SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Giovedì 26 maggio 2005

811ª e 812ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2005, n. 45, recante disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Amministrazione della pubblica sicurezza, delle Forze di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) – Relatore* BOSCETTO *(Relazione orale).* **(3368-B)**

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2005, n. 44, recante disposizioni urgenti in materia di enti locali. *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).* **(3367-B)**

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 2005, n. 63, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo e la coesione territoriale, nonché per la tutela del diritto d'autore. – *Relatore* MALAN *(Relazione orale).* **(3400)**

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1000)

III. Seguito della discussione della mozione 1-00321, con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, sui brevetti *software* *(testo allegato).*

IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni concernenti la prevenzione e il divieto delle pratiche di mutilazione genitale femminile *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa del senatore Consolo e dei deputati Cé ed altri; Conti; Conti; Di Virgilio e Palumbo). – Relatori* BOSCETTO *e* DALLA CHIESA *(Relazione orale).* **(414-B)**

2. GUBETTI ed altri. – Modifica all'articolo 52 del codice penale in materia di diritto all'autotutela in un privato domicilio. **(1899)**

– DANIELI Paolo. – Riforma dell'istituto della legittima difesa. – *Relatore* ZICCONE *(Relazione orale).* **(2287)**

3. Delega al Governo per la riforma dell'ordinamento giudiziario di cui al regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, per il decentramento del Ministero della giustizia, per la modifica della disciplina concernente il Consiglio di presidenza della Corte dei conti e il Consiglio di presidenza della giustizia amministrativa, nonché per l'emanazione di un testo unico (*Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) – *Relatore* BOBBIO (*Relazione orale*). **(1296-B/*bis*)**

alle ore 16

Interpellanze e interrogazioni *(testi allegati)*

MOZIONE CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 157, COMMA 3, DEL REGOLAMENTO, SUI BREVETTI *SOFTWARE*

(1-00321 *p.a.*)
(8 febbraio 2005)

CORTIANA, BOCO, PETERLINI, MARINI, MONTI, ZANDA, FRANCO Vittoria, CASTELLANI, BAIO DOSSI, MANCINO, PETRUCCIOLI, PEDRAZZINI, BOLDI, AGONI, CHINCARINI, VANZO, TESSITORE, ZAVOLI, PETRINI, DALLA CHIESA, DE ZULUETA, FALOMI, BONFIETTI, DATO, GARRAFFA, PAGANO, CHIUSOLI, BASSO, MACONI, STANISCI, BRUNALE, BRUTTI Paolo, BONAVITA, MICHELINI, BRIGNONE, STIFFONI, MAGISTRELLI, PIZZINATO, LABELLARTE, BISCARDINI, VIVIANI, ACCIARINI, FLAMMIA, TONINI, SODANO Tommaso, MALABARBA, LONGHI, PIATTI, BARATELLA, PILONI, MURINEDDU, BUDIN, DE PAOLI, BASILE, CONTESTABILE, GUERZONI, VILLONE, PASTORE, TIRELLI, BEVILACQUA, SOLIANI, PERUZZOTTI, MANZELLA, MARITATI, LATORRE, FAVARO, ZANCAN, DE PETRIS, MARTONE, CARELLA, TURRONI, DONATI, SCARABOSIO, BIANCONI, PIANETTA, FABBRI, CARRARA, PICCIONI, CHIRILLI, PALOMBO, MARANO, COSTA, MALAN, GRILLOTTI, SEMERARO, MUGNAI, GIULIANO, BETTA, MARINO, IOVENE, RIPAMONTI, BEDIN, VITALI, MODICA, MUZIO, MANFREDI, SALINI, PEDRINI. – Il Senato,

premesso che:

l'art. 52 della Convenzione europea dei brevetti, l'art. 12 della legge italiana sui brevetti, così come le norme nazionali degli altri Stati membri dell'Unione europea, vietano la brevettazione dei *software* in quanto tali;

l'Ufficio europeo dei brevetti ha rilasciato negli ultimi anni oltre 30.000 brevetti di *software*, adottando un'interpretazione restrittiva del divieto di brevettare *software* previsto dall'art. 52 della Convenzione europea dei brevetti;

mentre la giurisprudenza di alcuni Stati europei ha ammesso la brevettabilità del *software*, la giurisprudenza della maggioranza degli Stati dell'Unione europea, tra i quali l'Italia, continua a mantenere un'interpretazione delle norme più aderente alla lettera delle stesse e non ammette i brevetti di *software*;

nel tentativo di armonizzare il quadro normativo, la Commissione dell'Unione europea il 20.2.2002 presentava una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla brevettabilità delle invenzioni attuate per mezzo di elaboratori elettronici (n. Com (2002) 92 definitivo) che, nella sua formulazione originaria, ammetteva la brevettabilità dei *software*;

il Parlamento dell'Unione europea, il 24 settembre 2003, votava degli emendamenti che modificavano profondamente l'impianto della

proposta della Commissione, disegnando un quadro normativo nel quale si chiariva il divieto di brevettare i *software*;

l'adozione della direttiva avviene attraverso procedura di codecisione, che prevede la partecipazione ed il voto sia del Parlamento che del Consiglio;

il 17 maggio 2004 il Consiglio dell'Unione europea esprimeva accordo politico su una posizione comune con la quale si approvava un testo della direttiva che azzerava il risultato del voto democratico espresso dal Parlamento europeo;

successivamente, dietro pressione del proprio Parlamento nazionale, l'Olanda ritirava la propria dichiarazione di voto nel Consiglio europeo, seguita anche dall'Estonia;

la Polonia tra i primi atti della sua adesione ha scelto, con voto del 16 novembre 2004, di ritirare l'appoggio alla decisione politica rilevando ambiguità e contraddizioni nel testo;

considerato che:

il Parlamento europeo ha accolto le istanze dei due milioni di cittadini che contro tale provvedimento si sono schierati e riconoscendo che l'approvazione di tale direttiva, nel suo testo originario proposto dalla Commissione europea, avrebbe bloccato uno dei comparti più avanzati e strategici del nostro sistema economico nazionale e locale, quale l'informatica;

questa proposta di direttiva, con la motivazione di armonizzare il sistema brevettuale europeo in materia di *software*, di fatto sovverte i dettami della Convenzione europea sui brevetti, introducendo la brevettabilità del *software* e dei metodi commerciali;

come già dimostrato negli Stati Uniti il sistema brevettuale, che è stato esteso al *software* da 20 anni, ha rallentato l'innovazione invece che incoraggiarla, spostando i fondi destinati originariamente a ricerca e sviluppo verso i dipartimenti legali delle grosse multinazionali che si occupano a tempo pieno di costose cause brevettuali. Un tale sistema imporrebbe degli oneri eccessivi per le piccole e medie imprese del territorio, vero motore dello sviluppo *software* continentale, e le renderebbe succubi di quelle poche grosse aziende, in maggioranza extraeuropee, che posseggono grandi portafogli di brevetti *software*;

tale proposta è pericolosa perchè introduce ostacoli insormontabili alla creazione di *software*, sia libero che proprietario, sia se ceduto gratuitamente che dietro pagamento. Ogni autore di *software*, libero o meno, è esposto al rischio di dover elaborare soluzioni tecniche che non siano coperte da alcun brevetto *software*, rendendo estremamente complesso ed oneroso il processo di ideazione del *software*, se non del tutto impossibile; spesso infatti il processo di brevettazione del *software* va a coprire il problema nella sua interezza piuttosto che la soluzione, rendendo impossibile operare nel settore coperto dal brevetto senza violarlo;

alla data di oggi il tentativo di far passare la direttiva con procedura abbreviata presso il Consiglio dei ministri europei è stato bloccato dalle insanabili divisioni tra i diversi Paesi membri;

presso la Commissione giuridica del Parlamento sono in discussione almeno due mozioni che chiedono il riavvio dell'intero *dossier*, vista l'inconciliabilità delle posizioni del Consiglio dei ministri e del Parlamento europeo stesso;

rilevato che:

il Paese e diverse amministrazioni locali sono fortemente impegnati, per motivi politici, istituzionali ed economici, a sviluppare e promuovere processi di migrazione da *software* proprietario a *software* libero, e tale processo sarebbe fortemente osteggiato da una proposta di questo tipo;

la genericità con cui le idee vengono descritte e brevettate richiede pochi sforzi, se si hanno a disposizione abbastanza fondi, per brevettare i metodi più banali. In tal modo l'istituto della brevettazione, nato per stimolare l'innovazione in settori in cui essa costa molto, diventa nel settore del *software* una lotteria che va a beneficio di poche aziende. Inoltre la banalità dei brevetti concessi impone notevoli sforzi per elaborare qualcosa di alternativo e, soprattutto, richiede la completa conoscenza di quanto già brevettato, ovvero decine di migliaia di brevetti europei già esistenti e depositati, pur se attualmente non legali,

impegna il Governo, e in particolare i Ministri per l'innovazione e le tecnologie e delle attività produttive, competenti per materia, coerentemente con la decisione del 17 maggio 2004, ad astenersi dall'approvazione del testo di direttiva approvato dal Consiglio dell'Unione europea, dando così un voto che tecnicamente e politicamente risulta come contrario all'approvazione della direttiva e, in conseguenza della modificazione della posizione di altri Paesi dell'Unione e della posizione del Parlamento europeo, a sostenere la posizione di un completo riavvio del *dossier* relativo alla brevettabilità delle invenzioni attuate per mezzo di elaboratori elettronici.

INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-*BIS* DEL REGOLAMENTO, SUL PORTO DI RAVENNA

FABRIS, RIGHETTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – (2-00722 *p.a.*)
(11 maggio 2005)

Premesso:

che il porto di Ravenna rappresenta uno dei principali scali italiani ed occupa una posizione di assoluta preminenza nazionale nelle merci alla rinfusa e nei traffici con tutto il Mar Mediterraneo Orientale ed il Mar Nero;

che tale porto serve un vasto bacino economico dell'Emilia Romagna e di parte della Pianura Padana, contando un numero di occupati, diretti e nell'indotto, pari a quasi 10.000 persone;

che il ruolo e l'importanza dello scalo ravennate sono ormai riconosciuti a tutti i livelli, ovvero, sia per lo sviluppo delle cosiddette Autostrade del Mare sia per quello dei mercati del Mar Mediterraneo e dell'Est Europa;

che la programmazione e l'attuazione degli interventi per il mantenimento, il miglioramento e lo sviluppo infrastrutturale di tale porto sono attualmente messe a rischio dalla mancata concertazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze rispetto al bilancio previsionale per l'anno 2005 dell'ente che lo gestisce;

che, in particolare, dei 143 milioni di euro già deliberati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e registrati dalla Corte dei conti, nonché degli ulteriori 92 milioni di euro previsti nel 2005 per nuovi investimenti e già coperti da finanziamenti certi, solo 7.100.000 euro potranno essere realmente impegnati e solo 14 realmente spesi;

che tale situazione è la conseguenza della posizione assunta dal Ministero dell'economia e delle finanze in ordine alla portata interpretativa dell'articolo 1, comma 57, della legge finanziaria 2005 (legge 30 dicembre 2004, n. 311), che impone alle autorità portuali un tetto in termini di capacità di spesa del 4,5% sul 2003;

che in particolare l'articolo 1, comma 57, della legge finanziaria 2005 (legge 30 dicembre 2004, n. 311) stabilisce che per il triennio 2005-2007 le autorità portuali possono incrementare per l'anno 2005 le loro spese, al netto delle spese di personale, in misura non superiore all'ammontare delle spese dell'anno 2003 incrementato del 4,5% e che per gli anni 2006 e 2007 si applica la percentuale di incremento del 2% alle spese corrispondenti determinate per l'anno precedente;

che ciò si traduce, in termini strettamente operativi, nella assoluta impossibilità per l'autorità portuale di Ravenna di dare attuazione a numerosi progetti di potenziamento e completamento dello scalo portuale da tempo programmati, approvati e finanziati dal Ministero delle infrastrutture;

che tale situazione rischia di pregiudicare irrimediabilmente non solo il livello qualitativo necessario per vincere il confronto sempre più difficile con gli altri porti europei, ma anche i livelli di sicurezza delle persone, dell'ambiente e della navigazione;

in data 22.03.05 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso il proprio Direttore generale, ha trasmesso ad Assoporti le note inviate, rispettivamente, dallo stesso Direttore generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al Ministero dell'economia e delle finanze e alla Corte dei conti, e dal Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al Capo di Gabinetto del Ministero dell'economia e finanze. Entrambe contengono indicazioni ed osservazioni specifiche e ben dettagliate circa l'interpretazione e l'applicazione da darsi alle disposizioni sopra citate, pronunciandosi in particolare per l'esclusione delle spese in conto capitale dalle limitazioni imposte dal comma 57 dell'art.1 della stessa legge finanziaria;

la disposizione da ultimo citata ad avviso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si applica alle sole spese correnti connesse al funzionamento degli enti interessati e con riferimento alla sola gestione di competenza, atteso che la gestione di cassa deve essere necessariamente rapportata alle effettive esigenze dell'ente;

considerato:

che, a seguito della mancata concertazione tra i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, l'autorità portuale di Ravenna è stata costretta a raccogliere l'invito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a riformulare il proprio bilancio prendendo a riferimento l'anno 2003 e a prevedere in bilancio importi pari a 7,1 milioni di euro per la voce «investimenti» e 14 milioni di euro per il capitolo relativo alla «cassa», a fronte, come si è detto, dei 143 milioni di euro di impegni assunti in conseguenza dei decreti ministeriali e delle registrazioni della Corte dei conti, di cui circa 30 milioni solo per stati di avanzamento lavori;

che tale riformulazione rischia di determinare un blocco pressoché totale degli investimenti previsti, nonché dei lavori in corso, con conseguenze pesantissime sull'intera economia del bacino regionale;

che nonostante in sede parlamentare, nell'ambito della discussione e approvazione del cosiddetto decreto sulla competitività, si auspicava che il Governo introducesse le modifiche necessarie a superare tale situazione – che riguarda tutte le autorità portuali del Paese – proprio con l'adozione del decreto-legge n. 35, cosiddetto sulla «competitività» («Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, sociale e territoriale» del 14 marzo 2005), non è stata poi di fatto adottata alcuna iniziativa in tal senso;

che le autorità portuali sono enti pubblici la cui capacità di programmazione ed investimento dipende in parte preponderante dall'entità di finanziamenti erogati dallo Stato;

che le autorità portuali sono da considerarsi enti pubblici nazionali, essendo state istituite da una legge dello Stato (n. 84/94) ed essendo chiamate

– nel proprio ambito territoriale di competenza – a dare attuazione ed a realizzare gli obiettivi perseguiti dal piano generale nazionale dei trasporti;

che le autorità portuali, ancorché chiamate ad operare su un ambito territoriale determinato e limitato, perseguono interessi pubblici aventi carattere ed importanza nazionale, avendo tra le proprie finalità istituzionali quella dell'incremento dei traffici e della produttività dei porti;

che nei porti ove sono state istituite le autorità portuali è inoltre espressamente previsto che lo Stato ha l'onere di destinare risorse per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione;

che le autorità portuali, a differenza degli altri enti locali che come tali operano in una limitata circoscrizione territoriale per perseguire interessi pubblici propri di tale circoscrizione, sono finanziate al 95% direttamente dallo Stato,

si chiede di sapere:

se e quali provvedimenti intenda assumere il Governo a fronte della situazione descritta nella presente interpellanza, che rischia di tagliare fuori il porto di Ravenna dalla competizione internazionale e di subire irrimediabilmente la mancanza di finanziamenti a sostegno del suo sviluppo;

come il Governo valuti la necessità di porre in essere ogni atto di sua competenza finalizzato a consentire all'autorità portuale di Ravenna di sfruttare concretamente i finanziamenti già stanziati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, così da accendere gli investimenti necessari al mantenimento, miglioramento e sviluppo dell'infrastruttura portuale;

come il Governo valuti l'opportunità di promuovere la modifica della normativa attualmente in vigore sopprimendo nell'elenco 1 allegato alla legge finanziaria 2005 (legge 30 dicembre 2004, n. 311) le parole «autorità portuali»;

quali siano i motivi per i quali, nonostante l'Associazione Porti Italiani (Assoporti) e l'autorità portuale di Ravenna si fossero adoperate nei confronti del Governo affinché fossero introdotte modifiche necessarie a superare detta situazione, con l'emanazione del decreto-legge n. 35, cosiddetto «sulla competitività» («Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, sociale e territoriale» del 14 marzo 2005) non è stata prevista alcuna iniziativa in tal senso;

quali siano i motivi per i quali l'autorità portuale di Ravenna, un ente pubblico la cui capacità di programmazione e di investimento dipende necessariamente da erogazioni pubbliche, non possa sfruttare fondi già stanziati da altra amministrazione pubblica per il perseguimento di un pubblico interesse rispetto al quale l'autorità portuale di Ravenna è giuridicamente responsabile ad ogni effetto di legge;

quali siano i motivi per i quali l'autorità portuale di Ravenna – un ente nazionale che, a differenza degli enti locali, oltre a perseguire un interesse nazionale e non già un interesse pubblico proprio di una specifica circoscrizione territoriale, è finanziato al 95% direttamente dallo Stato – risulti completamente incapacitata ad attingere a risorse statali.

INTERROGAZIONI SULLA TRATTA FERROVIARIA CARPI-MANTOVA-VERONA

GUERZONI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Posto che: (3-01256) (9 ottobre 2003)

da lungo tempo, sulla tratta ferroviaria Carpi-Mantova-Verona, come ripetutamente denunciato anche dalla stampa locale, hanno luogo pressoché ininterrottamente gravi disfunzioni (mancato rispetto degli orari, ritardi, soppressioni di treni senza preavviso, ecc.), che già hanno provocato forti disagi, proteste e petizioni degli utenti, denunce e prese di posizione di sindacati, associazioni e dello stesso Sindaco di Carpi;

oltre a tutto ciò, nelle più recenti settimane si sono diffuse notizie, riprese dagli organi di informazione, secondo le quali:

il servizio sulla citata tratta ferroviaria sarebbe sospeso per ben due anni per «lavori» e sostituito ricorrendo a pullman;

sarebbe intenzione delle Ferrovie dello Stato di sopprimere la corsa giornaliera del «Pendolino», Vicenza-Carpi-Roma e viceversa, introdotta appena qualche anno fa e che serve anche Carpi e il suo bacino territoriale di oltre 100.000 abitanti;

rilevato che:

il ricorso ai pullman in sostituzione del servizio ferroviario, purtroppo già sperimentato dieci anni fa, per ben quattro lunghi anni, darà senz'altro luogo a gravi disagi per gli utenti, con danni per la salute delle persone e per la salubrità dell'ambiente, a partire innanzitutto dal traffico stradale, già particolarmente intenso e congestionato oltre che gravemente inquinante;

la soppressione del «Pendolino» risulterebbe del tutto inaccettabile poiché, a cinque anni ormai dal suo allestimento, con un positivo servizio ha soddisfatto esigenze di mobilità in un territorio particolarmente isolato (Carpi-Mantova) che invece per la vita civile che vi si svolge e per la sua significativa economia – Carpi è il centro di un distretto industriale del tessile d'abbigliamento rilevante, le cui produzioni hanno sbocchi consistenti sui mercati europei ed esteri – ha necessità di diffusi ed efficienti collegamenti;

l'area territoriale Carpi-Mantova-Verona risulta ancor oggi particolarmente negletta dal sistema ferroviario poiché, ad esempio, sarà esclusa dal futuro servizio dell'Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), nonostante la forte penalizzazione subita, dovuta al fatto che per ben quattro anni ('88-'92) la linea ferroviaria Carpi-Modena è stata disattivata con pesanti disagi per i cittadini e l'economia locale, proprio per la sperimentazione dell'AV/AC di cui non usufruirà;

tenuto conto che i disagi provocati dai quotidiani disservizi e le notizie circa il possibile blocco per anni del servizio ferroviario e la eventuale

soppressione del «Pendolino» stanno dando luogo a proteste, petizioni e prese di posizione di utenti, cittadini, sindacati, associazioni e dei consigli comunali e provinciali dei sindaci dei territori interessati,

si chiede di sapere:

se le Ferrovie dello Stato abbiano assunto o intendano assumere misure certe ed efficaci affinché cessino le disfunzioni quotidiane del servizio ferroviario che si svolge sulla tratta Carpi-Mantova-Verona, che tanti disagi provocano agli utenti;

se corrisponda a verità che le Ferrovie dello Stato intenderebbero sospendere per due anni il servizio ferroviario sulla tratta Modena-Carpi-Modena e, in caso affermativo, per quali ragioni si adotterebbe una così grave misura e perché non si siano ancora informati di ciò adeguatamente gli utenti oltre che la regione, le province ed i comuni interessati;

se corrisponda a verità che le Ferrovie dello Stato intenderebbero sopprimere definitivamente il «Pendolino» sulla tratta Vicenza-Verona-Mantova-Roma e viceversa, che attualmente serve anche Carpi, e se, in caso affermativo, in considerazione delle conseguenze particolarmente penalizzati per l'economia e la vita civile dell'area Carpi-Mantova che una tale misura provocherebbe, non si ritenga necessario revocare tale decisione eventualmente già assunta o solo ipotizzata.

GUERZONI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – (3-01919)
(25 gennaio 2005)

Premesso che:

la tratta ferroviaria Modena-Carpi-Mantova-Verona è di vitale importanza per un bacino territoriale in cui risiedono quasi un milione di persone ed un territorio in cui sono insediate attività produttive industriali, agricole e terziarie di grande rilevanza e fortemente vocate all'esportazione e che vede ormai annualmente il ripetersi di eventi culturali di primaria importanza e di forte richiamo turistico non solo locale («Festival della filosofia» di Modena, «Festival del libro» di Mantova, ecc.);

detta tratta ferroviaria, erroneamente ritenuta «minore», rappresenta invece un'alternativa indispensabile, a cui i cittadini «pendolari» ricorrono in numero sempre maggiore per sottrarsi all'inquinamento e ad un trasporto su gomma sempre più caotico, inaffidabile e proibitivo, in particolare per raggiungere ogni giorno, per lavoro e per studio, Bologna e gli altri maggiori centri urbani (Modena, Mantova, ecc.);

informato che, anche a seguito del gravissimo incidente del 7 gennaio 2005, verificatosi sulla linea Bologna-Verona, le Ferrovie dello Stato e RFI Spa avrebbero allo studio il trasferimento in tempi brevi di parte del suo traffico, per alleggerirla, sulla Modena-Carpi-Mantova-Verona;

posto che:

detta ipotesi, se da un lato conferma la valenza strategica del collegamento, dall'altro può suscitare preoccupazioni poiché la Modena-Carpi-Mantova-Verona, oltre ad essere a binario unico e non dotata delle più aggiornate tecnologie per la sicurezza – per quanto riguarda la linea ed i convogli – soffre di disservizi di ogni genere anche gravi, che purtroppo si

perpetuano irrisolti o si riproducono puntualmente, ovvero frequenti ritardi e soppressioni di treni, stazioni obsolete e abbandonate, meccanismi di biglietteria automatici spesso inceppati ed inevitabili code anche per ottenere informazioni, mancanza di panchine e di spazi per le soste, pensiline non impermeabilizzate ed incapaci di riparare dalla pioggia, carrozze obsolete, con porte e finestrini di frequente inservibili, prive o con inadeguato riscaldamento, sovraffollate poiché insufficienti, talché non di rado non tutti i viaggiatori possono sedersi, sporcizia diffusa e persistente, frequenti cadute di linee elettriche, arresti improvvisi di locomotori, blocchi dei freni, ecc.;

i disservizi richiamati, oltre ad appesantire il lavoro del personale addetto, colpiscono, con gravi disagi, i cittadini-utenti (pendolari) – per convogli che si fanno ogni giorno più lenti e con ritardi pressoché quotidiani, alle volte anche rilevanti, con i quali si arriva al lavoro, a scuola o all'Università – e sono alla base di ormai annose prese di posizione preoccupate di sindaci e consigli comunali, di petizioni, assemblee, manifestazioni e proteste promosse nel territorio anche da comitati di pendolari che richiedono, con particolare e comprensibile determinazione, di avere garantita la sicurezza per gli addetti alle ferrovie e per i viaggiatori,

si chiede di sapere:

se corrisponda a verità che le Ferrovie dello Stato e RFI Spa abbiano allo studio un trasferimento di quote di traffico dalla tratta Bologna-Verona a quella Modena-Carpi-Mantova-Verona;

se, con riferimento all'eventuale conferma, non si ritenga necessario e urgente che il Ministero, le Ferrovie dello Stato e RFI Spa procedano ad un immediato confronto, per una verifica di fattibilità di tale ipotesi, con i soggetti istituzionali e sociali territoriali interessati, a partire dai comuni di Carpi e Modena, dalla Provincia di Modena e dalla Regione Emilia Romagna;

se, con riferimento alla linea Modena-Carpi-Mantova-Verona, non si ritenga opportuna la predisposizione di un programma di potenziamento e ammodernamento e messa in sicurezza, con il ricorso alle più efficaci tecnologie, dei binari e del materiale rotabile, affrontando e risolvendo in modo duraturo ed efficace le cause dei disservizi nelle stazioni e sui convogli, affinché siano superati gli intollerabili pesanti disagi che i passeggeri quotidianamente da anni denunciano con una determinazione non priva spesso di comprensibile esasperazione;

se, nell'ambito dell'eventuale alleggerimento del traffico sulla linea Bologna-Verona, non si ritenga opportuno che la corsa quotidiana dell'Eurostar proveniente da Vicenza venga nuovamente portata sulla linea Modena-Carpi-Mantova-Verona;

se, nell'ambito del potenziamento e dell'ammodernamento della Modena-Carpi-Mantova-Verona, non si ritenga possibile verificare, in prospettiva, l'ipotesi del raddoppio del binario e, per l'immediato, la possibilità di prolungare il raddoppio del binario – già previsto per il 2008 da Modena a Soliera, nell'ambito del programma AV/AC – anche per i 6,8 chilometri che separano Soliera da Carpi al fine di un possibile

arricchimento dell'offerta di mobilità locale nel territorio, sia per le persone che per le merci, con riferimento alla realizzazione dei programmi di mobilità locale dei comuni di Modena e Carpi oltre che dell'Amministrazione provinciale e della Regione.

GUERZONI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che, dopo il tragico incidente del 7 gennaio 2005, secondo notizie insistenti, si intenderebbe spostare il traffico dalla linea ferroviaria Bologna-Verona anche sulla Modena-Carpi-Mantova-Verona a binario unico; (3-01947) (8 febbraio 2005)

con riferimento alla linea Modena-Carpi-Mantova-Verona,

si chiede di sapere se al Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, risulti:

quali siano i sistemi di sicurezza di cui attualmente essa è dotata;

se i convogli viaggino con due macchinisti o con l'agente unico;

se, ed eventualmente in quante occasioni, sulla suddetta linea sia stato superato il «segnale rosso» (via impedita – pericolo di strage), come risulta purtroppo essere accaduto ben 117 volte negli ultimi quattro anni sull'intero sistema ferroviario italiano.

Con riferimento anche a quanto scritto dall'Amministratore delegato di R.F.I. (FS Rete Ferroviaria Italiana) con lettera del 19 gennaio 2005 in risposta al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di installazioni di tecnologie di sicurezza, per quanto riguarda la Modena-Carpi-Mantova-Verona, si chiede di sapere se risulti al Ministro, per quanto di competenza, se, ed eventualmente entro quali tempi, essa sia interessata alla installazione:

del sistema S.C.M.T. (sistema di controllo marcia treni);

del sistema S.S.C. (sistema di supporto alla condotta dei treni per la riproduzione a bordo delle informazioni di sicurezza da terra);

del sistema G.S.M. – R per conseguire, in materia di sicurezza, «livelli di copertura e prestazioni coerenti con gli *standard* dell'Unione europea, in particolare per la chiamata di emergenza tra il personale di stazione e quello a bordo»;

se per l'installazione dei sistemi S.S.C. e G.S.M. – R sia nell'intendimento del Governo provvedere ai finanziamenti necessari, come richiesto dalle Ferrovie dello Stato nella già citata lettera di risposta al Ministro dall'Amministratore delegato di R.F.I. (FS).

INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-*BIS* DEL REGOLAMENTO, SULLO SVOLGIMENTO DELLA PRIMA SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE DI MANDURIA (TARANTO)

CURTO, BALBONI, BEVILACQUA, BOBBIO Luigi, BONATESTA, BONGIORNO, BUCCIERO, CARUSO Antonino, COLLINO, CONSOLO, COZZOLINO, DANIELI Paolo, DE CORATO, DELOGU, DEMASI, FLORINO, GRILLOTTI, KAPPLER, MAGNALBÒ, MASSUCCO, MEDURI, MENARDI, MORSELLI, MUGNAI, MULAS, PACE, PALOMBO, PEDRIZZI, PELLICINI, PONTONE, RAGNO, SALERNO, SEMERARO, SERVELLO, SPECCHIA, TATÒ, TOFANI, ULIVI, VALDITARA, ZAPPACOSTA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che: (2-00721 *p.a.*) (11 maggio 2005)

la città di Manduria (Taranto) è stata impegnata il 3 e 4 aprile 2005 dalle consultazioni elettorali per il rinnovo del consiglio comunale;

in data 9 maggio 2005 si svolgeva la prima seduta del consiglio comunale medesimo che, in virtù delle norme vigenti, é formato da trenta consiglieri più il sindaco, con all'ordine del giorno, tra gli altri punti, la convalida degli eletti e la surroga dei consiglieri decaduti in quanto assessori;

a tale seduta, allontanatasi l'opposizione, erano presenti solo quattordici consiglieri comunali oltre al sindaco;

il Segretario generale dichiarava valida la seduta invocando, é da ritenere impropriamente, l'articolo 273, comma 6, della legge 267/2000, non tenendo invece doverosamente conto di quanto disposto dall'articolo 38 della già richiamata legge 267/2000, che al comma 2 prevede espressamente che il sindaco non sia computato nel numero complessivo dei presenti;

considerato che lo stesso statuto comunale prevede che il sindaco non sia computato nel numero dei consiglieri,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo circa la singolare interpretazione normativa fatta dal Segretario generale del comune di Manduria;

quali consequenzialmente siano le interpretazioni corrette e, in conseguenza di ciò, quali siano le iniziative che il Governo intenda assumere per invalidare la citata seduta del consiglio comunale di Manduria e tutti gli effetti che ne sono derivati.

INTERROGAZIONE SUI RECENTI SBARCHI DI CLANDESTINI NELL'ISOLA DI LAMPEDUSA

MARTONE, MALABARBA, SODANO Tommaso, DE PETRIS, ACCIARINI, DE ZULUETA, CORTIANA, BATTISTI, LABELLARTE, ZANCAN. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* – Premesso che: (3-02111) (17 maggio 2005)

il giorno 11 maggio 2005, nelle 24 ore, più di mille migranti, di varie nazionalità, sono sbarcati a Lampedusa con mezzi di fortuna, e immediatamente sono stati trasferiti dalle forze dell'ordine al centro di accoglienza presente sull'isola;

analoga situazione si è verificata nell'ottobre 2004 e nel marzo 2005, quando si registrò un massiccio arrivo di migranti. In quelle due occasioni centinaia di immigrati salvati dalla Marina in acque internazionali o giunti irregolarmente fino a Lampedusa, dopo essere stati trattenuti un giorno o due nel centro di permanenza temporanea di quell'isola, sono stati deportati in Libia, pur essendoci la certezza che non si trattasse di cittadini di quel paese;

il ministro Pisanu, nelle due occasioni, ha rassicurato che queste operazioni di rimpatrio sono conformi al diritto nazionale, alle convenzioni internazionali ed ai principi generalmente riconosciuti a salvaguardia dei diritti umani di qualunque persona;

alla luce della situazione drammatica, descritta dai componenti della missione tecnica della Commissione europea recatasi in Libia a seguito della direttiva della Corte europea sui rimpatri forzati da Lampedusa, appare evidente il destino cruento dei rimpatriati;

il *dossier*, redatto dalla commissione, è costituito da settanta pagine di denunce agghiaccianti: arresti arbitrari di cittadini stranieri, uomini, donne, e perfino bambini soli, detenuti da mesi senza sapere il perché, ammassati in campi di raccolta dove si sopravvive a pane e acqua; nessun esame dei singoli casi, ma espulsioni decise con provvedimenti di massa, nessuna possibilità per l'UNHCR, l'agenzia delle Nazioni Unite, di verificare il rispetto dei diritti umani, nessun riconoscimento delle convenzioni internazionali, nessuna garanzia di difesa;

si legge nel rapporto, secondo quanto risulta agli interroganti, che sono stati visitati diversi tipi di centri, e si è scoperto che le condizioni di detenzione variano largamente da appena accettabili a estremamente povere, nonostante gli sforzi delle autorità libiche nel provvedere alle minime necessità. In base a quanto risulta dal citato rapporto, ci sono centri a permanenza temporanea e a lunga permanenza, alcuni dei quali possono essere considerati delle prigioni. I centri di detenzione ricevono inoltre gli immigrati illegali che vogliono rientrare nei loro Paesi su base volontaria e possono rimanere in questi centri fino a quando i loro documenti non

vengono preparati. È stato notato che alcuni centri contengono minori non accompagnati e donne, a volte non ospitati separatamente, e che sono in evidente stato di pericolo. Questo aspetto necessita di un intervento urgente;

gli inviati della Commissione europea descrivono nel loro rapporto un centro di permanenza temporanea nel nord della Libia, in cui i migranti sono detenuti fino a quando sono inviati in altri centri e viene presa una decisione: sia per essere liberati, o deportati direttamente, o forniti di un permesso previsto dalla legge. Questo tipo di centri, secondo quanto risulta dal citato rapporto, sembra siano stati realizzati in maniera improvvisata. Quello di Sulmam è completamente isolato dalla popolazione. Ospita 200 migranti, seduti sulla terra e guardati da poliziotti armati. L'edificio era un granaio, ed è circondato da una cancellata e da diverse costruzioni a un piano. Sempre in base al predetto rapporto, gli *standard* di igiene sono al minimo e le pulizie sono state eseguite appena prima della visita. Non ci sono cucine, luoghi dove mangiare o dove dormire su letti. La maggior parte della gente (principalmente da Niger, Ghana e Mali) sembra sia stata arrestata il giorno prima della visita. Secondo le interviste, erano lavoratori illegali che vivevano in Libia dalla fine degli anni '90. Molti hanno dichiarato di avere avuto un lavoro regolare e di non capire perché siano stati arrestati;

in base a quanto consta agli interroganti, risulta drammatico anche il resoconto sui campi di detenzione a lungo termine illustrato nel *dossier*; essi possono essere considerati prigioni. La differenza è solo fisica. Non ci sono celle separate per sesso, età o nazionalità, ma stanze con circa 200 persone, che ospitano non solo donne, ma intere famiglie con i loro bambini, o minori non accompagnati, mescolati con il resto dei detenuti. Uno dei campi visitati è nel centro di Tripoli, in El Fatah Street. Un altro campo è stato visitato vicino alla città di Misurata, dove sono stati trovati circa 250 detenuti, anche se gli immigrati hanno dichiarato che fino al giorno prima c'erano più di 700 prigionieri. I detenuti sono sorvegliati dalla polizia. Sebbene gli ufficiali abbiano detto che i prigionieri hanno la possibilità di lavarsi e mangiare bene (la cucina era stata rifornita con frutta e verdura), secondo le testimonianze, il giorno prima della visita i detenuti hanno dovuto pulire il centro e il loro pasto normale è limitato a pane e acqua. Un gruppo di circa 20 marocchini, intervistati in francese, ha affermato di non conoscere le ragioni della loro detenzione da più di sette mesi. Hanno detto che lavoravano in Libia da alcuni anni e che la loro intenzione era quella di lavorare in Libia e non in Europa. A Sebha, Ghat e Kufra, nel deserto, secondo quanto risulta dal citato rapporto, è stato notato che i campi contenevano un certo numero di minori non accompagnati, evidentemente in pericolo. Gli inviati di Bruxelles insistono nel sottolineare che la missione dell'Unione europea non ha avuto assolutamente accesso all'esatta procedura che viene seguita per questo tipo di espulsioni;

mancano garanzie anche per quanti, una volta rimpatriati, rischiano di essere arrestati o uccisi; secondo quanto si afferma nel predetto rapporto, la Libia non ha mai firmato la Convenzione di Ginevra del 1951 sulla protezione dei rifugiati e nemmeno il suo protocollo del 1967. La

Costituzione libica prevede una sorta di protezione per i rifugiati. Ma non c'è nessun ufficio che si occupi dei richiedenti asilo e non esistono accordi di cooperazione tra Libia e Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati (UNHCR). L'ufficio locale dell'UNHCR non ha uno *status* ufficiale. Di conseguenza, in pratica, la protezione interna dei rifugiati non è garantita;

il governo libico è sicuramente consapevole dei rischi che i migranti corrono sia all'interno dei centri che nelle operazioni di espulsione dai centri stessi, tanto che ha chiesto e ottenuto dall'Italia mille *body-bag*, i sacchi per il trasporto dei cadaveri. In base all'accordo Berlusconi-Gheddafi, le tabelle allegate al *dossier* documentano inoltre la consegna di 100 gommoni Zodiac, 6 fuoristrada, 3 pullman, 40 visori notturni, 50 macchine fotografiche subacquee, 500 mute da sub, 150 binocoli, 12.000 coperte di lana, 6.000 materassi e cuscini, oltre a 80 *kit* per la stampa di documenti, 50 apparecchiature GPS, 1.000 tende da campo, 500 giubbotti di salvataggio;

considerato che:

queste operazioni di accompagnamento forzato, camuffate da «respingimenti in frontiera», costituiscono gravissime violazioni del diritto interno, del diritto internazionale e del diritto umanitario, come del resto sancito recentemente dalla Corte europea dei diritti umani;

l'art.2 del Testo unico n. 286 del 1998, rimasto immutato dopo la legge Bossi-Fini del 2002, riconosce allo straniero comunque presente sul territorio italiano – e tale certamente è l'isola di Lampedusa – i diritti fondamentali della persona umana previsti dalle norme interne, dalle convenzioni internazionali in vigore e dai principi di diritto internazionale generalmente riconosciuti;

agli immigrati che giungono sull'isola di Lampedusa va comunque riconosciuto innanzitutto il diritto alla comprensione linguistica ed alla notifica individuale in lingua conosciuta dei provvedimenti che li riguardano,

si chiede di sapere

in base a quali informazioni e garanzie, tre settimane dopo la fine della visita in Libia della delegazione europea, il Commissario europeo responsabile per il portafoglio Giustizia, Libertà e Sicurezza, Franco Frattini, risponda così a una interrogazione sui rimpatri da Lampedusa presentata all'Europarlamento: «La riammissione in Libia è stata condotta in conformità con gli accordi tra i governi libico e italiano, con la normativa UE e il relativo diritto internazionale»;

in base a quali informazioni sempre il commissario europeo Frattini, il 19 aprile 2005, davanti alla Commissione diritti umani del Senato, sugli stranieri restituiti a Tripoli affermi: «Quanto alla situazione di Lampedusa, il Governo italiano ha dato ampie assicurazioni che non vi sono stati respingimenti su base collettiva».

se il Governo intenda, come nel nell'ottobre 2004 e nel marzo 2005, in considerazione degli sbarchi avvenuti il 12 maggio a Lampedusa, effettuare rimpatri di massa verso la Libia.

INTERROGAZIONE SUI BENEFICI A FAVORE DEI FAMILIARI DELLE VITTIME DELLA STRAGE DI USTICA

BONFIETTI. – *Al Ministro dell'interno*. – Considerato: (3-02117)
(18 maggio 2005)

che in data 3 agosto 2004 è stata promulgata la legge n. 206, recante «Nuove norme in favore delle vittime del terrorismo e delle stragi di tale matrice»;

che in sede di approvazione di tale legge in sede deliberante la 1ª Commissione permanente del Senato, con parere favorevole del Governo, approvava un ordine del giorno che impegnava il Governo stesso in sede di applicazione della legge ad estenderne i benefici anche ai colpiti dalla tragica vicenda della strage di Ustica;

che con legge 8 agosto 1995, n. 340, ai familiari delle vittime di Ustica erano già stati estesi i benefici della legge n. 302 del 20 ottobre 1990;

che in sede di approvazione della legge finanziaria 2005 la Commissione Bilancio del Senato ha approvato un ulteriore ordine del giorno, sempre con parere favorevole del Governo, ancora con l'invito al Governo ad applicare i benefici di cui alla legge 3 agosto 2004, n. 206, anche ai familiari delle vittime di Ustica;

appreso che:

è giunta dalla Prefettura di Mantova una comunicazione circa l'impossibilità di estensione della legge 206/2004 ai parenti delle vittime di Ustica;

addirittura si porta a sostegno di tale decisione la legge n. 302 e successive modificazioni, che invece, come citato, estendeva i benefici anche ai familiari di tali vittime,

l'interrogante chiede di sapere:

se e quali iniziative si intenda prendere per dare piena attuazione alla legge 3 agosto 2004, n. 206, sia nel rispetto dello spirito della legge stessa, sia nel rispetto delle indicazioni chiaramente espresse dall'organo legislativo nel momento dell'approvazione della legge n. 206 e degli impegni contestualmente presi dal rappresentante del Governo;

inoltre, in ogni caso, se e quali iniziative si intenda prendere per sanare una situazione di ingiustificata preclusione, che diviene particolarmente dolorosa avvicinandosi il venticinquesimo anniversario della strage stessa.

INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-*BIS* DEL REGOLAMENTO, SULLA DENOMINAZIONE D'ORIGINE «PRIMITIVO DI MANDURIA»

CURTO, BALBONI, BEVILACQUA, BOBBIO Luigi, BONATESTA, BONGIORNO, BUCCIERO, CARUSO Antonino, COLLINO, CONSOLO, COZZOLINO, DANIELI Paolo, DE CORATO, DELOGU, DEMASI, FLORINO, GRILLOTTI, KAPPLER, MAGNALBÒ, MASSUCCO, MEDURI, MENARDI, MORSELLI, MUGNAI, MULAS, PACE, PALOMBO, PEDRIZZI, PELLICINI, PONTONE, RAGNO, SALERNO, SEMERARO, SERVELLO, SPECCHIA, TATÒ, TOFANI, ULIVI, VALDITARA, ZAPPACOSTA. – *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* – Premesso che: (2-00723 *p.a.*) (12 maggio 2005)

il sistema di tutela delle produzioni vitivinicole regolato dalla legge 10 febbraio 1992, n. 164, prevede le seguenti classificazioni, enunciate in ordine di garanzia e prestigio delle denominazioni stesse:

Denominazione di origine controllata e garantita (DOCG);

Denominazione di origine controllata (DOC);

indicazioni geografiche tipiche (IGT);

la denominazione di origine «Primitivo di Manduria» fu istituita con decreto del Presidente della Repubblica 30-10-1974;

la stessa denominazione di origine «Gioia del Colle», che prevede l'uso di differenti varietà rivendicabili in etichetta in aggiunta alla denominazione, tra cui il Primitivo, fu istituita con analogo decreto del Presidente della Repubblica solo dopo oltre dieci anni (11 maggio 1987) e rischiò spesso la soppressione per la mancanza di produzione denunciata alle autorità;

proprio nello stesso periodo, fine anni '80 – inizio anni '90, il Primitivo di Manduria, grazie allo spiccato spirito imprenditoriale di alcuni giovani produttori che lo avevano rinnovato nello stile veicolandolo in Italia e all'estero, conobbe i primi grandi successi nonostante fossero anni di crisi determinati dalle estirpazioni incoraggiate dalla CEE e dalle distillazioni dei vini prodotti in massa, che fecero sì che, nonostante il disciplinare di produzione del 1974 avesse previsto e individuato ben 20 comuni tra le province di Taranto e Brindisi, solo pochissimi tra questi (Manduria, Sava, Torricella, Maruggio, Avetrana) continuarono nella puntuale produzione;

contestualmente all'espansione del Primitivo furono varate le IGT, con la conseguenza che furono messi sullo stesso piano i comuni e gli agricoltori che avevano resistito alle lusinghe delle estirpazioni facili e i comuni che non avevano mantenuto questi comportamenti virtuosi;

in conseguenza di ciò il Primitivo fu inserito nelle IGT (cioè in quelle denominazioni di minore importanza e di estensione generalmente

maggiore delle DOC) attraverso le IGT Salento, e cioè delle province di Taranto, Brindisi, Lecce, nelle IGT Tarantino, e cioè della provincia di Taranto, nelle IGT Puglia, ossia di tutto l'intero territorio regionale;

in conseguenza di tale singolare politica si è passati dalle pochissime unità dei Primitivi di Manduria etichettati DOC degli inizi degli anni '90 alle attuali oltre 300 etichette con migliaia di ettari ancora utilizzati tra Santa Maria di Leuca e San Severo, con grande nocumento della storia e della tradizione ma anche del sistema economico collegato al Primitivo;

tale confusione, se è massima in Puglia e sull'intero territorio nazionale, raggiunge livelli elevatissimi all'estero, dove il Primitivo di Manduria dovrebbe costituire un autentico marchio distintivo e non imitabile;

come se non bastassero tutti i rilievi evidenziati, prende sempre più corpo l'ipotesi di un riconoscimento della DOC al Primitivo di Matera, ipotesi che sarebbe certamente in contrasto con lo spirito dell'articolo 1 della richiamata legge n. 164 del 1992;

tutto ciò non avviene invece in altre aree del nostro Paese dove la tutela della tipicità dei prodotti è assolutamente ferrea, così come accade in Umbria, dove nessun'altra Regione può imitare o inserire la denominazione del Sagrantino di Montefalco, così che non può esserci un Sagrantino del Salento o un Sagrantino di Puglia, e tanto in virtù di un decreto ministeriale emanato *ad hoc* dall'allora Ministero delle risorse agricole (decreto ministeriale 20 giugno 2002, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* n. 158 dell'8 luglio 2002), che limitava l'uso del nome del vitigno autoctono «Sagrantino» nella esclusiva designazione e presentazione dei vini DOCG «Montefalco Sagrantino», così come analoghi furono emanati per il Montepulciano d'Abruzzo DOC, per l'Albana di Romagna DOCG e per altre produzioni,

gli interpellanti chiedono di conoscere se rientri tra gli intendimenti del Ministro l'adozione di analoghi provvedimenti per limitare l'uso del nome Primitivo alle sole DOC di Manduria e di Gioia del Colle.