Campolongo. Il 23 agosto 1982 venne redatto il verbale di consegna dell'area all'Amministrazione finanziaria.*

*Il provvedimento di sclassifica, preceduto dalla prescritta istruttoria, venne adottato dopo che la capitaneria di porto di Salerno esplicitamente ritenne a norma dell'articolo 35 del codice della navigazione che la zona, molto distante dall'arenile, non era più utilizzabile per i pubblici usi del mare.*

*Il comune di Eboli venne più volte invano richiesto di esprimere il proprio parere sul provvedimento in oggetto, nonostante si fosse fatto anche richiamo all'articolo 542 del regolamento per la navigazione marittima.*

*In osservanza a quanto prescrive l'articolo 829 codice civile, fu dato annuncio del decreto interministeriale nella Gazzetta ufficiale della Repubblica del 18 giugno 1982 n. 166, per cui ogni interessato venne posto in grado di proporre le impugnative consentite.*

*Non appare ammissibile né legittimo un atto amministrativo che ridichiari la dema-*

*nialità della zona dopo che è stata riconosciuta la non utilizzabilità all'uso pubblico.*

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

*DIGLIO. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere la ragione del ritardo da parte dell'AIMA nel pagamento dell'integrazione di prezzo dell'olio d'oliva per la campagna olivicola 1983-84.*

*Tale richiesta è motivata dalle notizie allarmanti apparse su stampa nazionale e regionale da cui si è appreso che la stessa AIMA ha sbagliato, in sede di programmazione, i conteggi e le richieste alla CEE atte a soddisfare quanto dovuto ai produttori olivicoli per il saldo integrazione olio di oliva per la campagna 1983-84 e per gli arretrati relativi agli anni precedenti.*

*L'interrogante chiede di conoscere, altresì, quali iniziative urgenti ha allo studio per assicurare al più presto possibile il pagamento dell'aiuto comunitario di cui sopra, altrimenti si rischierebbe di vanificare ogni sviluppo ed investimento in agricoltura. (4-05340)*

*RISPOSTA. — L'azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA) utilizzando le normali somministrazioni di fondi mensilmente disposte a suo favore dalla Comunità economica europea (Sezione garanzia del FEOGA) (fondo comunitario di orientamento e garanzie dell'agricoltura) ha già provveduto alla erogazione di somme per complessive lire 288.189.938.020 agli organismi associativi riconosciuti (UNAPROLCNO-AIPO-UNASCO-UNAPO) incaricati della corresponsione, ai propri soci, dell'anticipo dell'aiuto alla produzione dell'olio di oliva della campagna 1983-84.*

*I relativi provvedimenti — che assicurano il pagamento simultaneo delle note riepilogative dell'acconto inoltrate all'AIMA dalle Associazioni di produttori riconosciute — sono attualmente all'esame dei competenti organi di controllo (ragioneria centrale e Corte dei conti).*

*Al pagamento del saldo l'Azienda di Stato provvederà dopo che, da parte degli uffici ed enti incaricati, sarà stata accertata l'esatta quantità di prodotto ammissibile all'aiuto.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

DUJANY. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere —*

considerato che il consiglio di amministrazione del Parco nazionale del Gran Paradiso, su proposta del suo presidente, ha recentemente approvato, a maggioranza, una deliberazione che dispone la modifica della delimitazione attualmente risultante dalle tabelle previste dall'articolo 12 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 agosto 1947, n. 871, con spostamento a valle delle tabelle stesse sulla linea di confine riportata nella carta annessa al regio decreto 13 agosto 1923, n. 1867;

ritenuto che, ai sensi dell'articolo 2 lettera a), della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4, statuto speciale per la Valle d'Aosta, la tutela del paesaggio è competenza primaria della regione;

considerato che i consiglieri della Valle d'Aosta del Parco si sono dimessi per protesta nei confronti del provvedimento adottato —

se non ritiene opportuno adottare una iniziativa tendente a delimitare il territorio del Parco mediante la collocazione di proprie tabelle lungo la perimetrazione del Parco, attualmente esistente. (4-06164)

RISPOSTA. — *La deliberazione del consiglio di amministrazione dell'ente parco nazionale del Gran Paradiso, con la quale si stabilisce di spostare i confini del parco sulle linee riportate nella carta annessa al regio decreto 13 agosto 1923, n. 1867, è stata adottata in attuazione di quanto disposto dal decreto ministeriale 28 maggio 1977, sul ripristino dei confini legali del parco, pub-*

*blicato nella Gazzetta ufficiale del 13 giugno 1977, n. 159.*

*Il ripristino dei confini legali, oltre che per i motivi indicati nelle premesse del citato decreto, era stato richiesto dal Ministero del tesoro, a seguito di una verifica amministrativo-contabile, e tale richiesta venne fatta propria dalla Procura generale della Corte dei conti.*

*In senso analogo si era pronunciato il pretore di Aosta, riconoscendo che i confini del parco erano quelli riportati nella carta allegata al regio decreto 13 agosto 1923, n. 1867, e non quelli indicati dalle tabelle sul terreno. Si trattava, perciò, di far cessare una situazione di illegittimità, che si era protratta per più di cinquanta anni.*

*È vero, infine, che la tutela del paesaggio è di competenza della regione Valle d'Aosta, ma la normativa del parco nazionale del Gran Paradiso è materia diversa e non è di competenza regionale.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

FABBRI E MINOZZI. — *Al Ministro delle finanze. — Per sapere —*

premessi che nel disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri il 31 luglio 1984 (Disposizioni in materia di imposta sul reddito e disposizioni relative all'Amministrazione finanziaria) è prevista l'istituzione di un secondo ufficio IVA in alcune province, tra cui Firenze;

ricordato che già nel corso della VI legislatura la Commissione interparlamentare dei 30, aveva dato facoltà al Ministro delle finanze di poter istituire uffici IVA anche decentrati rispetto a quelli provinciali;

considerato che l'ingente movimento di affari nell'area pratese comporta ormai da tempo insopportabili intralci e disagi non disgiunti da reali diseconomie agli operatori economici, costretti a recarsi nel capoluogo per i relativi adempimenti;

tenuto conto delle ripetute e motivate sollecitazioni espresse in vari periodi dal

comune di Prato, da enti, categorie ed associazioni socio-economiche del comprensorio pratese —

1) se non ritenga ormai urgente ed inderogabile l'istituzione di un ufficio IVA a Prato;

2) e, in questo ambito di acquisita consapevolezza, quali provvedimenti concreti intenda predisporre perchè sia al più presto istituito e reso operante un servizio IVA a Prato, sussistendone fin da ora i presupposti formali e le necessità reali ricordate. (4-05721)

**RISPOSTA.** — *Il disegno di legge n. 923, recentemente approvato, in prima lettura, dall'assemblea del Senato della Repubblica, prevede effettivamente, all'articolo 4, venticinquesimo comma, che in alcune province fra cui quella di Firenze possono essere istituiti due uffici IVA di cui uno anche in sede diversa da quella del capoluogo di provincia.*

*Tanto premesso si assicura che la richiesta dell'interrogante di istituire un ufficio IVA a Prato (Firenze) sarà adeguatamente valutata allorchè il disegno di legge di cui in premessa sarà stato approvato dal Parlamento.*

Il Ministro delle finanze: VISENTINI.

**FACCHETTI.** — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

*per i periodi diversi, in genere tra la fine di luglio e i primi di settembre, sono state effettuate sospensioni del servizio ferroviario su numerose linee del compartimento ferroviario di Milano e in particolare: Lecco-Como, Monza-Molteno-Lecco, Colico-Chiavenna, Sondrio-Morbegno, Morbegno-Colico, Lecco-Bergamo;*

*tutto ciò ha suscitato reazioni negative da parte degli utenti, e ha sollevato perplessità ed opposizioni negli stessi sindacati dei ferrovieri —*

*se sono stati valutati i costi di questa operazione, che ha comportato l'impiego di*

*autoservizi alternativi pur senza fare venire i costi del personale delle ferrovie;*

*se si è tenuto conto del fatto che — lungo le linee citate — una parte del personale è rimasta in servizio pur senza svolgere alcuna attività;*

*se ci si è resi conto della situazione paradossale secondo la quale alcuni addetti in servizio, pur senza avere mansioni da svolgere, hanno dovuto nonostante ciò segnare delle ore di lavoro straordinario a causa delle difficoltà ingenerate proprio dalla sospensione del normale servizio;*

*se è al corrente di un esposto alla procura della Repubblica di Milano che chiede conto di un probabile spreco di denaro pubblico e adombra indebiti vantaggi per le concessionarie degli autoservizi alternativi. (4-05390)*

**RISPOSTA.** — *La direzione generale delle ferrovie dello Stato, per dare organica attuazione ai provvedimenti necessari per il recupero di personale e per far fronte all'eccezionalità della situazione economico-produttiva, ha messo a punto, per il periodo estivo, un programma di soppressione di treni locali scarsamente utilizzati e, in alcuni casi, di sostituzione di treni viaggiatori con corse automobilistiche.*

*La realizzazione del predetto programma, a fronte di una spesa di circa 190 milioni di lire per gli autoservizi sostitutivi, ha comportato un'economia di spese per personale di circa 480 milioni di lire nel compartimento di Milano.*

*Per altro sulle linee comprese nel citato programma sono rimasti in servizio fra le 6 e le 22 solo alcuni addetti alla vendita di biglietti ed i guardiani dei passaggi a livello.*

*Il presenziamento per l'intero arco delle 24 ore degli addetti alla vendita dei biglietti è stato mantenuto esclusivamente nelle stazioni di S. Pietro Berbenno, Ardenno Masino (Sondrio) e Morbegno (Sondrio) della linea Sondrio-Colico (Como), dato che il passaggio di tre coppie di corse automobilistiche sostitutive impegnava buona parte del periodo notturno.*

*La corresponsione di ore di lavoro straordinario, per circa un milione e mezzo di lire, è stata autorizzata per compensare il prolungamento dell'orario di lavoro giornaliero, dalle ore 22 alle ore 22.30, richiesto ai guardiani dei passaggi a livello della linea Sondrio-Colico per assicurare la chiusura delle barriere al passaggio dell'ultimo treno, che terminava la corsa alle ore 22.30.*

*Per quanto riguarda la possibile esistenza di un esposto alla procura della Repubblica di Milano, l'Azienda delle ferrovie dello Stato è a conoscenza soltanto della intenzione di agire in tal senso fatta presente in modo informale da rappresentanti sindacali del compartimento di Milano.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

FERRARINI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

se è a conoscenza della chiusura della stazione delle ferrovie dello Stato di Ozzano Taro (Parma) e se non ritiene di intervenire per accertare quanto meno i motivi del provvedimento prima che si arrivi ad una traumatica soluzione per uno dei paesi più industrializzati, sviluppati e movimentati dell'Emilia con le consistenti fabbriche della Diet-Erba, Sider Taro, Ridolfi, Mobitelco, ecc. Della stazione di Ozzano Taro come è notorio si serve anche un gran numero di pendolari oltre ai numerosi viaggiatori normali e saltuari. I tecnici delle ferrovie dello Stato giustificano la disposizione con il fatto che la regolamentazione del traffico ferroviario, con l'alleggerimento per giunta di personale, verrà compensato da sistemi di automazione che appaiono del tutto ingiustificati per una stazione ed un comune di rilevante importanza economica e sociale;

quali urgenti iniziative si vorranno promuovere perchè un servizio pubblico essenziale e di così grande utilità per i cittadini di Ozzano Taro, possa essere mantenuto evitando di conseguenza la soppressione della stazione delle ferrovie dello Stato medesima. (4-05684)

RISPOSTA. — Attualmente, la stazione di Ozzano Taro è disabilitata al servizio merci a carro, ha uno scarsissimo traffico merci in piccole partite ed è frequentata mediamente da 20 viaggiatori al giorno. Durante i mesi di luglio, agosto e settembre 1984, è rimasta impresenziata soltanto in alcuni giorni, a causa della necessità di turnificazione del personale per consentire a tutti i dipendenti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato di beneficiare delle ferie estive.

Comunque, si può assicurare che da tale situazione non è derivato alcun disagio per i viaggiatori i quali, avendo potuto munirsi dei recapiti di viaggio direttamente in treno senza alcun sovrapprezzo, hanno avuto ugualmente la possibilità di utilizzare i treni aventi fermata nella stazione di Ozzano Taro.

Si fa presente, poi, che sulla linea Fornovo-Fidenza (Parma) sarà attuato un nuovo sistema di circolazione dei treni denominato CTC (controllo traffico centralizzato), il quale rientra in un ampio programma di interventi a livello nazionale per l'ammodernamento di alcune linee a scarso traffico.

Il suddetto sistema consente di conseguire notevoli vantaggi in termini di regolarità della circolazione e di aumento della velocità commerciale, grazie allo snellimento delle varie operazioni. Comporta, inoltre, un esercizio economico delle linee, in quanto, a fronte di notevoli spese di investimento, offre la possibilità di limitare la presenza di operatori esclusivamente sul posto centrale e nelle stazioni terminali e, quindi, consente di impresenziare gli impianti intermedi interessati da scarsissimo traffico commerciale. In tale contesto si inserisce l'impresenziamento di alcuni impianti intermedi della linea Fornovo-Fidenza, tra i quali è compreso quello di Ozzano Taro.

Si tiene a porre in evidenza, tuttavia, che anche con tale provvedimento i viaggiatori in partenza da detto impianto non subiranno disagio alcuno, in quanto avranno la possibilità di utilizzare ugualmente tutti i treni ivi aventi fermata, acquistando i recapiti di viaggio o direttamente in treno

senza maggiorazione di prezzo o presso appositi punti di vista.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

FINCATO GRIGOLETTO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

dopo anni di promesse, di impegni, di assicurazioni l'aeroporto di Venezia è in uno stato di sfascio, che offre una squallida immagine di sporco, di inefficienza, di inospitalità a centinaia di migliaia di viaggiatori italiani e esteri, che sempre più numerosi raggiungono, per lavoro o per porto, la città lagunare;

quasi mai gli orari dei voli sono rispettati e i ritardi non sono spiegati e la dizione «causa tecnica» risulta ironica quando è ripetuta ogni giorno e ogni settimana, qualunque mese dell'anno, non solo quando — d'estate — agli abituali viaggiatori si aggiungono i turisti;

considerato personalmente che i ritardi, dovuti a traffico aereo, il più delle volte sono tali da far perdere appuntamenti di lavoro, da provocare disdetta d'impegni, da impedire il regolare svolgimento dei propri doveri;

verificato che il caso dello slittamento di un'ora secca avviene soprattutto per l'aereo AZ 148 Roma-Venezia delle ore 12,55 proprio perché l'aereo a quella stessa ora atterra proveniente da Venezia —

se è come non sia possibile programmare orari differenti e di possibile rispetto Roma-Venezia-Roma e se, come e quando si intenda intervenire per porre rimedio ad una pesante situazione. (4-05282)

RISPOSTA. — Le carenze riscontrate sull'aeroporto di Venezia, nel recente passato, sono state in parte determinate, oltre che da agitazioni sindacali e scioperi che hanno investito tutto il settore aereo, anche da fatti contingenti inerenti l'aeroporto di Tessera. Infatti il predetto aeroporto, specie durante la stagione estiva, ha dovuto re-

gistrare anche gli effetti delle agitazioni del personale dell'ente di gestione, l'Ente provveditorato al porto, a causa di disfunzioni interne alla predetta amministrazione. Il motivo determinante di alcune disfunzioni risiede nella combinata gestione porto-aeroporto, che spesso scarica sul trasporto aereo tensioni che hanno origine e motivazione nella gestione portuale. Intorno ai primi giorni di agosto 1984 l'aeroporto è rimasto praticamente bloccato; e ciò a causa dell'astensione dal lavoro delle maestranze per il mancato pagamento della quattordicesima mensilità e di parte dello stipendio di luglio 1984. In considerazione della gravità della situazione finanziaria in cui versa il provveditorato al porto di Venezia e della sua crisi finanziaria che potrebbe generare ulteriori interruzioni dell'attività aeroportuale, con sensibili danni per l'economia turistica nazionale, in data 10 agosto 1984 è stata istituita una commissione di inchiesta sulla gestione dell'aeroporto di Venezia con il compito di verificare la situazione amministrativa ed operativa del provveditorato al porto. In particolare, dopo avere individuato le possibili cause della crisi finanziaria, la predetta commissione dovrà accertare se esistono i presupposti per il risanamento della gestione aeroportuale e se sia prevedibile un degrado dei livelli standard di sicurezza aeroportuale.

Per quanto riguarda la regolarità dei voli, si fa presente che, in effetti, le suddette agitazioni sindacali e il conseguente clima di incertezza, hanno inciso in modo deteriore sulla regolarità e la puntualità dell'operativo domestico dei voli, che ha dovuto registrare una flessione considerevole, attestandosi intorno al 50 per cento.

Allo stato attuale, il ritorno alla normalità operativa, il superamento delle questioni locali e l'intervenuto codice di autoregolamentazione degli scioperi nel trasporto, hanno consentito una netta ripresa dei coefficienti di regolarità e puntualità dei voli su Venezia.

Per quanto concerne gli orari dei collegamenti tra Roma e Venezia nell'arco della giornata, risulta che la distribuzione dei servizi (in partenza da Roma alle 9,10; 11; 12,55; 16,25; 18,30; 20,45; 22,10 e in parten-

za da Venezia alle 7,10; 11; 12,50; 14,45; 16,35; 18,10; 20,20) sia tale da assicurare un equilibrato operativo capace di soddisfare le più diverse esigenze dell'utenza.

D'altronde l'utenza ha mostrato di gradire detta programmazione, come è dato desumere dalla lettura dei dati del traffico che, nel mese di maggio 1984, ha fatto registrare una media di 88 passeggeri a volo in partenza da Venezia per Roma e 98,4 passeggeri per volo sul percorso inverso; nel mese di giugno 1984, la media a volo dei passeggeri in partenza da Venezia è stata di 94 e di 104,1 sul percorso inverso; infine, nel mese di luglio 1984, la media a volo dei passeggeri diretti a Roma è stata di 94,7 mentre la media a volo dei passeggeri diretti da Roma a Venezia è stata di 97,3.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

**FORNER.** — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'agricoltura e foreste. — Per sapere — premesso che:

in data 26 giugno 1984 il sindaco del comune di Chioggia inviava al Presidente del Consiglio, ai ministri in epigrafe, ai parlamentari veneti, una lettera con la quale si evidenziava il grave stato di disagio in cui verteva e verte il comune di Chioggia per quanto riguarda le sue notevoli attività ortofrutticole a seguito di eventi naturali, in particolare il nubifragio avvenuto il giorno 23 giugno 1983;

in detta lettera il sindaco richiedeva l'intervento urgente della Presidenza del Consiglio perché fosse esteso al comune di Chioggia il beneficio degli interventi speciali per le calamità naturali nel settore —

quali immediati interventi si possano adottare e intenda promuovere il Governo in favore della città di Chioggia. (4-04858)

**RISPOSTA.** — Gli interventi pubblici, intesi ad agevolare il ripristino delle strutture e

ad assicurare la continuità dell'esercizio delle aziende agricole danneggiate da calamità naturali o avversità atmosferiche di carattere eccezionale, sono attualmente disciplinati dall'articolo 70 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e dalla legge 15 ottobre 1981, n. 590, recante nuove norme per il fondo di solidarietà nazionale.

In base a tale normativa, l'iniziativa per far scattare il meccanismo dei predetti interventi spetta alle regioni, le quali provvedono ad accertare, tramite i dipendenti uffici tecnici competenti per territorio, la natura e l'entità dei danni causati al settore agricolo e, ove lo ritengano, inoltrano al Ministero dell'agricoltura e delle foreste motivata richiesta di dichiarazione dell'esistenza del carattere di eccezionalità dell'evento calamitoso.

Il Ministero, dopo avere verificato la sussistenza delle condizioni che giustificano l'intervento straordinario dello Stato, emette il relativo decreto, il quale rende operanti le provvidenze creditizie e contributive previste dalla citata legge, e specificate dalla Regione, a favore delle aziende agricole ubicate nei territori delimitati dalla Regione stessa e che ne abbiano fatta domanda ai competenti uffici regionali.

Infine, il Ministero, sulla base delle richieste di spesa inoltrate dalle regioni e con l'osservanza della procedure e dei tempi stabiliti dall'articolo 3 della richiamata legge, provvede al prelievo dalla dotazione annuale del fondo di solidarietà nazionale e al riparto, tra le regioni interessate, delle somme da destinare agli interventi previsti dalla legge stessa.

Ciò premesso, si precisa che, a tutt'oggi, nessuna richiesta di dichiarazione dell'esistenza del carattere di eccezionalità è pervenuta dalla regione Veneto in ordine al nubifragio verificatosi il giorno 23 giugno 1984 nel territorio del comune di Chioggia (Venezia).

Nel merito, comunque, la prefettura di Venezia, all'uopo interessata dal Ministero dell'interno, ha comunicato che, secondo i dati assunti dall'ispettorato provinciale dell'agricoltura, i danni verificatisi nel settore agricolo sono risultati, mediamente, di



non rilevante entità, ed in ogni caso notevolmente al di sotto del 35 per cento del valore della produzione lorda globale, come richiesto dalla citata legge n. 590 affinché possano disporsi le provvidenze ivi previste. Pertanto, lo stesso ispettorato agrario non ha ritenuto che ricorrano le condizioni per potere avanzare la proposta di dichiarazione di eccezionalità dell'evento atmosferico avverso di cui si tratta.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

GUALANDI, BINELLI, SATANASSI, TOMA, BARZANTI, POLI, RINDONE E FITTANTE. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere — premesso che una grave crisi di mercato ha portato a forti giacenze di vino invenduto e ciò determina seria preoccupazione ed uno stato di agitazione fra i produttori vitivinicoli che si apprestano alla prossima vendemmia 1984 —

quali misure intenda prendere per aiutare il superamento dello stato di difficoltà in un settore produttivo fonte di reddito per tanti agricoltori;

se non ritenga urgente provvedere avviando l'immediata distillazione sostegno — con finanziamenti CEE e nazionali — di parte consistente del prodotto immagazzinato. (4-05037)

RISPOSTA. — Il Ministero segue con particolare attenzione l'evolversi della situazione del mercato del vino, il quale è da tempo caratterizzato da una persistente stasi nelle contrattazioni e da una tendenza alla stabilizzazione dei prezzi ad un livello inferiore a quelli di scatto per l'intervento.

Per cercare di far fronte a tale situazione, che investe non solo l'Italia, ma anche tutti gli altri paesi produttori della CEE, le autorità di Bruxelles — anche a seguito di pressioni degli organi governativi italiani responsabili del settore — hanno adottato una serie di misure e, in particolare, la distillazione preventiva e quella di buon fine,

le quali hanno permesso di eliminare dal mercato comunitario circa 31,66 milioni di ettolitri di vino, di cui 20 milioni 260 mila ettolitri in Italia. A tale quantitativo devono aggiungersi ancora 550 mila ettolitri di vino ottenuto da uve da tavole, che sono stati avviati alla distillazione, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento CEE n. 337/79.

Per la campagna 1984/85, sono state già adottate in sede CEE le misure relative alla distillazione preventiva ed a quella di buon fine, le quali dovrebbero alleggerire il mercato comunitario, ed in specie quello italiano, di un certo quantitativo di vino e consentire — anche in relazione alle previsioni di una produzione vinicola inferiore a quella del 1983-84 — una ripresa dell'attività commerciale nel settore ed una lievitazione delle quotazioni.

Quanto, infine, alle misure di sostegno chieste nell'ultima parte della interrogazione, si fa rilevare che una distillazione con finanziamento CEE — per altro già chiesta alla Commissione nel corso ottobre 1984 da Francia, Italia e Germania — rientra nella esclusiva competenza degli organismi comunitari, mentre un provvedimento del genere, a carattere nazionale, sarebbe in netto contrasto con il trattato di Roma. Non si esclude, però, che la misura di cui trattasi, qualora la situazione di mercato la renderà necessaria, possa essere adottata dalla Commissione, nell'ambito della sua competenza, per la campagna 1984-85.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

JOVANNITTI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

l'Azienda ferroviaria dello Stato, con legge n. 503 del 1978 e legge n. 17 del 1981 è stata autorizzata ad eseguire lavori di potenziamento ed adeguamento tecnologico della linea e degli impianti sulla Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, perché possa

assolvere efficacemente alle esigenze del traffico viaggiatori e merci;

parte degli investimenti è già stata eseguita determinando, potenzialmente, una riduzione dei tempi di percorrenza valutabile attorno ai 20 minuti sulla tratta L'Aquila-Sulmona;

nella ipotesi aziendale del Piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato è prevista la costruzione del nuovo tratto Rieti-Poggio Mirteto, da tempo sollecitato dagli enti locali e territoriali e vivamente atteso dalle forze economiche delle due regioni interessate;

la realizzazione di tale tratta consentirebbe la trasformazione della struttura in itinerario alternativo alle linee longitudinali attualmente ipercongestionate, specialmente per quanto si riferisce al traffico merci, rispondendo alle attese delle aziende produttive insistenti nei nuclei industriali di Sulmona, L'Aquila, Rieti, contribuendo così, anche al riequilibrio territoriale delle aree interne e montane —

se rispondono a verità le voci circa una cervellotica ipotesi che vorrebbe la chiusura al traffico della linea Sulmona-Terni dal 4 al 19 agosto 1984, con danni incalcolabili ed assolutamente irrecuperabili da qualsivoglia servizio sostitutivo;

se non ritenga, altresì, di smentire tempestivamente tali voci, che danneggiano l'immagine stessa dell'azienda, che faticosamente va accreditandosi nel senso della considerazione e dello sviluppo della linea in questione e che hanno destato vivo allarme tra le popolazioni e le amministrazioni locali;

quale sia lo stato di avanzamento dei lavori previsti e finanziati dalle leggi n. 503 del 1978 e n. 17 del 1981 e la previsione dell'adeguamento della velocità commerciale della linea, in relazione alle potenzialità già esistenti. (4-05110)

**RISPOSTA.** — Nessuna iniziativa è stata assunta dall'Azienda delle ferrovie dello Stato in merito alla chiusura all'esercizio

della linea Sulmona (L'Aquila)-Terni per il periodo dal 4 al 19 agosto 1984. Risultano, quindi, completamente prive di fondamento le voci circolate al riguardo.

Per quanto attiene agli interventi previsti dalla legge 18 agosto 1978, n. 503 e dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17 per l'ammodernamento e il potenziamento della stessa linea, si precisa quanto segue.

A carico della legge n. 17 del 1981 già sono in corso di esecuzione i lavori di rinnovamento dell'armamento di circa 33 chilometri di linea, per un importo di 8,5 miliardi di lire; la loro ultimazione è prevista per il mese di dicembre 1984.

A carico dei fondi ordinari di bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato dell'esercizio 1984 sarà eseguito, con inizio nei primi mesi del 1985 e con ultimazione entro l'estate dello stesso anno, il rinnovamento dell'armamento per ulteriori 16 chilometri di linea, per un importo di 4 miliardi 300 milioni di lire.

Per la sostituzione delle travate metalliche dei ponti ferroviari, sempre a carico della legge n. 17 del 1981, sono stati appaltati lavori per circa 1 miliardo 700 milioni di lire, lavori dei quali è attualmente in corso la progettazione esecutiva da parte della ditta aggiudicataria.

Con decreto ministeriale del 30 luglio 1984, n. 1934, è stata approvata una proposta in linea tecnica per la realizzazione di un sistema economico d'esercizio sulla linea Sulmona-Rieti per un importo di 35 miliardi 854 milioni di lire; con lo stesso decreto è stata approvata in linea finanziaria una prima fase funzionale di detta proposta, comprendente la sistemazione degli impianti di linea e di stazione per l'attivazione del sistema limitatamente al tratto Sulmona-Rieti, per un importo totale di 21 miliardi 862 milioni di lire, finanziato a carico della legge n. 503 del 1978, per un importo di sei miliardi di lire; della legge n. 17 del 1981, per un importo di dieci miliardi di lire, e della legge n. 130 del 1983, per un importo di 5 miliardi 862 milioni di lire.

I suddetti interventi consentiranno un sostanziale miglioramento delle condizioni di esercizio e l'elevamento fino ai valori consentiti dalle caratteristiche del tracciato della velocità dei treni, alla quale si sono

dovute in passato imporre limitazioni, soprattutto a causa delle precarie condizioni dell'armamento.

Tali interventi permetteranno anche l'aumento fino a 20 tonnellate del carico assiale ammesso, con positivi riflessi nei confronti del traffico merci avente origine e destinazione nelle stazioni della linea.

Non appare invece funzionalmente conveniente ipotizzare l'utilizzazione della linea in parola come itinerario di transito per i traffici di grande rete, risultando le sue caratteristiche — ed in particolare l'ascesa, che raggiunge il 35 per mille — inadatte, in termini di impegno di mezzi e di personale, di tempi di percorrenza e di costi, a tale tipo di servizio.

Nella proposta di piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria presentata dall'Azienda delle ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 1 della citata legge n. 17 del 1981 — proposta che dovrà formare oggetto di verifica di coerenza con il piano generale dei trasporti e con gli indirizzi generali di politica economica — sono inserite l'installazione del controllo centralizzato del traffico sul tratto Terni-Rieti e la realizzazione di rettifiche di tracciato nel tratto Terni-L'Aquila.

Nella stessa proposta di piano è anche prevista, sia pure tra gli interventi da realizzare in un secondo tempo, la costruzione di un nuovo allacciamento tra Rieti e Poggio Mirteto (Rieti), che potrà consentire più celeri collegamenti tra Rieti e Roma.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

LODIGIANI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che per molti comuni del Lodigiano le notevoli distanze dall'area milanese rendono la rapidità dei collegamenti del pubblico servizio di trasporto di fondamentale importanza per tutta la popolazione interessata —

1) a quale punto sia lo stato di attuazione dei lavori di elettrificazione della linea Cremona-Mantova;

2) se non sia possibile — in corrispondenza di tali lavori — una revisione degli orari, prevedendo tra l'altro una nuova fermata alla stazione di Maleo. (4-05895)

RISPOSTA. — La proposta per l'elettrificazione della linea Cremona-Mantova è stata approvata e sono già stati appaltati, il 21 giugno 1984, i lavori per la costruzione delle palificazioni di sostegno delle condutture di contatto, lavori che inizieranno al più presto.

Allorquando i lavori di elettrificazione sul tratto Cremona-Mantova saranno completati, l'Azienda è senz'altro disponibile a fare anche una revisione degli orari dei treni oggi esistenti, allo scopo di adeguarli alle effettive esigenze e richieste particolari dell'utenza.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

LOPS. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere — premesso che:

negli anni decorsi, la situazione economica dei produttori vitivinicoli è stata drammatica con gravi conseguenze per l'economia del paese e specie per quelle ragioni e province a forte vocazione vitivinicola;

questa drammatica crisi del settore è stata determinata, oltre che dalla contrazione del consumo interno, soprattutto dal non aver rivisto seriamente la situazione fiscale di taluni paesi del nord della CEE, affinché togliessero gli ostacoli alla commercializzazione del prodotto vino;

quest'anno la situazione per i nostri produttori si è ulteriormente aggravata data la permanenza dei mercati in disordine, tanto che — nonostante sia già in atto nella campagna vitivinicola 1983/84 il provvedimento per l'invio alla distillazione del prodotto in eccedenza con il prezzo d'intervento del 60 per cento, il quale non ha remunerato affatto il contadino produttore — da una indagine effettuata in Puglia e

specie nella zona nord di Bari, zona vitivinicola a denominazione di origine controllata (DOC Castel del Monte), tra le cantine sociali Ente Riforma, altre cantine cooperative e privati, i due terzi del prodotto 1983/84 risultano giacenti e invenduti;

le misure varate solo il 5 settembre 1984 dalla speciale commissione vini istituita presso la CEE, le quali prevedono la distillazione di vino prodotto dall'uva da tavola nei limiti del 18 per cento e, per le quantità eccedenti il 18 per cento, la possibilità di stipulare nuovi contratti di immagazzinaggio per un ulteriore periodo di quattro mesi, il tutto con una spesa a carico della CEE di 250 milioni di ECU pari a lire 350 miliardi, non risolvono la crisi in prospettiva e non sono idonee a smaltire il prodotto nell'immediato;

considerato che anche questi provvedimenti sono in forse, data la permanenza di disaccordi nell'interno dei dieci paesi come si rileva dalle ultime notizie che provengono dalla CEE —

quali provvedimenti urgenti intenda adottare il Governo per sbloccare la situazione delle giacenze, tenendo conto che la vendemmia 1984/85 in certe zone è già iniziata e in altre è prossima;

quali iniziative potranno essere prese qualora persisterà la visione di rottura e comunque di rinvio delle decisioni da parte della CEE. (4-05522)

**RISPOSTA.** — *Nel corso della campagna 1983/84, sono stati complessivamente avviati in Italia alle distillazioni a titolo facoltativo 20 milioni 260 mila ettolitri di vino, di cui:*

— *15 milioni 834 mila ettolitri distillati ai sensi dell'articolo 11 del regolamento CEE n. 337/79 (distillazione preventiva) e ad un prezzo minimo di cessione pari al 65 per cento e non al 60 per cento, del prezzo di orientamento. Tale prezzo, comunque, è stato pari o lievemente superiore al prezzo di mercato;*

— *4 milioni 426 mila ettolitri distillati ai sensi dell'articolo 12-bis del regolamento*

*CEE n. 337/79 (distillazione buon fine), ad un prezzo minimo di cessione pari al 90 ed al 91,5 per cento del prezzo di orientamento, rispettivamente, del tipo A/I e del tipo R/I e R/II, prezzo di gran lunga superiore al prezzo di mercato.*

*Anche per la campagna 1984 sono state adottate, in materia di distillazione, le medesime misure prese in quella precedente, e cioè la distillazione preventiva e quella di buon fine.*

*Nel caso che le due citate distillazioni non siano sufficienti ad eliminare le eccedenze di vino ed a riportare l'equilibrio sul mercato, non è escluso che sarà fatto ricorso alla distillazione obbligatoria ed a quella di sostegno. La decisione al riguardo dipende, però, dai dati di bilancio preventivo comunitario, che dovrà essere approvato entro il 15 dicembre 1984.*

*Per quanto riguarda poi il problema delle eccedenze di vino DOC (denominazione di origine controllata) rilevate presso le cantine sociali ed altre cantine private nella zona di Bari, si rammenta che, ai sensi della vigente normativa comunitaria, i vini DOC non beneficiano di interventi. Giova, però, segnalare che, nel contesto delle misure adottate nella primavera 1984, dal Consiglio dei ministri agricoli della CEE, intese a contenere la produzione del vino per adeguarla alla domanda in modo da pervenire ad un equilibrio del mercato del vino, è stato previsto di prorogare il divieto di nuovi impianti di viti per la produzione di vini da tavola sino al 31 agosto 1990, nonché di estendere tale divieto anche per quelli relativi alla produzione di vini DOC.*

*Quanto, infine, alla paventata soppressione della misura di buon fine, si assicura che la posizione del Governo italiano è orientata fermamente al mantenimento della misura stessa anche per il futuro.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

**MADAUDO.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere le motivazioni che hanno indotto le autorità tutorie a

concedere autorizzazioni alle società a partecipazione statale SNAM e SAIPEM ad imbarcare, su propri mezzi, personale marittimo straniero al posto di quello italiano.

È noto, infatti, che, particolarmente in un momento di grave crisi dei traffici marittimi quale quello che il paese attraversa, autorizzazioni di questo tipo aggravano la disoccupazione del settore, già resa acuta dal continuo disarmo di navi da parte dell'armamento pubblico e privato. (4-01117)

*RISPOSTA. — Non risulta a questo Ministero che siano state concesse autorizzazioni al fine di consentire alla società SNAM, che opera attraverso le consociate SAIPEM e società per azioni AGIP, di imbarcare sui propri mezzi personale marittimo straniero al posto di quello italiano.*

*L'articolo 318 del codice della navigazione dispone che l'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere composto da cittadini italiani e solo il Ministero della marina mercantile in casi di particolari necessità può autorizzare l'imbarco tra il personale di bassa forza di stranieri in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio.*

*Soltanto nei porti esteri (articolo 319 del codice della navigazione) ove non siano disponibili rispettivamente marittimi o personale navigante di nazionalità italiana possono essere assunti anche stranieri in misura non superiore al quarto dell'intero equipaggio e per il solo tempo necessario al viaggio da compiere.*

*Diverso è il caso di utilizzazione di personale non marittimo, che viene impiegato nelle manovre e nell'utilizzo delle particolari attrezzature esistenti a bordo dei mezzi speciali per le operazioni tecniche cui detti mezzi sono abilitati. Il Ministero è impegnato a vigilare che, in questa ipotesi, il ricorso a personale straniero avvenga nei casi di effettiva necessità, senza che vi sia lesione della quota riservata a personale con qualifiche e mansioni specificamente marittime.*

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

MALVESTIO E ROCELLI. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici. — Per conoscere:*

se corrisponde al vero la notizia secondo la quale, ancora una volta il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia espresso parere non favorevole al progetto per la costruzione della nuova Aerostazione passeggeri dell'Aeroporto «Marco Polo» di Venezia-Tessera, progetto ripresentato dalla Direzione generale dell'aviazione civile con le integrazioni e precisazioni di natura tecnica e funzionale richieste dallo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici con un precedente voto espresso nel 1983;

quali iniziative intendano assumere per portare a soluzione una vicenda che si protrae ormai da più di dieci anni, privando in tal modo uno scalo come Venezia (città sempre al centro dell'attenzione internazionale, sulla cui funzione culturale, artistica e produttiva oltre che per la mole di traffico sia per ciò che attiene il richiamo turistico che quello commerciale è superfluo soffermarsi ulteriormente, perché a tutti evidente), di un'opera essenziale quale la nuova Aerostazione passeggeri, tenuto conto che l'attuale, oltre ad essere insufficiente come volumetria è ben lontana dal possedere quella immagine, che lo scalo di Venezia ha l'esigenza di presentare.

La vicenda ha assunto un carattere non più accettabile per i continui rinvii, ove si tenga conto che non esiste più aeroporto in Italia, anche di secondaria importanza per volume di traffico che non abbia avuto nel corso di questi ultimi anni una nuova aerostazione o quanto meno un potenziamento di quella esistente. Va rilevata inoltre l'incertezza manifestata dalla pubblica amministrazione, che si protrae in un arco di tempo pari a dieci anni nell'esame del progetto elaborato dal Provveditorato al Porto di Venezia (nella sua qualità di Ente concessionario), con le continue e ripetute richieste di integrazioni, modifiche e chiarimenti espresse, prima da voti emersi in più sedute del Comitato di cui all'articolo 2 della legge 285 del 1973, tra le quali quella del 1980, che proponeva di indire apposito appalto concorso per ottenere una

ulteriore verifica della struttura di copertura o proporre in alternativa una diversa, ferma restando la volumetria e l'assetto distributivo, in quanto già approvati, e quella del dicembre 1981 che non esprimeva parere favorevole alla proposta di aggiudicazione formulata ad appalto concorso espletato.

Successivamente, a seguito di una nuova indagine effettuata nel 1983 dal Provveditorato al Porto di Venezia, allo scopo di ottenere nuove offerte al progetto a suo tempo elaborato dallo stesso Ente, corredate dalle verifiche e calcoli relativi a fondazioni, strutture e copertura, la Direzione generale dell'aviazione civile interpellò il Consiglio superiore dei lavori pubblici perché esprimesse il proprio parere sul progetto che, opportunamente verificato, aveva ottenuto la migliore offerta.

Ad un primo voto, emesso nello stesso anno, con cui il suddetto consesso esprimeva ancora generale perplessità sulla struttura di copertura e su altre parti del progetto, già approvate dall'ex Comitato di cui all'articolo 2 della legge n. 825 del 1973, fu risposto fornendo ulteriori chiarimenti di chiarificazione.

Si perviene in questo modo all'ultima seduta del Consiglio superiore dei lavori pubblici che, a quanto sembra, avrebbe ancora una volta espresso parere non favorevole.

Le conseguenze più gravi che ne derivano sono:

che Venezia e l'intero Veneto continuano ad avere uno degli aeroporti più sicuri e tecnologicamente più moderni per quanto riguarda le attrezzature di volo e di avvicinamento ed atterraggio, ma con una aerostazione oltretutto insufficiente e inadeguata alla mole del traffico aereo, al limite della decenza per quanto concerne la condizione offerta ai passeggeri e allo stesso personale di terra chiamato ad operare in un ambiente da tempo inadeguato;

che i dieci miliardi disponibili, stanziati con le leggi n. 285 del 1983, n. 493 del 1975 e n. 299 del 1979, sono rimasti inutilizzati e, a seguito del processo inflattivo che si è pesantemente verificato in questi anni, non sono più sufficienti per

poter realizzare neppure uno stralcio funzionale, già elaborato dal Provveditorato al Porto di Venezia.

Gli interroganti chiedono altresì di sapere quali iniziative vogliano assumere, fatte le loro valutazioni sulla situazione determinatasi affinché Venezia possa definitivamente essere provvista di uno scalo aereo in linea con le sue funzioni e necessità.

(4-04829)

*RISPOSTA. — Effettivamente per il problema della nuova aerostazione di Venezia, da realizzarsi con i finanziamenti parziali concessi con le leggi 22 dicembre 1973 n. 825 e 27 luglio 1979 n. 299, non si è ancora trovata una soluzione, nonostante il tempo trascorso.*

*Infatti, come noto, il progetto relativo è stato esaminato due volte da parte del comitato competente in base all'articolo 2 della citata legge n. 825 del 1973 e per altre due volte da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici (successivamente competente per decorsi termini di applicazione della legge n. 825 del 1973).*

*I pareri in precedenza espressi dal predetto comitato avevano sostanzialmente condiviso l'impostazione progettuale per quanto riguardava la tipologia e le strutture dell'opera, a condizione, però, che fossero osservate alcune prescrizioni concernenti esclusivamente verifiche sulle fondazioni, sulla copertura, gli isolamenti termici e gli impianti termotecnici.*

*Sulla base di tali pareri positivi, furono attuate, da parte del provveditorato al porto di Venezia, le procedure per l'affidamento del lavoro, pervenendo alla proposta di aggiudicazione.*

*Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, investito della questione, prima dell'affidamento dei lavori, con voto del 21 settembre 1983 n. 317, riesaminato il progetto, espresse alcune osservazioni riguardanti essenzialmente carenza di calcoli statici, di indagini geognostiche e richiedendo maggiori spiegazioni sulla combinazione cemento armato-acciaio e su dettagli costruttivi.*

*La Direzione generale dell'aviazione civile trasmise tutti gli elementi tecnici fornendo anche, con partecipazione diretta alla seduta, ulteriori chiarimenti su questioni di propria esclusiva competenza.*

*Il citato Consiglio superiore con successivo voto (del 23 maggio 1984 n. 151), nel ripetere tutte le precedenti osservazioni, ha, per altro, così concluso: «... pur ritenendo indispensabile ed urgente la realizzazione di una nuova aerostazione per l'aeroporto di Venezia, ribadisce l'opportunità di procedere ad una profonda rielaborazione del progetto precedente».*

*Di fronte a tale situazione, che vede rinviata la realizzazione di un'opera così importante, si sta esaminando l'opportunità di sottoporre definitivamente il progetto all'esame dell'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per evitare una profonda rielaborazione del progetto che comprometterebbe sia il lavoro fin qui svolto, sia la possibilità di ottenere, da parte del fondo investimenti occupazione (FIO) i finanziamenti ancora necessari e attualmente disponibili ai sensi della legge n. 299 del 1979.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

**MALVESTIO.** — *Ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile. — Per sapere — premesso che sono noti i motivi per cui lo scalo aeroportuale «Marco Polo» di Venezia-Tessera è sottoposto ad una pressione sindacale che provoca conseguentemente disagi a livello personale per i passeggeri e danni notevoli all'economia veneziana e veneta, anche più gravi quando vengono sospesi o dirottati i voli come è successo nei giorni 1 e 2 agosto, proprio quando il traffico turistico è al massimo — quali iniziative abbia assunto o voglia assumere il Governo per raggiungere un accordo definitivo col sindacato onde poter porre fine all'insopportabile situazione e se non si sia pensato eventualmente ed alternativamente di utilizzare il vicino scalo aereo portuale di Treviso (San Giuseppe) on-*

*de poter alleviare almeno in parte i disagi provocati dal blocco continuo dell'aeroporto Marco Polo di Tessera.* (4-05298)

**RISPOSTA.** — *Effettivamente intorno ai primi giorni di agosto 1984 l'aeroporto di Venezia è rimasto praticamente bloccato a causa dell'astensione dal lavoro delle maestranze dell'Ente provveditorato al porto, che gestisce l'aeroporto in regime di concessione, per il mancato pagamento della quattordicesima mensilità e di parte dello stipendio di luglio 1984. Il motivo determinante di alcune disfunzioni, che si registrano sull'aeroporto di Tessera, risiede nella combinata gestione porto-aeroporto, che spesso scarica sul trasporto aereo tensioni che hanno origine nella gestione portuale.*

*Pertanto, in considerazione della gravità della situazione finanziaria in cui versa il provveditorato al porto di Venezia e della sua crisi finanziaria che potrebbe generare ulteriori interruzioni dell'attività aeroportuale, con sensibili danni per l'economia turistica nazionale, in data 10 agosto 1984 è stata istituita una commissione di inchiesta sulla gestione dell'aeroporto di Venezia con il compito di verificare la situazione amministrativa ed operativa del provveditorato al porto. In particolare, dopo aver individuato le possibili cause della crisi finanziaria, la predetta commissione dovrà accertare se esistono i presupposti per il risanamento della gestione aeroportuale e se sia prevedibile un degrado dei livelli standard di sicurezza aeroportuale.*

*Per quanto riguarda la regolarità dei voli, si fa presente che, in effetti, le suddette agitazioni sindacali e il conseguente clima di incertezza hanno inciso in modo deteriore sulla regolarità e la puntualità dell'operativo domestico dei voli, che ha dovuto registrare una flessione considerevole, attestandosi intorno al 50 per cento.*

*Allo stato attuale, il ritorno alla normalità operativa, il superamento delle questioni locali e l'intervenuto codice di autoregolamentazione degli scioperi nel trasporto, hanno consentito una netta ripresa dei coefficienti di regolarità e puntualità dei voli su Venezia.*

*Per quanto riguarda, infine, la possibile utilizzazione sistematica dell'aeroporto di Treviso quale scalo alternativo di Venezia, essa non risulta, alla Direzione generale dell'aviazione civile, praticabile in quanto le relative infrastrutture ed il numero delle persone addette ai servizi a terra non sono sufficienti a garantire le operazioni di tutti i voli operanti normalmente su Venezia; avviene, per altro, una utilizzazione su base discontinua e per voli charter.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

MANNINO ANTONINO E RUBINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere —

premissa la grave condizione di dis-servizio in cui versa l'aerostazione di Palermo-Punta Raisi;

considerato che saranno necessari circa quattro anni di tempo per l'agibilità della nuova aerostazione i cui lavori sono stati appaltati ed assegnati da pochi giorni;

visti i disagi crescenti cui sono esposti i sempre più numerosi viaggiatori (siciliani e turisti) che ricorrono al mezzo aereo —

quali determinazioni ha assunto o intende assumere per:

1) impiegare con urgenza e tempestività le risorse già stanziare per l'adeguamento dell'attuale aerostazione pur nelle more dei lavori di costruzione della nuova;

2) dotare l'attuale aerostazione delle indispensabili attrezzature (quali quelle necessarie a garantire la effettiva continuità dell'erogazione di energia elettrica e di un moderno impianto di climatizzazione anche nel settore arrivi internazionali) e dei servizi necessari tanto agli utenti quanto al personale (quali il pronto soccorso). (4-04596)

RISPOSTA. — *Per la costruzione della nuova aerostazione di Palermo è previsto un periodo di quattro-cinque anni. Intanto, la Direzione generale dell'aviazione civile, ritenendo necessario adeguare (utilizzando*

*le somme già stanziare) le attuali aerostazioni dotandole delle attrezzature e dei servizi necessari, predispose un programma di lavori al riguardo.*

*I lavori di adeguamento delle predette aerostazioni avrebbero dovuto avere inizio nel corso del 1984 in modo che, nell'estate 1985, si potesse contare su manufatti sufficientemente funzionali dal punto di vista operativo, in attesa dell'ultimazione della nuova aerostazione.*

*Tuttavia, la regione Sicilia, mentre in un primo tempo aveva manifestato perplessità sull'esigenza di ristrutturazione delle vecchie aerostazioni, essendosi iniziati i lavori sulla nuova aerostazione, solo di recente, anche a seguito di ulteriori interventi dell'aviazione civile, mutando il precedente avviso, ha aderito alle proposte della citata amministrazione.*

*Pertanto, la Direzione generale dell'aviazione civile ha avviato la necessaria procedura per portare a termine quanto programmato.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

MATTEOLI. — *Ai Ministri della marina mercantile e del tesoro.* — Per sapere — premesso:

che il Fondo investimenti occupazione ha stanziato per il porto di Livorno una cifra appena sufficiente per completare la banchina del quarto lotto della darsena toscana;

che la realizzazione delle infrastrutture della stessa darsena è indispensabile per rendere operativa l'importante struttura marittima e per dare possibilità agli operatori del settore ed al mondo del lavoro livornese in generale, di poter mantenere almeno lo stato occupazionale esistente;

che i quotidiani toscani hanno pubblicato una nota del Ministro del tesoro nella quale lo stesso ha dichiarato che sarà trovata una soluzione soddisfacente per la darsena toscana —

i motivi che hanno indotto il FIO a stanziamenti ridotti e se le dichiarazioni



ottimistiche del Ministro del tesoro sono suffragate da dati di fatto. (4-01818)

**RISPOSTA.** — *Nessun finanziamento è stato disposto a favore dei porti in aggiunta a quelli stanziati dalle leggi 21 dicembre 1978, n. 843 e 31 marzo 1981, n. 119, a valere sui quali è stata destinata al porto di Livorno la somma di 44 miliardi 300 milioni di lire, parte della quale per la realizzazione del terzo e quarto lotto della darsena Toscana.*

*Per decisione dei due ministri competenti (della marina mercantile e dei lavori pubblici) è stata presentata nel 1983 al Ministero del bilancio, ai fini dell'auspicabile finanziamento coi fondi FIO (fondo investimenti ed occupazione) 1983, la scheda comprendente il completamento della darsena in argomento, scheda che, coi necessari aggiornamenti voluti dal CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica), sta per essere presentata alla citata Amministrazione del bilancio ai fini del suo finanziamento a valere sui fondi FIO 1984.*

*Nell'ipotesi in cui non fosse possibile ottenere la copertura finanziaria neanche a carico dei fondi del 1984, ritengo di poter assicurare che detta opera sarà certamente compresa nel prossimo programma che sarà elaborato dal Governo per il potenziamento dei principali porti marittimi nazionali.*

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

**MATTEOLI.** — *Ai Ministri della marina mercantile e dell'interno. — Per sapere — premesso che:*

*il fondale del porto di Marina di Campo-Isola d'Elba (Livorno) da circa 5 anni non viene dragato dall'accumulo di sabbia tanto è vero che i motopescherecci trovano difficoltà per uscire dal porto stesso;*

*nonostante le promesse l'amministrazione comunale di Campo nell'Elba non ha*

*provveduto a dotare il porto di servizi igienico-sanitari;*

*spesso le imbarcazioni sono costrette a restare in porto per difficoltà nell'approvvigionamento del carburante;*

*il porto non è dotato di strutture di servizio al punto che non esiste nemmeno una presa di corrente e di acqua per poter effettuare almeno piccole riparazioni alle imbarcazioni;*

*per i motivi di cui sopra, spesso i pescatori residenti nel comune di Campo nell'Elba, sono costretti a lasciare le imbarcazioni nel porto di Portoferraio —:*

*se non ritengono, nei limiti delle rispettive competenze, di dover intervenire per alleviare le difficoltà sopra elencate che coinvolgono circa 200 famiglie di pescatori;*

*se non ritengono di dover predisporre, sempre nell'ambito delle rispettive competenze, lo studio per la costruzione, sul lato sinistro del porto, di un pannello che sblocchi l'entrata della sabbia nel porto stesso e divida le imbarcazioni da lavoro da quelle da diporto. (4-04930)*

**RISPOSTA.** — *Il porto di Marina di Campo è iscritto in forza del decreto ministeriale 5 ottobre 1956, n. 1770, nella terza classe della seconda categoria dei porti marittimi nazionali ai sensi del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095.*

*Le funzioni amministrative in materia dei porti classificati nella seconda, terza e quarta classe sono state trasferite alle regioni col decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8. Pertanto le istanze relative alla situazione del porto sopraindicato debbono essere rivolte alla regione Toscana, la quale per altro, sollecitata dall'amministrazione comunale di Campo d'Elba si è già interessata più volte sin dal 1972 per eliminare gli inconvenienti di precaria agibilità lamentati.*

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

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

se è vero che il compartimento delle ferrovie dello Stato della Toscana ha inviato numerosi tecnici ad ispezionare la galleria «Il Romito», situata nel tratto ferroviario Quercianella-Ardenza (provincia di Livorno);

se è vero che i tecnici di cui sopra hanno predisposto una relazione dalla quale si evince che la galleria «Il Romito» è pericolosa a causa dell'erosione del mare che ha provocato gravi smottamenti;

quali provvedimenti intenda prendere per dare assoluta garanzia di praticabilità alla linea ferroviaria. (4-05788)

RISPOSTA. — *La galleria Romito, della linea Vada-Livorno, non è interessata da fenomeni erosivi del mare, in quanto, tra l'altro, è ubicata a notevole distanza dalla costa.*

*Negli ultimi anni è stata oggetto di rilevanti interventi, quali il rifacimento di un tratto di circa 36 metri del rivestimento murario ed il consolidamento del rivestimento stesso per l'intera rimanente lunghezza, a seguito dei danni causati dalle spinte dei terreni attraversati, ma sicuramente non connessi con l'erosione marina.*

*L'opera in questione è soggetta alla normale sorveglianza da parte del personale di linea e, dopo gli accennati interventi, non presenta inconvenienti che possano pregiudicare la continuità e la sicurezza della circolazione dei treni.*

*Recentemente, l'accesso di personale ferroviario nella ripetuta galleria è stato motivato esclusivamente dalla necessità di ritinteggiatura della segnaletica di orientamento sulla posizione delle nicchie di salvamento.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

MELELEO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere — premesso che:

con provvedimento dell'Ufficio forestale di Martina Franca, competente per

territorio, è stata revocata la concessione per uso campeggio della zona di 21.400 metri quadrati situata alla Marina di San Cataldo in Lecce, alla luce di quanto disposto dal decreto ministeriale 13 luglio 1977, che classifica la suddetta zona come «riserva naturale» con accesso consentito solo per fini di studio e ricerca;

tale disposizione è stata vivacemente contestata dai turisti, che sono giunti quest'anno a San Cataldo con la indicazione della regolare apertura del campeggio denominato «Internazionale» sulle loro guide; dai cittadini leccesi, che abitualmente in detto campeggio sostavano con tende e roulotte; dagli operatori commerciali della zona, gravemente penalizzati dal provvedimento a causa del brusco ridimensionamento delle presenze di turisti e pendolari; dalle amministrazioni locali che hanno svolto opera infruttuosa di mediazione; dagli enti turistici territoriali;

attualmente il territorio di San Cataldo — anche a causa dei vincoli connessi agli strumenti urbanistici locali — non comprende altre strutture ricettive, né alberghiere né extralberghiere, se si eccettua l'ostello per la gioventù dalle funzioni particolari di struttura finalizzata al turismo sociale e giovanile e il cui accesso è peraltro vietato per regolamento ai residenti nel comune di Lecce;

risulta francamente incomprensibile cogliere le ragioni che hanno spinto gli uffici periferici del Ministero e fare applicare improvvisamente un decreto dal 1977, dopo che nel frattempo la zona in oggetto andava sempre più caratterizzandosi come campeggio; come incomprensibile, peraltro, rimane la *ratio* stessa del citato decreto ministeriale, che ignora che centinaia e centinaia di ettari attigui alla zona considerata sono da sempre «riserva naturale», fino alla famosa zona delle «Casine», zona umida, di valore internazionale. Non si vede, cioè, su una fascia di litorale tutta caratterizzata da pinete e macchia mediterranea, quali particolari motivi di studio possano individuarsi proprio nei 21.400 metri quadrati da sempre adibiti a campeggio;

risulta evidente il danno gravissimo prodotto non solo all'economia locale, ma allo stesso ambiente che si vorrebbe tutelare: non disponendo più di una struttura ricettiva organizzata, infatti, i campeggiatori locali saranno costretti a sistemarsi nelle pinete libere, con gravi danni — questi si — per l'equilibrio ecologico e ambientale dell'intera zona. Né sono pensabili generali e drastici divieti di campeggio, che contrasterebbero con la riconosciuta vocazione turistica del litorale di Lecce —

i motivi che hanno improvvisamente spinto l'Ufficio forestale di Martina Franca a richiamare un decreto ministeriale che per la sua palese inattuabilità non era sinora mai stato applicato;

quali provvedimenti intenda proporre ed adottare perché sia ripristinato l'uso ormai consolidato del campeggio, atteso che esso rimane per i turisti locali, nazionali e stranieri l'unica struttura che, oltre a rispondere al fine di tutela naturale, ottempera almeno parzialmente alle esigenze di sviluppo turistico della zona;

se non ritenga opportuno disporre la riapertura del campeggio «Internazionale» affidandone la gestione ad un ente quale il comune di Lecce o l'Azienda di soggiorno di Lecce. (4-05231)

**RISPOSTA.** — *La revoca della concessione per uso campeggio dell'area della riserva naturale biogenetica San Cataldo è stata disposta ed eseguita per morosità ed occupazione abusiva dell'area stessa da parte dei concessionari, giusta l'ordinanza del 18 aprile 1984 n. 301/84 del tribunale amministrativo regionale di Lecce, con la quale è stata anche respinta la domanda incidentale di sospensione del provvedimento di revoca della concessione, non essendosi ravviata la sussistenza dei danni gravi ed irreparabili richiesti dall'articolo 21, ultimo comma, della legge 6 dicembre 1971, n. 1034, perché potesse disporsi la sospensione medesima.*

*Va altresì evidenziato che l'articolo 4 della legge regionale 20 giugno 1979, n. 35,*

*sulla disciplina della ricezione turistica all'aperto, stabilisce, nel rispetto dei valori ambientali e naturali, il principio della rotazione delle aree destinate a campeggi, per periodi non superiori a dieci anni, nel caso di terreni boscati, come quelli della riserva di San Cataldo. Poiché, per il campeggio di cui si tratta, detto periodo era già ampiamente trascorso, non era più possibile il rinnovo della relativa concessione.*

*Inoltre, si ritiene di dover segnalare che, purtroppo, con l'incendio verificatosi nella zona di San Cataldo il 29 giugno 1984, è stata gravemente danneggiata dal fuoco una superficie complessiva di 60 ettari circa, dai quali 22 facenti parte della riserva naturale biogenetica dove si trovava il campeggio di San Cataldo. Per ora, pertanto, sono in corso accertamenti per il ripristino della copertura arborea e non potrebbe comunque comunque consentirsi l'apertura dell'attività campeggistica.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

**MUNDO.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere, al fine di rendere sicura e tranquilla la permanenza e l'attività all'interno dei presidi ospedalieri ubicati nella piana di Gioia Tauro (Reggio Calabria) e precisamente negli ospedali di Gioia Tauro, Palmi, Taurianova e Polistena, se non ritenga opportuna e utile la istituzione, all'interno di tali presidi, di un posto permanente di polizia per meglio tutelare, soprattutto nelle ore notturne, durante le quali, pare, si verificano non sempre chiari movimenti di soggetti estranei, gli utenti e gli operatori sanitari e parasanitari. (4-04989)

**RISPOSTA.** — *L'attuale situazione dell'organico della Polizia di Stato nella provincia di Reggio Calabria non consente l'istituzione di posti di polizia presso gli ospedali di Gioia Tauro, Palmi, Taurianova e Polistena. I commissariati di Palmi e Gioia Tauro, nella cui giurisdizione ricadono gli ospedali*

suddetti, dispongono, infatti, di personale che si rivela già scarso per far fronte ai molteplici e gravosi compiti istituzionali, in una zona colpita da manifestazioni tipiche della criminalità organizzata.

In ogni caso, le autorità responsabili hanno impartito opportune direttive affinché le richieste di intervento da parte dei presidi sanitari vengano soddisfatte, con la massima tempestività, dalle pattuglie della polizia di Stato e dei carabinieri operanti nella zona.

Il Ministro dell'interno: SCÀLFARO.

PARLATO. — Al Ministro della marina mercantile. — Per conoscere i motivi per i quali il Commissario straordinario alla ex flotta Lauro abbia ritenuto di far effettuare a Genova anziché a Napoli alcuni lavori di riassetto della motonave *Achille Lauro*, sottraendo così la commessa alla potenzialità delle aziende e dei lavoratori napoletani. (4-02264)

RISPOSTA. — Le imprese di navigazione del gruppo Lauro sono state assoggettate alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 aprile 1979, n. 95, come modificato dalla legge 31 marzo 1982, n. 119 — con decreti del ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. La procedura si attua ad opera di un commissario, sotto la vigilanza del ministro dell'industria.

Il commissario predispone un programma che deve contenere, tenendo conto di molti fattori, un piano di risanamento la cui esecuzione deve essere autorizzata dall'autorità di vigilanza su conforme parere del Comitato dei ministri per il coordinamento della politica industriale (CIP).

In relazione ai motivi che hanno indotto il commissario straordinario a fare eseguire a Genova anziché a Napoli i lavori di riassetto della motonave *Achille Lauro*, oggetto

dell'interrogazione, il commissario avvocato De Luca ha precisato quanto segue:

i lavori sono stati effettuati a Genova perché in detto porto la nave è in disarmo da quando è rientrata da Tenerife;

secondo le informazioni fornite dalla direzione generale della flotta i costi di trasferimento avrebbero reso non competitivi i costi dei lavori se effettuati in altra sede;

per l'affidamento dei lavori è stata effettuata una gara.

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

PARLATO. — Al Ministro dell'interno. — Per conoscere:

se sia informato che nel comune di Santa Maria La Carità (Napoli) manchi, e sia invece necessaria, una caserma di carabinieri o comunque un loro presidio stabile. Sarebbe infatti contraddittorio, se dovesse dipendere, quanto alla difesa dell'ordine pubblico, da stazioni dei carabinieri o della pubblica sicurezza di altri comuni, essendogli stata riconosciuta dignità di organizzazione e governo territoriale suo proprio;

quale iniziativa ed in quali tempo possa e voglia assumere per la costruzione del richiesto presidio dei carabinieri nel detto comune di Santa Maria La Carità. (4-04632)

RISPOSTA. — La situazione dell'ordine e della sicurezza pubblica nel comune di Santa Maria La Carità (Napoli), pur se turbata recentemente da alcuni episodi criminali, non differisce, in modo apprezzabile, da quella di altre località prive di presidi dell'arma. In ogni caso, la situazione è assai meno preoccupante che non nei vicini comuni di Sant'Antonio Abate, Castellammare di Stabia e Gragnano.

La vigilanza nella zona viene assicurata dalla stazione dei carabinieri di Gragnano, competente per territorio, che dista soltanto

tre chilometri, e dagli organi operativi della compagnia dei carabinieri di Castellamare di Stabia, che dispongono di personale e mezzi adeguati a fronteggiare le esigenze del proprio territorio.

L'istituzione di una stazione dei carabinieri nel comune suddetto costituirebbe soltanto un frazionamento di forze poco conveniente, anche nella considerazione che, date le generali carenze di organico, il personale necessario dovrebbe essere prelevato da reparti operanti nella stessa provincia.

La situazione è comunque attentamente seguita e, in caso di necessità, saranno adottate — compatibilmente con il quadro generale — le misure necessarie per assicurare il mantenimento dell'ordine e della sicurezza pubblica nel comune di Santa Maria La Carità.

Il Ministro dell'interno: SCÀLFARO.

PASQUALIN. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere —

premesso che l'ippodromo di Merano rappresenta un richiamo nazionale e internazionale per le manifestazioni turistico-sportive;

considerato:

che la gestione fino al 1977 è stata effettuata da una società sportiva di emanazione dell'UNIRE;

che dal 1978 è gestito dalla Società gestioni ippodromo di Merano S.p.A — SOGIM — con un contratto congiunto cui partecipano anche l'UNIRE e il comune di Merano proprietario degli immobili;

che la convenzione tra SOGIM e UNIRE prevedeva la revisione della parte economica dal 1° gennaio 1984;

che nonostante i problemi in essere, nell'anno in corso ci sarà un decentramento ulteriore delle entrate in virtù anche del numero delle giornate di corse che l'UNIRE ha ridimensionato portandole da 26 e 20 giornate di corse —

se è ancora a conoscenza che la Società gestioni ippodromo di Merano ha ripetutamente richiesto all'UNIRE quali saranno i termini economici 1984 e che quest'ultima non ha ancora comunicato le decisioni in merito.

In conseguenza di ciò la SOGIM sarà costretta a disdire il contratto in essere licenziando i dipendenti e penalizzando di conseguenza l'ippodromo di Merano e con ciò togliendo un richiamo di carattere nazionale e internazionale. (4-03587)

RISPOSTA. — L'Unione nazionale incremento razze equine (UNIRE), con delibere del comitato esecutivo n. 481 e n. 481 bis, ha, rispettivamente, stabilito:

— di revocare, con effetto dal 10 maggio 1984, gli atti di delega all'esercizio delle scommesse e assegnazione di contributo alla società di gestione dell'ippodromo di Maia — SOGIM — stipulati in data 20 luglio 1970;

— di concedere alla società per azioni Merano Maia, con decorrenza 1° giugno 1984, la delega all'esercizio delle scommesse, nonché di assegnare alla società stessa il contributo nelle spese di gestione dell'ippodromo, in conformità del calendario delle riunioni di corse a suo tempo predisposto.

Con tali provvedimenti, a seguito della risoluzione consensuale del contratto intervenuto a suo tempo tra il comune di Merano (Bolzano) e la SOGIM e del nuovo contratto stipulato tra il comune stesso e la società per azioni Merano Maia per la concessione dell'ippodromo, l'UNIRE ha provveduto ad assicurare la necessaria continuità nello svolgimento dell'attività dell'ippodromo, nel rispetto, come si è accennato, del calendario delle riunioni.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

PATUELLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che per il 1986-1987 è previsto il completamento del-

le opere di restauro e l'entrata in funzione del nuovo e più veloce tracciato delle ferrovie «faentina» Faenza-Firenze —

se risponde a verità la notizia che nel 1985-1986 saranno attivati due nuovi tratti della direttissima Roma-Firenze;

se è prevista una sollecita razionalizzazione degli orari dei treni Ravenna-Faenza-Firenze e viceversa in coincidenza con i convogli Firenze-Roma, in modo da rendere più veloci i collegamenti (tuttora anacronistici) fra la Romagna e la capitale. (4-05090)

**RISPOSTA.** — Il ripristino della linea Faenza-Firenze, previsto per l'estate 1986, potrà avvenire se perverrà in tempo utile il richiesto prescritto benessere della regione Toscana mentre il ripristino dell'intero anello del Mugello, previsto per la fine del 1987, risulta condizionato anche dalla celebrità e disponibilità dei successivi finanziamenti integrativi che dovranno essere accordati dalle leggi finanziarie dei prossimi esercizi.

Invece, l'attivazione del nuovo tratto di linea direttissima Chiusi sud-Arezzo sud è prevista con l'orario invernale 1985 mentre quella del ramo di interconnessione Chiusi-Montallese, nonché del tratto Figline Valdarno-Firenze Rovezzano, è prevista con l'orario estivo 1986.

Per quanto riguarda i collegamenti Ravenna-Roma si fa presente che essi vengono realizzati con coincidenza a Bologna: attualmente sono possibili due collegamenti giornalieri per ciascun senso di marcia in coincidenza a Bologna con treni rapidi, che consentono di raggiungere Roma con tempi medi di 5 ore e 35 minuti (suscettibili di diminuzione con l'attivazione di altre tratte della linea direttissima) e Firenze con 2 ore e 35 minuti. Altri collegamenti si possono ottenere con coincidenze, sempre a Bologna, con treni espressi, con tempi di percorrenza appena superiori.

Relativamente alla proposta di realizzare coincidenze a Firenze con i treni della linea Ravenna-Faenza-Pontassieve-Firenze, opportunamente accelerati con la riattivazione

della linea Borgo San Lorenzo-Firenze, via Caldine, si fa presente che, pur rappresentando questo istradamento la via più breve (136 chilometri contro 130 chilometri), le caratteristiche morfologiche e tecniche delle linee non consentiranno un guadagno dei tempi di percorrenza (la nuova linea sarà di circa 20 chilometri più breve rispetto all'attuale) tali da spostare le attuali correnti di traffico.

L'odierno servizio diretto Ravenna-Firenze viene assicurato in 3 ore e 8 minuti e non si ritiene possa essere svolto con percorrenza inferiore alle 2 ore e 35 minuti.

Le fermate per incrocio derivanti dalle caratteristiche della linea (a semplice binario) e le soste per servizio viaggiatori, presumibilmente, faranno preferire all'utenza la scelta dei treni viaggiatori espressi e rapidi per Roma nella più vicina stazione di Bologna.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

**PATUELLI.** — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno. — Per conoscere — premesso che da diversi anni le consultazioni elettorali vengono tenute nel mese di giugno e frequentemente nella sua seconda metà; sottolineato il particolare danno che ciò deriva al turismo — se il Governo non ritenga opportuno correggere questa recente consuetudine e convocare le consultazioni elettorali con un anticipo di qualche settimana, in modo da non intralciare i flussi turistici. (4-05412)

**RISPOSTA.** — Lo svolgimento di elezioni nel mese di giugno si è verificato frequentemente in passato (ad esempio, elezioni politiche si sono svolte il 27 giugno 1953, il 20 giugno 1976 e il 3 giugno 1979; elezioni regionali ed amministrative il 7 giugno 1970, il 15 giugno e l'8 giugno 1980; consultazioni referendarie l'11 giugno 1978; la prima elezione dei rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo il 10 giugno 1979); ciò pre-

messo, a decorrere dal 1981 si sono svolte in effetti elezioni nella seconda metà del mese di giugno ogni anno, tranne che nel 1982. Nel 1981, si verificò, però, l'esigenza di far svolgere il turno primaverile di elezioni amministrative in concomitanza con le elezioni per la rinnovazione dell'assemblea siciliana.

Poiché la data per lo svolgimento di tali consultazioni era stata stabilita per il giorno 21 giugno 1981 (non suscettibile di anticipazione in quanto costituiva il primo giorno utile previsto, ai fini dell'effettuazione di dette elezioni, dall'articolo 1 della legge costituzionale 23 febbraio 1972, n. 1) venne approvata la legge 7 aprile 1981, n. 120, per consentire lo slittamento oltre il 15 giugno delle elezioni amministrative, che, secondo quanto disposto dalla legge 3 gennaio 1978, n. 3, devono tenersi nel periodo dal 15 aprile al 15 giugno.

Analogamente, il turno primaverile delle elezioni amministrative del 1983 è stato accorpato nella stessa data del 26 giugno 1983 — oltre che con le elezioni politiche — con le elezioni per la rinnovazione dei consigli regionali del Friuli-Venezia Giulia e della Valle d'Aosta, già stabilite per quella data, ai sensi della suddetta legge costituzionale.

Anche per tale occasione si rese necessario, in deroga alla legge n. 3 del 1978, prevedere l'abbinamento delle elezioni regionali citate con quelle amministrative, che fu disposto con la legge 14 aprile 1983, n. 116.

Infine, con legge 9 aprile 1984, n. 60, è stato consentito il rinvio delle elezioni dei consigli comunali e circoscrizionali, da rinnovare nella primavera del 1984, al fine di prevederne l'abbinamento alle elezioni per la rinnovazione del consiglio regionale sardo, per le quali la legge costituzionale 23 febbraio 1972, n. 1, non consentiva anticipazioni temporali rispetto alla scadenza del quinquennio di carica, se non per il giorno 17 giugno, data che, per altro, era stata già fissata per lo svolgimento delle elezioni del Parlamento europeo.

Il Ministro dell'interno: SCALFARO.

PATUELLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere —*

premessi che la stabilità dei prezzi al consumo nel settore dei generi alimentari di prima necessità (pane e pasta) dovrebbe agevolmente realizzarsi se non si incorresse nel rischio di distorsioni rese possibili non solo dalla banda di oscillazione dei prezzi della materia prima prevista dalla regolamentazione comunitaria, ma anche, e soprattutto, dal sistema di vendita del grano, a mezzo saltuarie aste, adottata dall'organismo di intervento (AIMA) — se non sia il caso di autorizzare l'AIMA, a vendere il grano immagazzinato a semplice richiesta dei molini interessati, al prezzo di intervento maggiorato;

a) della spesa di magazzinaggio prevista per il mese di ritiro;

b) della quota risultante dalla suddivisione in ratei mensili della differenza tra il prezzo indicativo e quello di intervento.

Questa procedura consentirebbe due notevoli vantaggi:

1) sicurezza di approvvigionamento a prezzi prefissati;

2) eliminazione della bardatura connessa al sistema di vendita del grano a mezzo aste, le quali, fra l'altro, difficilmente collimano quanto a tempo di effettuazione, con il notevole andamento del mercato. (4-05613)

RISPOSTA. — *La vendita dei cereali acquistati dagli organismi di intervento è espressamente disciplinata dal regolamento della commissione CEE n. 1836 del 1982, che fa obbligo di procedere alla reimmisione sul mercato del prodotto ricevuto a titolo di intervento solo attraverso il sistema delle aste. Detto regolamento stabilisce, altresì, che il prezzo di rivendita deve corrispondere almeno ai prezzi locali e, qualora questi siano pari o inferiori al livello di garanzia, al prezzo di intervento o di riferimento, maggiorate dall'uno per cento.*

*La citata normativa comunitaria si ispira al basilare principio della non interferenza della rivendita dall'intervento sul livello*

dei prezzi di mercato, quando questo risultasse depresso.

In questo contesto, si osserva:

— l'apertura dei magazzini di intervento a semplice richiesta degli interessi non è proponibile, in quanto prescinde dalla primaria esigenza di effettuare preventive valutazioni circa la compatibilità con la situazione produttiva e di mercato;

— la proposta di predeterminazione del prezzo di cessione, così come formulata, oltre che incompatibile con la normativa CEE, comporta, ad esempio, in una situazione di normalità produttiva, un onere supplementare per gli utilizzatori del grano duro e per i consumatori di pasta. Infatti, come è dimostrato nel seguente prospetto, che si riferisce alla evoluzione del mercato dal grano duro rispetto al prezzo di intervento della campagna 1983-84, adottando il sistema proposto si avrebbe, in ogni caso, un prezzo di rivendita superiore al livello di garanzia:

	prezzo mercato Foggia lire per quintale	prezzo prefissato (1) lire per quintale
Luglio 1983 ...	40.302	42.334
Agosto .....	40.466	43.189
Settembre ....	42.043	44.043
Ottobre .....	43.517	44.897
Novembre ....	45.000	45.750
Dicembre ....	66.038	46.600
Gennaio .....	46.730	47.461
Febbraio .....	46.730	48.316
Marzo .....	47.126	49.170
Aprile .....	47.225	50.024
Maggio .....	47.225	50.509
Giugno .....	41.291	50.993

(1) Prezzo intervento + maggiorazioni mensili = quote rateo differenza intervento/indicativo.

Tale onere sarebbe più marcato nella campagna 1984-85, che vede il mercato attestarsi su livelli inferiori al prezzo di intervento.

La sicurezza di approvvigionamento è ovviamente assicurata dall'attuale normativa comunitaria che, a seconda della situazione di mercato del prodotto in parola,

consente alla autorità, a ciò preposta, di intervenire o meno con la rivendita del cereale delle scorte di stoccaggio.

Il sistema della rivendita secondo la procedura delle aste è, come si è detto, imposto dalle norme comunitarie. Ciò non esclude, comunque, che un attento esame della questione possa portare all'introduzione di un correttivo, alle quali l'asta potrebbe essere automaticamente aggiornata in caso di non aggiudicazione o di aggiudicazione parziale della quantità di prodotto prefissata in sede di apertura della gara.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

PATUELLI. — Al Ministro degli affari esteri. — Per conoscere quali iniziative abbia preso od intenda assumere presso il Governo maltese per protestare verso l'aggressione subita dal giornalista del «Resto del Carlino», Florido Borzicchi, a La Valletta (Malta) ad opera anche di un locale funzionario ministeriale. (4-05943)

RISPOSTA. — L'incidente tra la polizia e l'inviato del Resto del Carlino si è verificato nella tarda mattinata del 4 ottobre 1984 in Piazza della Repubblica a La Valletta.

L'ambasciata, appena informata, ha preso immediatamente contatto con il capo dell'ufficio informazione del Primo ministro invitandolo ad intervenire presso la polizia per ottenere l'immediato rilascio del suddetto giornalista. Pochi minuti dopo l'intervento dell'ambasciata, il capo dell'ufficio informazione comunicava l'avvenuto rilascio del signor Florido Borzicchi e presentava scuse formali per quanto accaduto, qualificando l'episodio come un malinteso.

La nostra ambasciata non ha mancato di richiamare, nel modo più fermo, le autorità maltesi all'esigenza di evitare simili incresciosi episodi, manifestando altresì l'aspettativa che ai nostri giornalisti venga consentito di svolgere normalmente il proprio lavoro.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: FIRET.



PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti.*  
— Per conoscere:

le ragioni per le quali gli uffici dipendenti dal Ministero dei trasporti provvedono con ritardi di oltre un anno alla consegna dei libretti di circolazione degli autoveicoli e con ritardi, assurdi in un paese civile, di molti mesi alla consegna delle patenti di guida;

quali misure intenda adottare per eliminare questa intollerabile situazione che crea gravissimo disagio ai proprietari di autoveicoli. (4-04855)

RISPOSTA. — *Sia le carte di circolazione che le patenti di guida vengono predisposte meccanicamente dal Ministero dei trasporti e trasmesse, di norma nel giro di 10-20 giorni, rispettivamente agli uffici del pubblico registro automobilistico (PRA), gestito dall'Automobil club italiano (ACI) per l'iscrizione nei pubblici registri, ovvero alla prefettura per la consegna agli interessati.*

*Per quanto riguarda la patente di guida, in effetti, essendo interessate più amministrazioni, può verificarsi qualche ritardo nel rilascio di tali documenti.*

*Per quanto concerne le carte di circolazione, si fa presente che ora esse, per disposizioni emanate da questa Amministrazione, vengono consegnate direttamente agli interessati nel giro di pochissimi giorni, mentre al PRA viene trasmessa una copia autentica del documento per l'espletamento delle ulteriori incombenze. La nuova procedura, entrata in vigore il 2 aprile 1984 per i casi di prima immatricolazione e di reimmatricolazione, è stata successivamente estesa, nella seconda metà del mese di luglio 1984, a tutti i casi di emissione di un nuovo documento di circolazione, con ulteriori evidenti vantaggi per i proprietari di autoveicoli.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

PERUGINI. — *Al Ministro dei trasporti.*  
— Per sapere se è a conoscenza del pessimo servizio che viene eseguito dalla Com-

pagnia vagoni letto e ristorante sul tratto di linea Palermo-Roma e viceversa.

Le carrozze letti sono quasi sempre piene di polvere e non nel dovuto ordine; inoltre vi è carenza di personale conduttore che non offre più alcuna assistenza come avveniva prima; il vagone-ristorante del «Peloritano» non assicura più quel *comfort* a fronte degli alti prezzi praticati per il pranzo e per la cena che, ormai, vengono serviti in pre-cotti e non più con pietanze esprese.

Di fronte ad una situazione, certamente di estrema carenza, l'interrogante chiede al Ministro di conoscere se le condizioni della convenzione con la predetta compagnia internazionale in sede di rinnovo sono mutate, quale sia la durata della nuova convenzione e se il trattamento peggiorato è stato concordato con gli organi ministeriali. (4-05441)

RISPOSTA. — *I servizi di vetture con letti sulla relazione Roma-Palermo sono attualmente espletati con vetture di recentissima costruzione e la Compagnia internazionale delle carrozze letti e del turismo (CICLT) ne assicura la pulizia. Generalmente la clientela esprime il proprio apprezzamento per il servizio; ciò non toglie che, eccezionalmente ed a motivo della complessità delle operazioni occorrenti per garantire il comfort richiesto, possano verificarsi piccoli contrattempi.*

*Per quanto riguarda il servizio di ristorazione, va, in primo luogo, fatto presente che la Compagnia internazionale delle carrozze letti e del turismo disimpegna i seguenti servizi:*

— ristorante extra: svolto con le caratteristiche proprie dei ristoranti a terra di prima qualità con l'impiego dei soli prodotti freschi;

— ristorante normale: che prevede, per la preparazione dei soli secondi piatti, l'utilizzazione di cibi precotti riscaldati a bordo con l'ausilio di forni;

— trattoria: assimilabile ad un ristorante a terra di medio livello.

*Per il treno Peloritano rilevazioni statistiche e studi di mercato, nonché fattori di natura economica hanno individuato, nel servizio di ristorante normale, quello più consono alla categoria del treno, alle caratteristiche della clientela utilizzatrice ed alla redditività del servizio.*

*Il relativo contratto di affidamento del servizio alla CICLT è entrato in vigore il 1° dicembre 1982 ed ha la validità di nove anni per tener conto del fatto che il settore della ristorazione richiede rilevanti investimenti, sia a terra che a bordo, ammortizzabili solo in tempi lunghi.*

*L'Azienda delle ferrovie dello Stato — impegnata ad offrire alla clientela un servizio sempre migliore — non manca di espletare i suoi compiti ispettivi e di controllo sul buon andamento del servizio.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

*PIERMARTINI. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per conoscere per quale motivo la Direzione generale — Economia montana e foreste, nonostante sentenze del TAR del Lazio e del Consiglio di Stato in contrasto con le proprie circolari n. 27730/82 e n. 30759/82, non ha ancora adeguato il proprio comportamento alle decisioni dei giudici.*

*Tale situazione provoca uno stato di difficoltà tra i dipendenti del Ministero a causa del permanere di una conflittualità ingiustificata.* (4-06479)

*RISPOSTA. — Il Ministero ha dato esatta ed immediata esecuzione, a norma di legge, alle sentenze del TAR (tribunale amministrativo regionale) del Lazio e del Consiglio di Stato, con le quali sono stati annullati gli atti impugnati da alcuni dipendenti del corpo forestale dello Stato, emettendo nuovi provvedimenti, già registrati dagli organi di controllo. Non risulta, comunque, che vi sia uno stato di malcontento fra i dipendenti del corpo forestale dello Stato.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

*PIREDDA. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere — premesso che nel corso dell'estate 1983 gli incendi in Sardegna hanno percorso 130 mila ha di terreno a vario uso agricolo-pascolativo e forestale;*

*constatato che il divieto di pascolamento per cinque anni applicato automaticamente a tutti i terreni percorsi da incendi, fossero o no pascolati prima dell'incendio, crea in genere grave disagio e spesso disperazione nei pastori che di punto in bianco si trovano privi di pascolo;*

*se non ritenga opportuno procedere a imporre una interpretazione meno dannosa per i pastori ovvero a finanziare in qualche modo il sostentamento delle greggi con mangimi a prezzo «contenuto» in sostituzione dei pascoli vietati.*

*Per sapere se non ritenga opportuno studiare il modo per indennizzare il bestiame perito nel corso degli incendi a fronte dei quali era impossibile ogni azione di salvezza, e infine se non ravvisi l'opportunità di una nuova organizzazione anche normativa del sistema forestale italiano.*

(4-01450)

*RISPOSTA. — Nella materia è competente la regione a statuto speciale Sardegna, che è stata già interessata e sollecitata in merito per il tramite della rappresentanza del Governo nella Regione stessa. A norma dell'articolo 9 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3267, nei terreni vincolati l'esercizio del pascolo nei boschi distrutti dagli incendi non può essere ammesso prima che lo sviluppo delle giovani piante e dei nuovi virgulti (provenienti anche da opportune operazioni di ricostituzione boschiva) sia tale da escludere ogni pericolo di danno.*

*Le prescrizioni di massima e di polizia forestale vigenti in ogni provincia precisano i termini di detto divieto in relazione al tipo di bestiame pascolante ed alla forma di governo e trattamento del bosco.*

*Nei terreni pascolivi soggetti a tutela deteriorati dal fuoco il divieto temporaneo del pascolo vige fino alla ricostituzione della*

cotica erbosa, al fine di prevenire quei processi accelerati di erosione e di denudamento, spesso provocati dal morso e calpestio del bestiame pabulante su superfici già deteriorate dagli incendi.

Il Ministero, comunque, è del parere che la concessione di deroghe a favore degli allevatori, rispetto a quanto previsto dalla legislazione vigente, per i casi in cui i pascoli siano stati percorsi da incendi, debba essere affrontata con una certa cautela. Altrettanto dicasi circa la concessione di qualsiasi forma di finanziamento per l'acquisto di mangimi o altre forme di agevolazione a vantaggio di allevatori che abbiano avuto il terreno bruciato. Ciò in quanto è risaputo che proprio una parte dei pastori adotta, quale normale metodo colturale, l'abbruciamiento dei pascoli per eliminare cardi ed altre piante infestanti dai terreni pascolivi, determinando talvolta incendi di vaste o vastissime proporzioni, nei casi frequenti in cui il fuoco sfugga al loro controllo.

L'eventuale concessione di agevolazioni, in qualsiasi forma venissero attribuite agli allevatori, rischierebbe di intensificare la pratica dell'abbruciamiento dei pascoli, con conseguenze imprevedibili.

È invece importante legare l'interesse del pastore alla salvaguardia del proprio pascolo dal pericolo di incendi, con l'adozione di tutte le possibili cautele intese a prevenire tali calamità. Come pure, va sottolineata l'importanza della collaborazione allo spegnimento del fuoco da parte degli stessi pastori. Ebbene, se si offerissero garanzie anche vaghe sotto forma di indennizzi verrebbe probabilmente a mancare questa preziosa forma di collaborazione, per il venir meno di un interesse diretto, con conseguenze assai gravi, facilmente intuibili.

Il Ministero è piuttosto del parere che sia necessaria un'azione di indirizzo e di coordinamento a livello nazionale, intesa a più efficacemente prevenire e intervenire contro l'aggravarsi del fenomeno degli incendi, indagando anche a fondo sul complesso delle cause che ne sono all'origine.

In tale ottica, il Ministero ha predisposto uno schema di piano nazionale per la salvaguardia dei boschi dagli incendi, che prevede la costituzione, con provvedimento

amministrativo, di un Comitato provvisorio per l'educazione civica e la propaganda per la prevenzione degli incendi boschivi e per la tutela e lo sviluppo del patrimonio forestale e di un comitato permanente per la difesa dei boschi dagli incendi, in stretta collaborazione con i comitati regionali e interregionali.

Lo schema di piano, nelle riunioni del 12 e del 29 giugno 1984, è stato illustrato ai rappresentanti dei ministri dell'interno, della pubblica istruzione, della protezione civile e dell'ecologia, dell'ANAS e delle ferrovie dello Stato, delle regioni, delle associazioni imprenditoriali dell'agricoltura e delle associazioni naturalistiche e protezionistiche. Il piano è stato accolto con molto interesse e senza alcuna obiezione di sostanza. Questa proposta tiene conto di tutte le componenti amministrative e degli aspetti economici e sociali che incidono sul complesso fenomeno degli incendi boschivi.

Nella stessa ottica, il Ministero ha promosso l'emanazione della legge 4 agosto 1984, n. 424, che prevede un notevole inasprimento delle sanzioni amministrative a carico dei trasgressori delle norme in materia di difesa dei boschi dagli incendi.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

PIRO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

risulta ormai evidente la necessità di superare il divario a tutt'oggi esistente tra la legislazione italiana e le normative in vigore nella maggioranza dei paesi della Comunità europea, in materia di conseguimento della patente di guida ai cittadini disabili;

tale necessità si evince oltre che dall'esame comparato delle varie legislazioni, anche da quanto previsto dalla prima direttiva del Consiglio delle Comunità europee del 4 dicembre 1980, relativa all'istituzione di una patente di guida secondo un modello comunitario;

per quanto concerne le norme regolanti la materia nel nostro paese, esse mostrano sempre di più la loro inadeguatezza sia rispetto ai risultati ottenuti nel campo della riabilitazione e della tecnica protesica, sia rispetto ai progressi tecnologici nel settore dei dispositivi e dei sistemi di guida da apportare agli autoveicoli, oggi in grado di rendere possibile e sicura la guida ad un numero sempre crescente di persone con minorazioni anatomiche o funzionali ad uno o più arti;

è ormai nella convinzione dei più il fatto che l'automobile, nell'attuale organizzazione sociale, soprattutto in riferimento alle esigenze di mobilità che da essa scaturiscono, costituisce per il disabile un valido strumento di inserimento nella vita sociale e lavorativa, per cui la preclusione, in termini aprioristici, ad usare tale mezzo costituisce un ulteriore fatto emarginante;

l'interrogante giudica infine estremamente negativo il fatto che numerosi cittadini italiani disabili, siano costretti ad andare all'estero per conseguire la patente di guida. In paesi quali la Germania, il Belgio, l'Inghilterra, la Svezia e altri ancora non esistono patenti per «handicappati», al contrario ogni singolo caso viene esaminato in rapporto al tipo di *handicap* e si ricerca la soluzione più adeguata a livello individuale. In tali paesi, inoltre, il disabile può esercitarsi alla guida di spazi appositi, con automobili opportunamente adattate e con istruttori qualificati, fatto questo di estrema importanza sotto il profilo del recupero di abilità parzialmente o completamente perdute, come appunto la guida dell'auto —

cosa intenda fare per giungere ad una modifica delle norme regolanti il rilascio della patente di guida ai disabili: decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, «Testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale», articoli 80, 81; decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 1976, n. 995, «Sostituzione di taluni articoli per l'esecuzione del Codice stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420»; decreto ministeriale 24 gen-

naio 1980 «Modificazioni alle caratteristiche prescritte per i veicoli a motore che possono essere guidati da mutilati e minorati fisici», sia al fine di uniformare la normativa italiana a quella dei restanti paesi della Comunità europea, sia al fine di pervenire ad un maggior grado di giustizia sociale in una materia che riguarda direttamente milioni di concittadini. (4-02321)

*RISPOSTA. — La direttiva 80/1263/CEE, adottata il 4 dicembre 1980 dal Consiglio delle Comunità europee per l'istituzione di una patente di guida comunitaria, è finalizzata ad una politica comune dei trasporti, nonché a migliorare la sicurezza della circolazione stradale e a facilitare la circolazione delle persone all'interno della comunità.*

*La nuova normativa avrebbe dovuto essere emanata in occasione dell'approvazione del disegno di legge di delega per la revisione del vigente codice della strada.*

*Tuttavia, per non ritardare ulteriormente l'attuazione della predetta direttiva, si è predisposto uno schema di disegno di legge, attualmente al concerto dei ministeri interessati, nel quale sono stati inseriti tutti i necessari accorgimenti per adeguare la normativa al progresso tecnologico, ivi compreso il settore evidenziato nell'interrogazione.*

*In particolare, è prevista l'abolizione della patente di categoria F, attualmente riservata a chi sia affetto da minorazioni invalidanti; infatti, agli handicappati verranno rilasciate patenti normali delle categorie A (moto), B (auto) ed anche in taluni casi C (veicoli industriali), con le limitazioni e le prescrizioni eventualmente ritenute necessarie.*

*Inoltre, viene estesa in maniera elastica e praticamente infinita la casistica di minorazioni che consentono la guida di veicoli a motore, mediante l'abolizione delle limitazioni attualmente esistenti sia nel campo delle minorazioni ritenute compatibili con la guida e nel numero delle minorazioni cumulabili, sia nel campo delle protesi consentite e degli adattamenti realizzabili sui veicoli.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

PIRO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se siano giunte al Ministero notizie riguardanti disservizi nel compimento delle operazioni doganali che si sarebbero verificati alla dogana di Modena.

In particolare già da lungo tempo sarebbero state avanzate lamentele oltre che dagli operatori ed utenti doganali della provincia di Modena, anche dagli stessi enti ed organismi amministrativi locali, circa il modo di conduzione della direzione della predetta dogana.

Sarebbero infatti insorte incomprensioni e fratture di notevole entità fra il personale dipendente ed il capo dogana in ordine alla disciplina organizzativa dei vari servizi ed all'attuazione pratica degli stessi, con la richiesta di attenersi a procedure ormai obsolete e comunque non più adeguate al sempre maggiore sviluppo dei traffici internazionali che richiedono dinamismo ed un continuo adattamento.

Inoltre, si sarebbero fortemente deteriorati i rapporti fra la dogana e le varie organizzazioni e strutture che più direttamente e specificatamente gravitano intorno ad essa (gli spedizionieri hanno manifestato anche con azioni di protesta il loro disappunto) nonché, come dianzi accennato, con gli altri organi locali che si sarebbero inutilmente prodigati per appianare gli ostacoli insorti e ricondurre alla normalità l'azione dell'amministrazione doganale, il cui andamento notoriamente ha inciso in passato in modo altamente positivo nel traffico commerciale e nella correttezza dello stesso con ampi benefici economici per gli imprenditori e l'intero tessuto sociale della provincia e del paese.

L'interrogante chiede pertanto di conoscere se i fatti e gli eventi suesposti siano veri, se le informazioni siano esatte ed in caso affermativo quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per riportare alla normalità l'operato della direzione della dogana di Modena, che in un momento così delicato per la vita economica e produttiva della provincia non può e non deve mancare ai suoi compiti e doveri istituzionali.

(4-04577)

RISPOSTA. — *È ben nota all'Amministrazione la vicenda a cui l'interrogante si riferisce e che riguarda le condizioni operative della dogana di Modena ove si è verificata, nell'aprile 1984, una dura presa di posizione degli spedizionieri doganali culminata in una serrata che ha provocato il blocco delle attività doganali a Campogalliano (Modena).*

*La causa di tale situazione di disagio trae origine da una serie di incomprensioni e di attriti venutisi a creare fra la categoria degli spedizionieri e il capo della dogana, probabilmente riconducibili al carattere di quest'ultimo del quale per altro sono indiscusse la fedeltà all'Amministrazione e l'attaccamento al servizio.*

*La questione è stata immediatamente affrontata personalmente dal capo della circoscrizione doganale di Bologna e risolta mediante l'invio in missione da Bologna, di un funzionario direttivo al quale è stato affidato l'incarico di capo servizio con riferimento alle operazioni effettuate a Campogalliano. Ciò ha comportato la normalizzazione della situazione che tuttavia rimane alla costante attenzione dell'Amministrazione.*

Il Ministro delle finanze: VISENTINI.

POLI BORTONE. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Corigliano d'Otranto (Lecce) ha esaminato la proposta della commissione al comitato di gestione, in ordine all'abolizione delle restituzioni all'esportazione per le varietà di tabacco Erzegovina e Perustitza, nonché la riduzione per le varietà Xanti Yaka, e ciò malgrado le reiterate assicurazioni fornite dalla commissione medesima;

per il raccolto 1983 sono tuttora in vigore le misure speciali per le varietà orientali italiane, per effetto delle quali può essere conferito all'organismo di intervento (AIMA) quantità di tabacco non supe-

riori, complessivamente, a quintali 18.500, a fronte di una produzione di quintali 225.000 e di una esportazione, già impegnata, per paesi terzi di quintali 140.000;

la produzione del tabacco per il comune di Corigliano d'Otranto non ha alternative economicamente valide —:

tale precaria situazione dà l'avvio a pericolose involuzioni sia in fatto di reddito che di occupazione sul piano socio-economico;

se il Governo italiano intenda elevare vibrata protesta per l'atteggiamento punitivo e discriminatorio della Commissione CEE nei confronti dei produttori di tabacchi orientali italiani del Salento già carenti di strutture produttive alternative, tali da sostituire in maniera indolore il reddito attuale;

se il Governo nazionale intenda sostenere, con energia, presso la Commissione CEE la difesa dei prodotti agricoli mediterranei;

se il Governo intenda sollecitare il consiglio regionale della Puglia all'approvazione rapida del piano di settore per la tabacchicoltura già approvato dall'ERSAP, tutto ciò al fine di evitare aggravii ulteriori della già precaria situazione socio-economica della realtà rurale di questo comune.  
(4-04330)

*RISPOSTA. — A seguito della crisi di collocamento che aveva colpito i tabacchi orientali italiani negli anni 1975 e 1976, da parte di questo Ministero furono adottate tutte le iniziative necessarie per indurre la Comunità economica europea a rafforzare gli strumenti di politica di settore in grado di incentivare la commercializzazione dei tabacchi stessi, anche allo scopo di evitare il ricorso all'intervento, particolarmente oneroso per il FEOGA (Fondo comunitario di orientamento e garanzie dell'agricoltura).*

*In particolare, furono sollecitati e ottenuti interventi miranti al miglioramento della qualità del prodotto, all'aumento dei premi di prima trasformazione e, soprattutto, alla concessione di restituzioni all'espor-*

*tazione, adeguate alla necessità di trovare nuovi sbocchi sul mercato mondiale, dove in particolare affluisce, oltre al prodotto greco, anche quello turco e jugoslavo, talvolta fortemente sovvenzionato nell'ambito delle singole politiche nazionali.*

*Queste misure hanno avuto l'effetto voluto, tanto che, con la apertura o il rafforzamento di nuove correnti di esportazione, segnatamente verso i paesi dell'est Europa e dell'Africa settentrionale, nelle annate seguenti al 1976 si è realizzato il collocamento praticamente totale della produzione nazionale, e si è quindi evitato il ricorso all'intervento.*

*Per il raccolto 1983, tuttavia, la commissione CEE, in occasione del comitato di gestione del 19 dicembre 1983, non aveva ritenuto possibile riproporre la restituzione per le varietà Perustitza ed Erzegovina, ritenendo che il premio di prima trasformazione, già stabilito dal consiglio CEE nell'ambito del negoziato-prezzi 1983, sarebbe stato già sufficientemente elevato ed in grado di coprire la differenza di prezzo tra l'offerta comunitaria e quella terza, anche sul mercato mondiale, e inoltre che il metodo di calcolo della restituzione, adottato dalla commissione e basato sul raffronto dei costi del prodotto comunitario da esportare nei paesi terzi con i costi degli analoghi tabacchi della concorrenza, non giustificasse, di fatto, la necessità della restituzione per gli orientali italiani.*

*La delegazione italiana aveva contestato tale decisione, facendo presente che il sistema di calcolo deve, necessariamente, tener conto di tutta una serie di fattori concorrenti e non di semplici riscontri aritmetici che, a suo giudizio, giustificavano la concessione delle restituzioni, tenuto anche conto del fatto che un eventuale ricorso all'intervento, a seguito delle perdite degli sbocchi faticosamente conquistati dagli operatori italiani, avrebbe finito, nei prossimi anni, per costare alla Comunità molto di più delle restituzioni.*

*Pertanto, a seguito delle pressanti richieste da parte italiana, il 12 giugno 1984 il comitato di gestione per il tabacco aveva approvato il progetto di regolamento che ripristinava le restituzioni.*

Tuttavia, la Commissione, inusitatamente, non aveva ritenuto di far propria la decisione del comitato stesso, e di tradurla, quindi, in un proprio provvedimento formale, sussistendo dubbi circa la necessaria copertura finanziaria.

La delegazione italiana ha fornito alla commissione altri elementi, ad ulteriore dimostrazione sia del pregiudizio che sarebbe derivato, in mancanza delle restituzioni, ai produttori italiani, sia del maggior onere finanziario che sarebbe ricaduto sulla comunità, a causa del ricorso all'intervento.

Tali elementi sono stati, finalmente, ritenuti validi e tali da giustificare il ripristino delle restituzioni, che quindi sono state definitivamente stabilite, con il regolamento della commissione del 3 agosto 1984 n. 2281/84 per i tabacchi orientali del raccolto 1983, nelle seguenti misure, pari a quelle fissate per il raccolto precedente:

Xanti-Yaka: 0,44 ECU/Kg (european currency unit per chilogrammo)

Perustitza: 0,44 ECU/Kg

Samsun: 0,30 ECU/Kg

Erzegovina: 0,44 ECU/Kg

Per quanto riguarda la richiesta formulata nell'ultima parte dell'interrogazione, la regione Puglia, interessata in merito per il tramite del commissariato del Governo per la Regione stessa, ha comunicato che l'ERSAP (ente regionale sviluppo agricolo della Puglia), su sollecitazione dell'assessorato all'agricoltura, sta procedendo ad un aggiornamento ed integrazione della bozza di piano in precedenza predisposta.

Si fa presente, per altro, che le eventuali flessioni di contributi di qualsiasi genere, a carattere nazionale o regionale, per il settore della tabacchicoltura, essendo tale settore regolamentato in sede comunitaria, sarebbe in contrasto con le norme del trattato di Roma.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

POLLICE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e

foreste e di grazia e giustizia. — Per sapere:

se sono a conoscenza che presso l'Ufficio istruzione del tribunale di Cosenza sono in piedi, a carico del direttore generale dell'ESAC, dottor Alberto Torre, i procedimenti penali iscritti ai numeri 3058/78 G.I. per abuso innominato ed omissione di atti d'ufficio, peculato ed interesse privato; 3458/79 G.I. per peculato per distrazione; 3949/80 G.I. per interesse privato, abuso d'ufficio e peculato aggravato, per fatti avvenuti dal 1976 al 1979; esposto e denuncia contro il dottor Torre per appropriazione indebita ed omissione di atti di ufficio, presentata dal giornalista Luigi Venneri il 5 novembre 1983 al procuratore capo della Repubblica del tribunale di Cosenza e al procuratore generale della Repubblica della Corte di appello di Catanzaro;

se risulti al Governo che, proprio in questi giorni, il pubblico ministero del tribunale di Cosenza, in esito alle richieste del giudice istruttore ha presentato due requisitorie con le quali vengono avanzate altrettante richieste di rinvio a giudizio del predetto direttore dottor Torre anche per il reato di peculato;

se il Ministero di grazia e giustizia avuto riguardo alla specie e gravità dei reati contestati o emersi, nonché a numerose denunce tuttora pendenti presso la pretura ed il tribunale di Cosenza, ritenga opportuna la provvisorio sospensione del dottor Alberto Torre dalla carica di direttore generale dell'ESAC, considerato che in altre città, in situazioni analoghe, si è proceduto anche all'arresto degli indiziati di reato; se il Presidente del Consiglio ritenga opportuno intervenire, tramite il competente Commissario di Governo, presso la Giunta regionale della Calabria, per l'esame della posizione del direttore generale dell'ente dottor Torre in relazione alla carenza di nomina ed alla esposta situazione giudiziaria in cui si trova coinvolto il suddetto dottor Torre, a tutela del corretto funzionamento e del buon nome della pubblica amministrazione, in una Regione che ha esigenza di chiarezza nella gestione del pubblico denaro. (4-03800)

**RISPOSTA.** — Il competente Ministero di grazia e giustizia ha fornito le seguenti notizie in ordine all'attuale stato dei procedimenti penali instaurati dalla procura della Repubblica di Cosenza per fatti connessi con la gestione dell'ente di sviluppo agricolo in Calabria (ESAC).

1) n. 315/79 R.G. atti relativi all'inchiesta effettuata sull'utilizzazione di somme stanziata dalla regione Calabria a favore dell'ESAC per la cooperativa Caselle. Detto incarto è stato riunito al processo n. 930/79 P.M. (n. 3458/79 G.I.) contro Leonardo Cribari, Alberto Torre e Mario Campagna imputati i primi due: del reato di cui agli articoli 61, n. 7, 110, 314 del codice penale; tutti: articoli 61, n. 7, 110, 81, 314 del codice penale. Denuncia del 31 maggior 1979 del dottor Carlo Cileone. Procedimento penale già formalizzato, in data 6 ottobre 1979, e restituito alla procura della Repubblica il 29 marzo 1984, per le ulteriori determinazioni del pubblico ministero; allo stato pende presso quell'ufficio;

2) n. 615/80 P.M. (3949/80 G.I.) procedimento penale contro Italo Cosentino, Vincenzo Mazzullo, Francesco Barontini, Alberto Torre e Sante Sgroi, imputati tutti: articoli 110, 112, n. 1, 324 del codice penale; il primo, terzo e quarto inoltre: articoli 81, 110, 323 del codice penale. In Cosenza, nel 1978-1979.

Detto procedimento, in data 17 ottobre 1980, è stato trasmesso al giudice istruttore, in sede, per la formale istruzione, dove è tuttora pendente;

3) n. 1090/83 R.G. — C atti relativi alla denuncia di Luigi Venneri contro l'ESAC, in ordine al mancato versamento dei contributi assicurativi. Per detta denuncia sono state disposte sollecite indagini tramite i competenti organi di polizia giudiziaria. Il relativo incarto trovasi attualmente presso quell'ufficio in fase di istruzione sommaria.

Il procedimento penale n. 3508/78, cui pure accenna l'interrogante, non riguarda la gestione ESAC.

Per quanto riguarda, invece, l'applicazione dell'articolo 140 del codice penale (applicazione provvisoria di pene accessorie) nei

confronti del dottor Alberto Torre, il problema è all'esame del giudice istruttore, cui le relative istanze sono state trasmesse.

Si assicura, comunque, che sia la Presidenza del Consiglio dei ministri, dipartimento affari regionali, sia questo Ministero, hanno già ripetutamente interessato la regione Calabria, per il tramite del competente commissariato del Governo, in merito a tutti i fatti riguardanti la gestione dell'ESAC, che hanno formato oggetto dell'interrogazione.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

**PORTATADINO.** — Al Governo. — Per sapere — premesso che risulta nei programmi della vicina Confederazione svizzera la possibile costruzione di un deposito di scorie radioattive sul Piz Pian Grande (Cantone Grigioni) non lontano dal confine italiano e soprattutto dal bacino imbrifero del fiume Ticino, che a Bellinzona riceve come emissario il fiume Moesa, nei pressi del quale verrà ubicato il deposito:

presso atto dei timori espressi a vari livelli e soprattutto della opposizione del «Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino» per la Svizzera e, per l'Italia, dall'amministrazione della provincia di Varese, la quale allo scopo ha già predisposto uno studio corredato da un ampio rapporto a cui faranno certamente seguito le iniziative specifiche, in aggiunta a quella di interessare in via ufficiale enti a livello internazionale, nazionale e regionale —

se non ritiene di intervenire affinché i responsabili elvetici del progetto in argomento, abbiano a desistere dal loro proposito, ricercando altre e diverse soluzioni a salvaguardia del patrimonio ecologico gravemente minacciato;

nel caso deprecato di esito negativo, cosa intenda fare per interessare autorità ed organi competenti per un efficace controllo delle acque del lago Maggiore al confine italo-svizzero, perché con ogni mez-



zo siano salvaguardati i luoghi e gli insediamenti minacciati dalla eventuale costruzione del deposito di scorie radioattive sul Piz Pian Grande (Cantone Grigioni).

(4-04402)

**RISPOSTA.** — *Risulta che una società cooperativa elvetica (la CEDRA/CISRA/NAGRA) ha ricevuto dal governo svizzero l'incarico di preselezionare alcune zone per la costruzione di un deposito di scorie debolmente e mediamente radioattive e che i tre siti considerati in alternativa quello della Val Mesolcina rivestirebbe l'interesse più basso. La decisione finale è subordinata al risultato di sondaggi, la cui presumibile durata è di uno o due anni, ed alla successiva approvazione del progetto da parte del parlamento di Berna.*

*La questione è stata esaminata e discussa fin dalla riunione, tenutasi a Pallanza (Novara) nel marzo 1983, della sottocommissione scientifico-tecnica operante in seno alla commissione italo-svizzera per la protezione delle acque comuni dall'inquinamento.*

*Successivamente, all'inizio del mese di febbraio 1984, il presidente della delegazione italiana nella commissione è intervenuto presso il copresidente svizzero per attirare la sua attenzione sui gravi pericoli che l'iniziativa potrebbe comportare e per ribadire la necessità e l'urgenza di disporre di complete e tempestive informazioni in vista delle decisioni che la delegazione italiana — e poi la stessa commissione — potranno conseguentemente adottare.*

*Il presidente svizzero ha assicurato la massima attenzione nel valutare le questioni riguardanti la protezione delle acque italo-svizzere. Egli ha precisato altresì che la facoltà di autorizzare i sondaggi in questione spetta al consiglio federale elvetico, il quale provvederà anche a raccogliere elementi presso gli organismi locali interessati.*

*Il 17 e il 18 maggio 1984 la questione è stata di nuovo dibattuta nel corso dell'undicesima sessione della commissione italo-svizzera per la protezione delle acque comuni dall'inquinamento ed è stato deciso che da parte svizzera sarebbe stata messa a*

*disposizione della delegazione italiana la documentazione disponibile.*

*Tale documentazione ha formato oggetto di attento esame da parte di un gruppo di esperti appositamente riunito presso il Ministero dell'ecologia, che, il 28 settembre 1984, ha redatto una articolata nota di osservazioni, successivamente inviata alla controparte elvetica.*

*Nella nota si rileva la mancanza di un Rapporto di sicurezza, sia pur a carattere generale, nel quale vengano inquadrati e finalizzate le attività di ricerca che vengono proposte, con particolare riferimento al problema della radioprotezione delle popolazioni della zona. Inoltre viene osservato che non risulta sufficientemente approfondito lo studio del regime superficiale e di quello sotterraneo delle acque, né vengono illustrate le caratteristiche neotettoniche ed i fattori di rischio sismico dell'area. Si prospetta quindi la necessità di ulteriori accertamenti tecnici preliminari e si invita la parte elvetica, alla quale vengono rappresentate le nostre vive preoccupazioni, a tenere costantemente informata la parte italiana circa l'impostazione e i risultati di eventuali successive iniziative.*

*La questione continuerà ad essere seguita dal Governo con la massima attenzione, per l'adozione degli interventi che gli sviluppi della vicenda potranno richiedere in futuro.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: FIORET.

**PROVANTINI, CONTI E SCARAMUCCI GUAITINI.** — *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento dei servizi concernenti la protezione civile. — Per conoscere:*

*i motivi che hanno impedito l'attuazione degli impegni assunti dai rappresentanti del governo nella tragica occasione dell'incendio alla Mostra dell'antiquariato di Todi per la realizzazione di una struttura dei vigili del fuoco in quel comune dell'Umbria, che ne è ancora sprovvisto;*

se dinanzi al ripetersi di incendi nello stesso comune, l'ultimo dei quali ha devastato una fabbrica, i ministri competenti intendano assumere una rapida decisione per dotare Todi e la zona di struttura dei Vigili del fuoco per evitare altri gravi danni e luttuose conseguenze provocate da incendi. (4-05347)

**RISPOSTA.** — *Questo Ministero ha avviato da tempo uno studio sulla situazione delle zone del territorio nazionale che sono meno coperte dal punto di vista antincendi, tra le quali rientra anche il comprensorio di Todi (Perugia).*

*L'istituzione di nuovi distaccamenti rientra, per altro, nella più generale materia dell'organizzazione del lavoro e della distribuzione del personale, volte ad assicurare la migliore funzionalità dell'intervento operativo di soccorso, che, secondo le previsioni del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 1984, n. 210, deve essere trattato di intesa con le organizzazioni sindacali.*

*Premesso che intese sono attualmente in corso, si prevede comunque che, nelle più ottimistiche previsioni, potranno essere istituite non più di sette o otto sedi di vigili del fuoco. Non potendo disporre degli organici e dei mezzi necessari per soddisfare tutte le esigenze, verrà attentamente esaminata la possibilità di intensificare il servizio antincendio nelle zone in cui i parametri valutativi indicati dall'articolo 11 della legge 13 maggio 1961, n. 469, risultino più elevati.*

*La situazione della provincia di Perugia sarà quindi oggetto di accurata verifica in tempi brevi, sia pur nel quadro più ampio dell'economia antincendio dell'intero territorio nazionale. Si assicura, comunque, che, nelle more, sono state già avviate le procedure necessarie per attivare al più presto in Todi un distaccamento volontario che dia sufficienti garanzie di efficienza.*

Il Ministro dell'interno: SCALFARO.

**PUJA.** — *Al Ministro dei trasporti.*— Per conoscere —  
premessi che:

risulterebbe che, con effetto immediato, è stato chiuso al traffico aereo l'aeroporto «S. Anna» di Crotone;

si sostiene, anche negli stessi ambienti aeroportuali, che alcuni aerei in transito, proprio a causa della chiusura, non possono ripartire;

ricordato che la scuola di pilotaggio dell'Aeroclub è ferma;

richiamate le precedenti interrogazioni relative all'argomento;

evidenziati ancora gravi danni che derivano all'economia già povera della Calabria —

quali provvedimenti intende finalmente assumere per risolvere, in via definitiva, i problemi che ostacolano il funzionamento dell'aeroporto «S. Anna» di Crotone.

(4-05496)

**RISPOSTA.** — *Alla Direzione generale dell'aviazione civile non risulta che l'aeroporto di Crotone (Catanzaro) sia chiuso al traffico né che presso lo stesso scalo aereo vi sia una scuola di pilotaggio.*

*Per altro le difficoltà di funzionamento dell'aeroporto di Sant'Anna dipendono dalla scarsità di traffico che interessa lo scalo in questione, su cui è del tutto cessata l'attività charter e sul quale si svolge attività di aviazione generale (aerotaxi, turismo, lavoro aereo).*

*In prospettiva non sono previste riattivazioni di servizi di linea né è possibile ipotizzare se Crotone avrà un ruolo nell'ambito dei collegamenti di terzo livello, considerata la mancanza di richieste in tal senso e la circostanza che comunque i predetti collegamenti non potranno significare sottrazione di traffico all'aeroporto di Lamezia, che costituisce, anche per scelta regionale, il polo aeroportuale delle provincie di Catanzaro e Cosenza.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

RABINO, CARLOTTO E ZAMBON. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali siano le direttive del Ministero in merito alla possibilità o meno di utilizzare sottoindicazioni geografiche sulle etichette dei vini da tavole con indicazione geografica.

Ciò poiché nel regolamento CEE n. 355/79 all'articolo 2, punto 3, lettera a), e all'articolo 4, si dice in pratica che la designazione di un vino da tavole può essere completata dall'indicazione del nome di un'unità geografica più piccola dello Stato membro. Intendendosi per tale località o un'unità raggruppante delle località, un comune o una frazione, una sottoregione viticola o una parte di sottoregione viticola, una regione diversa da una determinata; poi, ancora, alla lettera g) dell'articolo 2 dello stesso regolamento CEE, viene altresì affermato che la succitata designazione può essere completata dal nome dell'azienda viticola o dell'associazione di aziende viticole in cui è stato prodotto il vino da tavola che possa rafforzarne il prestigio, purché tale indicazione sia disciplinata da modalità di applicazione o, in mancanza, da disposizione dello Stato membro produttore. La legislazione nazionale si riassume invece nel primo comma dell'articolo 5 del decreto 5 agosto 1982 dove si afferma che nella designazione e presentazione dei vini da tavola con indicazione geografica è vietata l'utilizzazione, in aggiunta alla detta indicazione, di riferimenti a zone geografiche. Il chiarimento è quindi necessario per sapere, in definitiva, se è possibile per i vini da tavola con indicazione geografica indicare in etichetta una sottoindicazione geografica, comprendendo in questa anche l'azienda viticola o l'associazione di aziende viticole. (4-04745)

RISPOSTA. — *Il regolamento CEE del Consiglio del 5 febbraio 1979, n. 355/79 che stabilisce le norme generali per la designazione e la presentazione dei vini e dei mosti di uve, attribuisce agli Stati membri la facoltà di rendere obbligatoria, vietare o limitare l'utilizzazione di alcune indicazioni nella designazione dei vini da tavola con*

*indicazione geografica dei prodotti nel proprio territorio.*

*In conseguenza di ciò, sono stati emanati: il decreto ministeriale 21 dicembre 1977 (pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 20 gennaio 1978; n. 20); il decreto ministeriale 5 agosto 1982 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 agosto 1982, n. 235); il decreto ministeriale 9 dicembre 1983 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 16 gennaio 1984, n. 15).*

Dal complesso di tale normativa, ed in particolare dall'articolo 5 del decreto ministeriale 5 agosto 1982, si evince che i vini da tavola possono utilizzare — a livello di indicazione geografica — il riferimento alla loro zona di produzione, mentre non possono far riferimento a sottozone. Tale divieto ha il precipuo scopo di evitare ogni possibile confusione con la presentazione dei vini a DOC (denominazione di origine controllata) e a DOCG (denominazione di origine controllata e garantita), per i quali, invece, la possibilità di riferimenti a sottozone è oggetto di apposita disciplina e dei relativi controlli.

*Diverso è il caso dell'utilizzazione di indicazioni aggiuntive riguardanti l'azienda produttrice. Tali indicazioni, riferendosi appunto al produttore, e non al vino, sono oggetto di specifica regolamentazione e possono quindi essere utilizzate, qualora ne sussistano i presupposti.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

REBULLA. — *Ai Ministri degli affari esteri, dell'industria, commercio e artigianato e del commercio con l'estero.* — Per conoscere —

considerata l'importanza per l'economia di Gorizia e di Trieste dei conti autonomi con la Jugoslavia;

visto che già nei mesi scorsi gli operatori economici delle due province avevano espresso viva preoccupazione per la decisione del governo jugoslavo di limitare al

15 per cento del valore complessivo dell'interscambio l'operatività dei conti;

considerato che sembra si stia verificando che ditte jugoslave, attraverso proprie filiali aperte a Gorizia e a Trieste, effettuino una impropria concorrenza alle imprese italiane con la conseguente concentrazione degli affari su poche imprese per lo più jugoslave —

quali provvedimenti intendano prendere per ridare equilibrio ai conti autonomi di Trieste e Gorizia a tutela di una area che attraversa una profonda crisi e a salvaguardia di uno strumento operativo che ha avuto grande rilievo nell'interscambio confinario e che, mantenendo l'originario carattere di reciprocità può e deve svolgere anche in futuro un positivo ruolo per l'economia delle zone di confine sia italiane che jugoslave. (4-05580)

**RISPOSTA.** — *Il Governo ha ben presente la questione dell'andamento dei conti autonomi di Trieste e Gorizia e segue con attenzione il suo evolversi e le rilevanti implicazioni che ne derivano per l'economia delle zone di frontiera interessate.*

*In tale ottica si inserisce l'istituzione della commissione mista intergovernativa per gli scambi di frontiera con potere di modificare le liste contingentate di prodotti in esenzione doganale, avvenuta con lo scambio di lettere tra il ministro del Commercio con l'estero, onorevole Capria, e l'omologo jugoslavo Bojanic il 25 maggio 1984. Tale commissione avrà il compito di seguire l'andamento dell'interscambio di frontiera e di risolvere eventuali problemi che ne ostacolano il regolare sviluppo, ivi compresi i ricorrenti squilibri in favore della Jugoslavia dei conti autonomi.*

*Circa le richiamate misure restrittive adottate da parte jugoslava, non si è mancato di rilevare, da parte nostra, anche nell'ultima sessione del comitato misto per la cooperazione economica, industriale e tecnica svoltasi a Belgrado nel maggio 1984, l'incongruenza di misure del genere che vanno a limitare dei veri e propri scambi*

*in compensazione, tradizionalmente esenti da qualunque limitazione.*

*In merito, infine, alle eventuali distorsioni di concorrenza, a danno di nostre imprese, da parte di ditte jugoslave operanti a Trieste e Gorizia, la questione è oggetto di un particolare vaglio da parte del Ministero del commercio con l'estero che si è riservato di adottare i provvedimenti del caso.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: FIORET.

**ROSSI DI MONTELEA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

per quali ragioni gli uffici competenti, dipendenti dal Ministero dei trasporti accumulino ormai ritardi di oltre un anno nella consegna dei libretti di circolazione delle automobili, e di molti mesi per la consegna della patente di guida;

se sia al corrente che tale situazione è particolarmente grave presso gli uffici di Torino;

quali misure intenda adottare per sanare questa insostenibile situazione.

(4-04755)

**RISPOSTA.** — *Sia le carte di circolazione sia le patenti di guida vengono predisposte meccanicamente dal Ministero dei trasporti e trasmesse, di norma nel giro di 10-20 giorni, rispettivamente agli uffici del pubblico registro automobilistico (PRA) gestito dall'Automobil Club italiano (ACI) per l'iscrizione nei pubblici registri, ovvero alla prefettura per la consegna agli interessati.*

*Per quanto riguarda la patente di guida, in effetti, essendo interessate più amministrazioni, può verificarsi qualche ritardo nel rilascio di tali documenti.*

*Per quanto concerne le carte di circolazione, si fa presente che ora esse, per disposizioni emanate da questa Amministrazione, vengono consegnate direttamente agli interessati nel giro di pochissimi giorni, mentre al PRA viene trasmessa una copia autentica del documento per l'espletamento delle ulteriori incombenze. La nuova procedura, en-*

trata in vigore il 2 aprile 1984 per i casi di prima immatricolazione e di reimmatricolazione, è stata successivamente estesa, nella seconda metà di luglio 1984, a tutti i casi di emissione di un nuovo documento di circolazione, con ulteriori evidenti vantaggi per i proprietari di autoveicoli.

Per quanto riguarda, in particolare, l'ufficio della motorizzazione civile di Torino, si sono verificati inconvenienti nella stampante meccanografica, per cui le patenti emesse sono risultate difettose.

Ciò ha comportato la necessità di stampare le patenti presso il centro elaborazione dati (CED) di Roma con un ritardo di un mese oltre i consueti venti giorni; si fa presente, per altro, che con l'installazione di una nuova stampante la situazione si è normalizzata.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

**RUSSO FERDINANDO.** — Ai Ministri della marina mercantile e della sanità. — Per conoscere —

premessi che in questi giorni sono stati resi noti i dati dell'aggravio del disavanzo alimentare che sottolineano con preoccupazione il danno che proviene al nostro paese dall'acquisto di pesce dall'estero;

tenuta presente la preoccupazione che regna nelle marinerie di Sciacca, Mazara del Vallo, Licata, Trapani, Porto Empedocle e degli altri porti interessati ai prodotti di pesca mediterranea, all'avvicinarsi del periodo utilizzato per la campagna di pesca;

rilevato che, negli ultimi tempi, si è accresciuto il volume di importazione di crostacei dal Marocco, dall'Argentina, da Cuba, dalla Corea e dalla Turchia attraverso i valichi alpini e di frontiera;

rilevato che spesso trattasi di prodotti congelati di cui non si conoscono le modalità di immissione nel mercato che potreb-

bero avvenire anche attraverso operazioni di scongelamento non controllato —:

1) quali sono le quantità di crostacei importati negli ultimi mesi confrontate con quelle degli anni precedenti;

2) quali controlli sanitari sono effettuati sui prodotti in questione;

3) se sono richieste diciture chiare sulla provenienza dei prodotti in questione e sui contenitori utilizzati per il confezionamento dei prodotti;

4) quali iniziative a livello nazionale ed europeo intendano adottare per frenare la concorrenza spietata che viene così esercitata ai crostacei ed alle altre specie di pesca e che mette in rischio circa cinquanta mila posti di lavoro della marineria italiana. (4-01461)

**RISPOSTA.** — Il fenomeno dell'importazione dei crostacei che nel 1983 rientrava nel quadro di una dinamica normale di progressione, riscontrabile sul piano generale del commercio di importazione, ha assunto nei primi mesi del 1984 particolare rilievo a causa di immissioni massicce sul mercato da parte di paesi terzi.

Per esaminare il problema relativo allo stoccaggio di gamberi invenduti di provenienza nazionale, si è svolta il 14 aprile 1984 presso il Ministero della marina mercantile una riunione presieduta dal direttore generale della pesca marittima, con la partecipazione di rappresentanti del Ministero del commercio con l'estero, delle categorie interessate, armatori della pesca, industriali e pescatori di Mazara del Vallo, della federazione unitaria CGIL, CISL, UIL e del segretario nazionale FULZIAT-CGIL.

È emerso che le importazioni sono aumentate notevolmente rispetto al 1983; si è convenuto di raccogliere in tempi brevi tutti i dati necessari, sulla produzione, stoccaggio, prezzi, consumo ed ogni altro elemento utile per una più approfondita valutazione e per giustificare le iniziative da intraprendere.

Il Ministero del commercio con l'estero esaminerà la possibilità di istituire un siste-

ma di sorveglianza nazionale delle importazioni che dovrebbe prolungarsi di tre o quattro mesi e avuta la conferma della gravità della situazione sollecitare le relative decisioni nelle competenti sedi politiche.

Il Ministero della marina mercantile informerà della questione la commissione CEE per l'eventuale applicazione di una clausola di salvaguardia nel quadro della regolamentazione del mercato della pesca.

Le partite importate di crostacei pari al 70 per cento dell'intera importazione, escluse le provenienze dal Sud Africa e da Cuba che danno garanzie sanitarie all'origine, vengono sottoposte a diversi controlli di laboratorio: batteriologico, biotossicologico e per la ricerca del mercurio, di acido borico, di aldeide formica, di solfiti e di salmonelle.

In ordine alle caratteristiche del confezionamento, si richiede l'osservanza delle indicazioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1982, n. 322, sulla etichettatura dei prodotti alimentari.

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

**RUSSO FERDINANDO.** — Al Ministro della marina mercantile. — Per conoscere —

premessi che, per la posizione geografica, la Sicilia con i porti di Palermo, Trapani e Siracusa è interessata a sviluppare relazioni commerciali (merci e passeggeri) da e per tutti i paesi del Nord-Africa;

tenuto presente che in atto esiste il collegamento marittimo con frequenza settimanale Genova-Cagliari-Tunisi-Trapani e viceversa;

considerato che da Trapani per la Tunisia c'è una sola linea settimanale della «Tirrenia» con percorso Napoli-Tunisi-Napoli che risulta, specie nei periodi estivi, saturo —

quali studi di fattibilità sono stati predisposti per attivare un collegamento circolare (andata e ritorno a giorni

sfalsati), con due navi e con il seguente richiesto itinerario:

1° Capolinea: Palermo-Orano-Algeri-Tunisi-Tripoli e arrivo a Trapani, con allacciamento terminale autostradale gratuito;

2° Capolinea: Trapani-Tripoli-Tunisi-Orano-Algeri e arrivo a Palermo. (4-02492)

**RISPOSTA.** — Attualmente la Tunisia è servita settimanalmente dalle linee Cagliari-Trapani Tunisi e Napoli-Palermo-Tunisi. Tali linee, che di fatto realizzano un collegamento circolare Cagliari-Trapani-Tunisi-Palermo-Napoli e Napoli-Palermo-Tunisi-Trapani-Cagliari con andata e ritorno in giorni sfalsati, assicurano l'interscambio Tunisia-Sicilia con un viaggio settimanale Trapani-Tunisi e viceversa, e Palermo-Tunisi e viceversa.

Tuttavia la società Tirrenia, che gestisce i collegamenti sulle dette linee, sollecitata dalla direzione generale competente di porre allo studio ulteriori collegamenti, ha fatto rilevare che risulta tecnicamente impossibile l'inserimento di altri scali del nord Africa nei servizi di linea in parola, non disponendo dei tempi-nave necessari per la realizzazione del prolungamento richiesto.

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

**SOSPURI E MARTINAT.** — Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

con recente decreto si è stabilito l'obbligo del contrassegno IVA sui tappi di recipienti con capacità non superiore a 60 litri e contenenti vino;

tale normativa ha determinato, per i coltivatori produttori di vino, anche la istituzione del registro di carico e scarico, da tenersi secondo le modalità fissate dall'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633;

tutto ciò danneggia gravemente le piccole e medie aziende, molto spesso a conduzione familiare, in quanto:

a) per la vendita al minuto, nella quasi totalità dei casi, il consumatore si reca sul luogo di produzione con propri contenitori, di varia fattezze e capacità, ai quali solo di rado possono adattarsi gli speciali contrassegni;

b) ai tradizionali costi di produzione e di confezione si aggiungono quelli dei contrassegni stessi e della loro applicazione, nonché quelli dei registri e della loro tenuta;

gli aggravii ricordati vanno fatalmente a ripercuotersi sui consumatori e, quindi, sul consumo;

tale situazione aggraverà la crisi del vino e determinerà l'ulteriore spopolamento delle colline, la cui fragile economia è oggi affidata proprio allo spirito di sacrificio e all'amore per la terra dei contadini vitivinicoltori —

se, alla luce di quanto esposto, ritengano di dovere con urgenza rivedere la precitata normativa nel senso implicitamente indicato. (4-00360)

**RISPOSTA.** — *L'Amministrazione si è già fatta carico del problema che gli interroganti sollevano al punto a) e si è prevista l'adozione di contrassegni in fascette di dimensioni tali da poter essere adattati a tutti i tipi di contenitori; si è prevista altresì la possibilità di utilizzazione di particolari sigilli per contenitori di tipo speciale.*

*Quanto poi all'aggravio dei costi di cui è cenno al punto b), si fa presente che il costo del contrassegno incide per lire 40 per ogni recipiente condizionato e, poiché per la vendita di prodotti vinosi, specie se effettuata dai piccoli produttori agricoli, vengono utilizzati recipienti di capacità generalmente non inferiore a cinque litri l'incidenza effettiva è, pertanto, trascurabile.*

Il Ministro delle finanze: VISENTINI.

**SOSPURI.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che:

con ordinanza n. 47/82 la competente Capitaneria di porto ha stabilito che nel compartimento di Pescara la quantità giornaliera pescabile di vongole non può superare i 10 quintali per il periodo invernale;

a detta degli operatori del settore tale limitazione, oltre che razionalizzare lo sfruttamento del prodotto citato, avrebbe anche arrecato notevoli benefici alla categoria interessata—:

quali valutazioni ritenga poter esprimere sull'adozione della misura sopra descritta;

quali iniziative ritenga poter assumere al fine di stabilirne e confermarne la validità da taluno contestata, anche attraverso provvedimenti o direttive ministeriali.

(4-04939)

**RISPOSTA.** — *Proprio al fine di razionalizzare lo sfruttamento delle vongole in campo nazionale, come è posto in risalto nell'interrogazione, la Direzione generale della pesca marittima ha già predisposto uno schema di provvedimento col quale verrà data alle singole capitanerie di porto la facoltà di determinare con ordinanze la quantità pescabile di vongole nella giurisdizione di competenza, sia durante il periodo estivo sia in quello invernale.*

Il Ministro della marina mercantile: CARTA.

**SOSPURI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

se risultino fondate le preoccupanti notizie assunte dall'interrogante circa la volontà del Governo di giungere, entro la fine dell'anno in corso, alla soppressione e allo scioglimento del Corpo forestale dello Stato;

inoltre, in caso positivo, quali siano gli intendimenti del Governo stesso circa il

futuro occupazionale dell'attuale personale in divisa, con particolare riferimento al Corpo o all'ente ai quali si ritiene poterlo trasferire;

infine, se ritenga di dover più accuratamente valutare l'opportunità — ed assumere le conseguenti iniziative — di giungere nel breve termine al potenziamento delle strutture, degli organici e delle dotazioni del Corpo forestale dello Stato, sempre alle dipendenze del Ministero dell'agricoltura e delle foreste. (4-05648)

**RISPOSTA.** — *La notizia circa una presunta volontà del Governo di sopprimere il corpo forestale dello Stato è del tutto infondata. Risponde, invece, ad un preciso intendimento del Ministero dell'agricoltura e delle foreste di procedere alla ristrutturazione e al potenziamento del corpo forestale dello Stato, al fine di renderlo sempre più efficiente nello svolgimento dei compiti istituzionali, nell'interesse della collettività.*

*Il corpo forestale dello Stato, infatti, sta svolgendo, quale corpo di polizia con funzioni tenciche di specifica professionalità, un servizio insostituibile a vantaggio della nazione nella salvaguardia e restaurazione dell'ambiente naturale in genere e del patrimonio boschivo in particolare, in applicazione della normativa vigente, statale e regionale.*

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

**SOSPURI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere — con riferimento alla tragica fine della guardia forestale Giovanni Spagnuolo, recentemente uccisa nel corso di un conflitto a fuoco con un sospetto omicida nella zona montana del comune di Montoro inferiore (Avellino) —:

a) quale arma era in dotazione della citata guardia forestale;

b) se la stessa aveva effettuato i tiri con la carabina Winchester nell'apposito poligono di Cittaducale;

c) se è vero che ha impartito l'ordine di impiegarla in operazioni di polizia;

d) se è vero che le guardie forestali, una volta uscite dalla scuola, perdono in senso assoluto dimistichessa con le armi in dotazione in quanto non svolgono, o svolgono molto raramente, tiri di addestramento;

e) se è vero che da qualche tempo, senza alcuna preparazione preventiva, le guardie forestali sono impiegate in particolari operazioni di lotta al banditismo nella zona dell'Aspromonte, con tutti i rischi che ne derivano. (4-05848)

**RISPOSTA.** — *In merito alle specifiche domande dell'interrogante, si precisa:*

a) *l'armamento in dotazione alla guardia forestale Giovanni Spagnuolo era costituito dalla pistola tipo Beretta calibro 7,65 e dalla carabina tipo Winchester;*

b) *la guardia Spagnuolo aveva effettuato l'addestramento all'uso della carabina Winchester nell'apposito poligono militare di Campolongo (Salerno);*

c) *le guardie forestali rivestono le qualifiche di agenti di pubblica sicurezza e di agenti di polizia giudiziaria. In considerazione di quest'ultima qualifica, la procura della Repubblica di Avellino aveva disposto che le operazioni di polizia giudiziaria in corso per la cattura di un ricercato, organizzate dall'arma dei carabinieri, venissero svolte congiuntamente al personale del comando stazione forestale di Montoro Superiore (Avellino);*

d) *non corrisponde al vero che le guardie forestali, terminato il corso di addestramento alla scuola allievi sottoufficiali e guardie forestali di Cittaducale (Rieti) perdano dimistichessa con le armi, in quanto vengono svolte periodicamente esercitazioni del personale all'uso delle stesse;*



e) un contingente di guardie forestali, su richiesta del ministro dell'interno, è stato impiegato in Calabria nella vigilanza delle zone boschive dell'Aspromonte, in concorso con altre forze di polizia.

Tale personale ha partecipato ad un corso propedeutico presso la scuola allievi sottoufficiali e guardie forestali di Cittaducale ed è stato successivamente avviato alla scuola di polizia di Vibo Valentia, per un periodo di addestramento specifico di alcuni giorni, prima di raggiungere la zona di impiego.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

TAGLIABUE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

a) nell'aprile 1974, a seguito del cedimento delle basi di appoggio, il pontile di attracco dei natanti della «Navigazione lago di Como» di Santa Maria Rezzonico (Como) franò a lago con gravi conseguenze per la popolazione di quel comune che si vide interrotta una serie importante di collegamenti;

b) il genio civile con opportuna e tempestiva decisione diede luogo ai lavori di costruzione di un nuovo pontile in località «S. Siro» del comune di Santa Maria Rezzonico (Como) procedendo al collaudo e dichiarando l'agibilità dello stesso —

1) quanto è costata la realizzazione del nuovo pontile e la ragione per cui dal collaudo e dalla dichiarata agibilità il pontile di S. Siro del comune di Santa Maria Rezzonico non viene utilizzato dalla navigazione Lago di Como, tagliando sostanzialmente «fuori» una interessante località turistica del Lago di Como, con riflessi di carattere economico sulle attività del comune di Santa Maria Rezzonico;

2) se non ritiene di provvedere con sollecitudine presso la direzione della Navigazione lago di Como affinché venga attivato il pontile di Santa Maria Rezzonico e as-

sicurato l'attracco dei natanti «crociera» almeno per la stagione turistica; degli aliscafi, al fine di consentire l'utilizzo per gli studenti e per la popolazione per un collegamento rapido verso la città di Como in determinate ore della giornata;

3) se non ritiene di sostenere almeno un utilizzo parziale del pontile di Santa Maria Rezzonico (Como), più volte richiesto per oggettive esigenze, dagli amministratori locali;

4) se non ritiene assolutamente ingiustificato, dopo i costi sostenuti, l'inutilizzo del pontile di Santa Maria Rezzonico, quando ne sarebbe possibile, attraverso una intesa con l'amministrazione locale e la collocazione della «ridente località» nei tragitti dei «battelli crociera», la attivazione con evidente benefici per la popolazione e per una economia. (4-04412)

RISPOSTA. — Il pontile di San Siro nel Comune di Santa Maria Rezzonico è attualmente inagibile ai battelli di linea della gestione governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, a causa dei fondali troppo bassi che ne renderebbero pericoloso l'attracco. D'altra parte, le eventuali consistenti spese necessarie per rimuovere l'ostacolo non sono giustificate da un effettivo pubblico interesse al ripristino dello scalo.

Infatti, nell'ultimo periodo estivo (luglio-agosto 1976) durante il quale la località di Santa Maria Rezzonico venne servita con battelli, il movimento medio giornaliero fu di circa 2,07 passeggeri saliti e 1,78 passeggeri discesi. Tali dati stanno a dimostrare come la località in questione non fornisca traffico alle crociere turistiche.

Per quanto concerne l'eventuale sosta di aliscafi a Santa Maria Rezzonico per consentire agli studenti ed alla popolazione l'utilizzo di un collegamento rapido con la città di Como, si è rilevato che esistono, via terra, frequenti e parallele corse di autobus, con tempi di percorrenza molto vicini a quelli degli aliscafi, e che da parte delle amministrazioni locali non si sono avute da anni richieste in tal senso. Non va inol-

*tre, trascurato che, anche in quest'ultima ipotesi, sarebbe necessario procedere a costosi e metodici lavori di drenaggio delle zone antistanti per dare sicurezza alle operazioni di attracco di detti battelli.*

Il Ministro dei trasporti: **SIGNORILE.**

**TORELLI.** — *Al Ministro dell'interno.* —  
Per sapere —

stante la richiesta dei sindaci dei comuni del comprensorio intermedio di istituire un distacco del corpo dei vigili del fuoco del comune di Vallecrosia (Imperia);

evidenziato come la creazione di tale distacco risponda ad una esigenza della cittadinanza dell'intero comprensorio;

sottolineato come la stessa amministrazione provinciale auspichi tale soluzione nell'ambito del potenziamento e coordinamento del servizio di protezione civile, al fine di rendere più celere l'intervento al servizio della popolazione;

rilevato come il Comando provinciale dei vigili del fuoco di Imperia abbia ritenuto la soluzione proposta valida ai fini della istituzione di un posto di guardia stagionale;

visto che il comune di Vallecrosia, con il contributo finanziario della provincia, ritiene di poter riattare il capannone della vecchia caserma «Bevilacqua» allo scopo di insediarvi il richiesto distacco di vigili del fuoco;

constatato che il Ministero della difesa ha già comunicato la propria disponibilità a cedere la parte del capannone della caserma «Bevilacqua» necessaria alle esigenze dell'auspicato distacco di vigili del fuoco —

se, al fine di soddisfare le sopraesposte esigenze, non intenda autorizzare l'istituzione nel comune di Vallecrosia, nel capannone dell'ex caserma «Bevilacqua», di un distacco del Corpo dei vigili del fuoco.

(4-05458)

**RISPOSTA.** — *La prefettura di Imperia ha confermato che l'esigenza della attivazione di un distacco di vigili del fuoco nel comprensorio Intemelio — estrema zona di ponente di quella provincia — è avvertita da molti anni e vivamente sollecitata dalle autorità e dalle popolazioni locali.*

*Tale esigenza non ha potuto e non può essere, però, soddisfatta con il personale di cui dispone il locale comando provinciale e non è neppure possibile disporre apposite assegnazioni di nuove unità, a causa della carenza degli organici del corpo nazionale vigili del fuoco. Neppure le iniziative intraprese per reperire personale volontario hanno dato esiti positivi, attesa l'impossibilità di individuare un adeguato numero di elementi disponibili all'iscrizione nei quadri del volontariato e in possesso dei prescritti requisiti.*

*Tali difficoltà, unitamente alla carenza di personale permanente, hanno finora impedito l'istituzione di un distacco anche volontario o a cadenza stagionale.*

*Si soggiunge che, in occasione della futura immissione in ruolo degli idonei del concorso a 1500 posti, nonché dei vincitori del concorso a mille posti di vigile del fuoco — le cui procedure sono in corso di espletamento — non si mancherà di riesaminare, nel quadro di un'integrale revisione della distribuzione delle sedi di servizio sul territorio, la possibilità di istituire un distacco a protezione dell'entroterra ventimigliese nel comune di Vallecrosia.*

Il Ministro dell'interno: **SCALFARO.**

**TRAMARIN.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che la situazione dei trasporti e di tutta la visibilità in generale nella provincia di Belluno si trova in condizioni drammatiche che si aggravano ogni giorno sempre di più —

se il Ministero intenda inserire o ha già inserito nei suoi piani pluriennali anche la realizzazione di una nuova linea ferroviaria che congiunge Calalzo, Cortina e Dobbiaco e il miglioramento della linea ferroviaria Padova-Calalzo.

(4-05553)

**RISPOSTA.** — Per il miglioramento delle condizioni di esercizio ed il potenziamento della linea ferroviaria Padova-Belluno-Calalzo, a carico del finanziamento autorizzato dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, per la esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato, sono in via di realizzazione importanti lavori, tra i quali assumono particolare rilevanza i seguenti:

*l'elettrificazione a corrente continua tre chilowatt del tratto Padova-Castelfranco Veneto;*

*il raddoppio del tratto Padova-Vigodarzere;*

*la centralizzazione della monovra degli scambi mediante moderni apparati centrali elettrici stazioni di Padova e Castelfranco Veneto;*

*l'impianto del controllo centralizzato del traffico, compreso l'allungamento dei binari di incrocio di alcune stazioni, sul tratto Castelfranco Veneto-Calalzo;*

*la costruzione di gallerie a protezione della caduta di massi e dalle frane;*

*interventi di presidio per cedimenti di rilevati e instabilità di opere d'arte di consolidamento di ponti e viadotti.*

Per quanto riguarda l'armamento, nel corso degli ultimi anni è stata completata, sulla linea Padova-Calalzo, la sostituzione delle vecchie rotaie di tipo leggero con altre di modello pesante: ciò ha permesso l'elevamento delle velocità di impostazione dei treni fino al massimo ammesso dalle caratteristiche del tracciato.

A seguito, poi, del rafforzamento di trave metalliche, di ponti e di altri interventi, recentemente, è stato anche portato il peso per asse della linea al valore di 20

tonnellate, ammesso sulle principali linee della rete delle ferrovie dello Stato.

La sostituzione delle rotaie leggere con armamento pesante è in via di completamento anche sulla linea Ponte nelle Alpi-Conegliano, sulla quale sarà a breve scadenza possibile l'elevamento fino ai limiti consentiti dal tracciato della velocità dei treni. Sulla stessa linea verrà inoltre installato l'impianto del controllo centralizzato del traffico.

In merito alla realizzazione di un collegamento ferroviario tra Calalzo e Dobbiaco, si fa presente che, nella proposta di piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria elaborata dall'azienda delle ferrovie dello Stato in ottemperanza al dispositivo dell'articolo 1 della citata legge n. 17/1981, attualmente all'esame delle regioni, è prevista la costruzione di una nuova linea sul tracciato Calalzo-Cortina-Dobbiaco, destinata a servire gli importanti bacini turistici esistenti nella zona ed a consentire un più diretto collegamento del Veneto con il transito internazionale di San Candido e, attraverso la linea San Candido-Fortezza, con il transito del Brennero.

Nella suddetta proposta è anche prevista l'esecuzione del raddoppio del tratto Camposampiero-Castelfranco Veneto e di rettifiche di tracciato sulle linee Castelfranco Veneto-Calalzo e Conegliano-Ponte nelle Alpi.

Per altro, in relazione alla necessità di soddisfare in via prioritaria altre esigenze presentanti maggiore urgenza ed importanza ai fini dello sviluppo del trasporto ferroviario, tutti i suddetti interventi risultano compresi tra quelli da realizzare in un secondo tempo.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.