SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 45

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 27 novembre al 10 dicembre 1984)

INDICE

BOLDRINI ed altri: Per la sollecita presentazione della documentazione, richiesta in sede parlamentare, in merito al contributo che le Forze armate possono dare nel settore della protezione civile (1076) (risposta SPADOLINI, *ministro della difesa*) *Pag.* 719

BONAZZI ed altri: Sulle iniziative da intraprendere per eliminare l'obbligo del parere dell'Intendenza di finanza per il rilascio o il rinnovo delle licenze annuali per la rivendita di liquori e bevande alcoliche (1209) (risp. VISENTINI, *ministro delle finanze*) 720

CAVALIERE: Sugli orientamenti del Governo in merito alla situazione che si è creata a Cipro, in seguito alla proclamazione della Repubblica turca di Cipro-Nord (1250) (risp. FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 720

COVATTA: Sui controlli medici effettuati nei confronti dei detenuti del reparto G 7 del carcere romano di Rebibbia, che attuano dal 1° marzo 1984 lo sciopero della fame, ed in particolare sulle condizioni di salute del detenuto Bellosi Francesco (753) (risp. MARTINAZZOLI, *ministro di grazia e giustizia*) 721

CROCETTA: Per un intervento volto all'attuazione degli impegni assunti per la costruzione di un nuovo impianto coking a Gela (Caltanissetta) (962) (risp. DARIDA, *ministro delle partecipazioni statali*) 722

DAMAGIO: Per l'adozione di provvedimenti volti a far riaprire a Gela (Caltanissetta) il centro medico-legale dell'INAIL (906) (risp. DE MICHELIS, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) *Pag.* 722

D'AMELIO ed altri: Per conoscere quali iniziative siano allo studio al fine di ridurre il prezzo del gasolio per uso agricolo (394) (risp. VISENTINI, *ministro delle finanze*) 723

DE CATALDO: Sull'assegnazione degli alloggi realizzati con i fondi messi a disposizione dal Congresso nazionale degli italo-canadesi a favore dei cittadini del comune di Balvano (Potenza) danneggiati dal sisma del 23 novembre 1980, con particolare riferimento al caso della signora Angiolina Bovino (1136) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 724

DI CORATO, PETRARA: Sui motivi dell'intervento della forza pubblica contro i partecipanti alla manifestazione organizzata dai lavoratori della « ICS-Cidneo » di Barletta (Bari), da oltre 4 mesi senza retribuzione e minacciati di licenziamento per la chiusura dell'azienda stessa (784) (risposta SCALFARO, *ministro dell'interno*) 725

DI NICOLA: Per la riattivazione della funivia che collega Trapani al centro turistico di Erice (1161) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 726

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

Sui provvedimenti da adottare a favore dei commercianti e degli agricoltori del trapanese danneggiati dai nubifragi del 19 e 20 settembre 1984 (1191) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) *Pag.* 726

ENRIQUES AGNOLETTI: Sul giudizio del Governo in merito al mancato rispetto da parte dell'Italia degli impegni assunti a Londra nel giugno 1984 in merito alla sospensione di forniture di armi ai due Paesi belligeranti Iran ed Iraq (1167) (risposta SPADOLINI, *ministro della difesa*) 727

FOSCHI: Per la restituzione, da parte della Soprintendenza alle belle arti di Ravenna, dei reperti archeologici rinvenuti a Sorrivoli, frazione di Roncofreddo (Forlì) (813) (risp. GULLOTTI, *ministro dei beni culturali e ambientali*) 728

Per un intervento presso la Repubblica di San Marino volto ad ottenere il disinquinamento del torrente Marano (884) (risposta FIORET, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 728

FRASCA: Sui motivi per i quali non è stata emanata l'apposita ordinanza ministeriale tendente a far destinare con diritto di precedenza gli insegnanti della scuola elementare dell'ex Convitto statale per sordomuti di Gallina (Reggio Calabria) alle scuole elementari ordinarie (1111) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 729

GIANOTTI: Per la rapida predisposizione degli atti necessari ad avviare la costruzione del nuovo ufficio postale di Grugliasco (Torino) (998) (risp. GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 730

LOI: Per un intervento volto a sopperire alle carenze dei servizi aerei da e per la Sardegna (929) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 730

MANCINO ed altri: Per un'azione disciplinare nei confronti del pretore di Roma, dottor Foti, responsabile del provvedimento concernente l'imposizione del numero chiuso nelle iscrizioni alle facoltà di medicina per l'anno accademico 1984-85 (1341) (risposta MARTINAZZOLI, *ministro di grazia e giustizia*) 731

MOLTISANTI ed altri: Per l'adozione di provvedimenti volti a favorire l'esportazione dei prodotti ortivi siciliani (859) (risposta SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 732

PALUMBO: Per la ristrutturazione e la successiva riattivazione della funivia che collega Trapani al centro turistico di Erice (1145) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 735

Sull'opportunità di modificare gli orari dei collegamenti aerei tra Trapani, Milano e Roma (1146) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 735

PANIGAZZI: Sulle iniziative che si intendono assumere per evitare che con l'introduzione dell'orario invernale sia esclusa la stazione di Voghera (Pavia) dalle fermate dei treni rapidi (1169) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 736

PANIGAZZI, GARIBALDI: Sulla veridicità del fatto che il servizio di leva prestato in qualità di ufficiale medico presso ospedali militari sia valutato ai fini della determinazione dei punteggi nei pubblici concorsi o della collocazione nelle graduatorie delle convenzioni nazionali, mentre analogo servizio prestato presso i corpi armati non produce gli stessi effetti (500) (risposta SPADOLINI, *ministro della difesa*) 737

PARRINO: Sulle iniziative che si intendono adottare per eliminare il ripetersi di furti e rapine sui convogli ferroviari, specie quelli a lungo percorso (808) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 737

POLLASTRELLI: Per il rinnovo della concessione in uso della piscina della Scuola allievi sottufficiali (SAS) dell'Esercito di Viterbo alle federazioni sportive che da diversi anni vi organizzavano corsi di nuoto (1184) (risp. SPADOLINI, *ministro della difesa*) 738

RIGGIO: Per un intervento volto a porre fine alla utilizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato di vecchi treni con vagoni scarsamente puliti e privi di ogni *comfort* sulle linee ferroviarie dell'Italia meridionale (951) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 739

SCLAVI: Per la modifica del decreto ministeriale 4 maggio 1981 del Ministero delle finanze, concernente le norme per la fabbricazione e l'uso di speciali contrassegni da applicare ai recipienti contenenti prodotti vinosi (278) (risp. VISENTINI, *ministro delle finanze*) 740

SEGA: Sulle iniziative che si intendono adottare per assicurare il pagamento dei crediti che numerose piccole aziende industriali ed artigianali, in particolare la CMP di Adria (Rovigo), vantano nei confronti del gruppo saccarifero Montesi (1128) (risp. ALTISSIMO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 741

Sulle iniziative che si intendono assumere per garantire all'ufficio postale di Adria (Rovigo) un adeguato servizio di telex

(1193) (risp. GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) *Pag.* 741

SIGNORELLI: Sulla mancata realizzazione della palestra presso la scuola media « P. Vanni » di Viterbo (1216) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 742

BOLDRINI, GIACCHÈ, FERRARA Maurizio. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — in base a specifiche richieste avanzate ripetutamente in sede parlamentare per avere entro breve termine un prospetto relativo al ruolo ed al contributo che le Forze armate possono dare nel settore della protezione civile — quando intenda presentare la documentazione sopra richiamata che indichi quali sono i programmi già finanziati con i fondi dei capitoli di competenza, specificando l'onere aggiornato e lo sviluppo pluriennale degli impegni assunti.

(4 - 01076)

(25 luglio 1984)

RISPOSTA. — Gli impegni finanziari gravanti sul capitolo del Ministero della difesa relativo alla protezione civile sono riportati nello specchio che segue:

RIEPILOGO SINTETICO IMPEGNI FINANZIARI DELLE FORZE ARMATE SUL CAPITOLO 4071 E 4071/R DI PROTEZIONE CIVILE

ESERCITO:

per acquisizione automezzi ordinari e speciali, attrezzature e macchine operatrici del Genio (totale 660 unità), per un onere complessivo di lire 44.200 milioni, è stato programmato il seguente finanziamento:

1981 per lire 20.000 milioni;
1982 per lire 16.400 milioni;
1983 per lire 7.800 milioni;

per effettuazione lavori di adeguamento alle infrastrutture, per un onere complessivo di lire 28.380 milioni, è stato programmato il seguente finanziamento:

1982 per lire 16.100 milioni;
1983 per lire 12.280 milioni;

per acquisizione elicottteri, materiale di supporto al suolo e unità sanitaria mobile elitrasportabile, per un onere complessivo di lire 56.050 milioni, è stato programmato il seguente finanziamento:

1982 per lire 22.700 milioni;
1983 per lire 3.350 milioni;
1984 per lire 30.000 milioni;

per acquisizione di apparecchiature trasmissioni radio e filo, *shelter,* sistemi di gestione automatica risorse e strumentazione varia, per un onere complessivo di lire 22.790 milioni, è stato programmato il seguente finanziamento:

1982 per lire 17.600 milioni;
1983 per lire 4.800 milioni;
1984 per lire 390 milioni;
Totale lire 151.520 milioni.

MARINA:

per acquisizione di unità da trasporto e sbarco tipo LPD, mezzi navali attrezzati *ad hoc,* supporto logistico per impiego elicotteri ed automezzi per trasporto materiali in zone colpite e materiali vari, per un onere complessivo di lire 145.000 milioni, è stato programmato il seguente finanziamento:

1981 per lire 8.000 milioni;
1982 per lire 12.850 milioni;
1983 per lire 12.900 milioni;
1984 per lire 30.310 milioni;
1985 per lire 80.940 milioni;
Totale lire 145.000 milioni;

AERONAUTICA:

per acquisizione di motori aerei, apparecchi ad ala fissa e rotante con revisione prezzi e differenza cambio monetario, per un onere complessivo di lire 129.158 milioni, è

stato programmato il seguente finanziamento:

1981 per lire 4.721 milioni;
1982 per lire 90.166 milioni;
1983 per lire 1.336 milioni;
1984 per lire 32.935 milioni;
Totale lire 129.158 milioni,

di cui il 26 per cento circa all'estero e della rimanente quota nazionale l'8 per cento impegnato al Sud.

Totale generale Difesa: lire 425.678 milioni.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(26 novembre 1984)

BONAZZI, POLLASTRELLI, GIURA LONGO. — *Ai Ministri delle finanze e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che la divergenza sorta tra i Ministri in indirizzo sulla persistenza dell'obbligo del parere dell'intendente di finanza per il rilascio o il rinnovo delle licenze annuali per la rivendita di liquori e bevande alcoliche è stata risolta, come risulta dalla circolare 19 marzo 1984, I/1984/150/DOC/31/I.F., della Direzione generale delle dogane e delle imposte dirette, con il mantenimento dell'obbligo del parere;

che, oltre che opinabile dal punto di vista giuridico, tale soluzione appare, in pratica, inopportuna,

gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri competenti non ritengano di modificare la decisione comunicata con la circolare sopracitata o, comunque, promuovere le misure, anche legislative, necessarie per eliminare l'obbligo del parere del prefetto.

(4 - 01209)

(28 settembre 1984)

RISPOSTA. — L'obbligo del parere dell'intendente di finanza per il rilascio e il rinnovo della licenza annuale per la vendita di liquori e bevande alcoliche discende dall'articolo 2 del regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 23.

A seguito delle perplessità sorte in merito alla permanenza di tale obbligo dopo l'entrata in vigore della legge 14 ottobre 1974, n. 524, che ha modificato il precedente procedimento di rilascio delle licenze di pubblica sicurezza, si è ritenuto di dover, al riguardo, sentire il parere dell'Avvocatura generale dello Stato.

Quest'ultima ha espresso l'avviso che le due norme citate siano perfettamente compatibili in quanto la prima soddisfa esigenze di carattere fiscale, mentre la seconda disciplina aspetti di programmazione commerciale.

Sulla base di tale assunto, integralmente recepito dalla Presidenza del Consiglio, è stata emanata la circolare n. 31/I.F. del 19 marzo 1984, con la quale si conferma che la licenza annuale per la vendita di liquori e bevande alcoliche non può essere rilasciata o rinnovata se non su conforme parere delle competenti Intendenze di finanza.

Il Ministro delle finanze
VISENTINI

(1° dicembre 1984)

CAVALIERE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere le linee della politica italiana nei confronti della situazione di Cipro, critica fin dal 1963, quando la comunità greca cominciò a praticare nei confronti della comunità turca discriminazioni divenute sempre più pesanti ed insopportabili con il passare degli anni.

La dichiarazione di indipendenza e la creazione della Repubblica turca di Cipro-Nord pongono problemi nuovi che, per la posizione geografica dell'isola, non possono essere trattati superficialmente, facendo astrazione dalla realtà, e l'Italia potrebbe giocare un ruolo importante che, se improntato ad obbiettività, potrebbe essere decisivo per preservare l'unità dell'isola di Cipro, garanzia di pace, stabilità e sicurezza nel Mediterraneo.

(4 - 01250)

(16 ottobre 1984)

RISPOSTA. — Il Governo ha ben presente il problema di Cipro in tutta la complessità delle sue differenti componenti ed il significato che esso riveste anche in termini di tensione nell'area del Mediterraneo.

In questo quadro, da parte italiana non si è mancato di rilevare in ogni appropriata circostanza e sede — da ultimo in occasione della seconda tornata delle « conversazioni indirette », condotte a New York tramite il segretario generale delle Nazioni Unite — la necessità di una maggiore flessibilità negoziale di tutte le parti coinvolte quale presupposto per una composizione della controversia che tenga conto delle ragionevoli aspettative delle due etnie dell'isola e salvaguardi, nel contempo, il principio dell'unità di Cipro.

Ad avviso del Governo, l'iniziativa di buoni uffici di Perez de Cuellar, su mandato del Consiglio di sicurezza dell'ONU, rappresenta a tal fine un'opportunità forse irripetibile. In questo senso ci siamo esplicitamente espressi a più riprese tanto ad Ankara quanto a Nicosia e ad Atene.

Tutto il rilievo e la considerazione che il Governo italiano attribuisce alla questione di Cipro sono dimostrati dalla costante menzione di tale problema nel contesto dell'intervento annuale del Ministro degli affari esteri all'Assemblea generale delle Nazioni Unite, da ultimo nella sessione di quest'anno, il 2 ottobre 1984. In tale occasione il Ministro degli esteri, nel ricordare la gravità della crisi connessa all'irrisolto conflitto cipriota, ha rivolto un caldo appello a tutte le parti interessate affinchè non facciano mancare il loro concreto contributo di buona volontà diretto ad un'equa soluzione della controversia in atto.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
FIORET

(4 dicembre 1984)

COVATTA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere quali controlli medici sono stati effettuati nei confronti dei detenuti del reparto G 7 del carcere di Rebibbia, che effettuano dal 1° marzo 1984 lo sciopero della fame, e per conoscere, in particolare, le condizioni di salute del detenuto Bellosi Francesco, per il quale il presidente della Corte d'assise di Roma, dottor Santiapichi, nel corso del processo in cui lo stesso Bellosi figura fra gli imputati, ha disposto una visita specialistica.

(4 - 00753)

(4 aprile 1984)

RISPOSTA. — I detenuti del reparto G 7 della casa circondariale « Nuovo Complesso » di Rebibbia iniziarono il 1° marzo 1984 uno sciopero della fame per protestare contro l'applicazione del cosiddetto articolo 90 « aggravato » nei confronti di alcuni detenuti ristretti in altri istituti penitenziari.

Tale manifestazione si concretò nella astensione dall'assunzione di cibo solido. La protesta non fu intrapresa e portata a termine sempre dalle stesse persone. Quasi tutti i ristretti nel reparto G7 si alternarono, infatti, nell'astensione dal cibo.

Riguardo ai controlli sanitari svolti sugli scioperanti nel corso della protesta, portata a termine tra il 27 e il 31 marzo successivi, è da precisare che i detenuti furono quotidianamente visitati dal sanitario in servizio nell'istituto e periodicamente sottoposti a prelievi del sangue e dell'urina per esami di laboratorio di controllo. Taluni di essi tuttavia si rifiutarono di essere sottoposti a visita medica.

Il detenuto differenziato Francesco Bellosi, arrestato il 13 giugno 1982 per i reati di associazione sovversiva, banda armata, concorso in omicidio ed altro, si trova ristretto dal 22 febbraio 1983 nella casa circondariale « Nuovo Complesso » di Rebibbia, reparto G 7, per motivi di giustizia, proveniente dalla casa circondariale di Nuoro.

Il Bellosi, quando ancora effettuava lo sciopero della fame, venne inviato il 28 marzo scorso presso l'ospedale « San Camillo » di Roma per essere sottoposto a visita specialistica disposta dalla I Corte d'assise di Roma.

La diagnosi di ricovero fu di « sospetta angina di *prinz-metal* ». Il Bellosi fu poi dimesso dal nosocomio e riassociato alla casa circondariale « Nuovo Complesso » di Rebibbia il 26 aprile con la seguente diagnosi:

« cardiopatia ischemica — attacchi ischemici transitori miocardici controllati con calcioantagonisti — test all'ergonovina e scintigrafica miocardica negativi ».

Tale diagnosi è stata riconfermata con relazione sanitaria del 28 settembre scorso.

Il Bellosi è tuttora sottoposto a periodiche visite di controllo.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTINAZZOLI

(30 novembre 1984)

CROCETTA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Premesso che con un accordo in data 14 gennaio 1984 tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e l'ENI-Chimica si è concordato (a fronte della messa in cassa integrazione guadagni straordinaria di 300 dipendenti del petrolchimico di Gela) un programma complessivo di investimenti in direzione della chimica di base per adeguamenti tecnologici, ristrutturazioni, recuperi energetici, eccetera, e per la costruzione di un nuovo impianto coking, come anche ribadito nel protocollo d'intesa tra Governo e parti sociali del 14 febbraio 1984;

constatato, altresì, che un precedente accordo tra organizzazioni sindacali e ANIC di Gela del settembre 1977 prevedeva, oltre la cassa integrazione guadagni straordinaria per 1.500 lavoratori, 200 miliardi di investimenti per la realizzazione di tre nuovi impianti (sesta linea politene, metionina e metilmetacrilato) e che gli ultimi due impianti non sono stati realizzati,

l'interrogante chiede di sapere:

se il CIPI abbia deliberato l'investimento necessario alla costruzione del nuovo impianto coking e se quest'impianto sarà ubicato nello stabilimento petrolchimico di Gela;

se il Ministro non ritenga opportuno operare affinchè si scongiuri la vecchia logica, come dimostrato dalle esperienze del passato, che vede realizzate le parti negative degli accordi sindacali, mentre le parti positive, come la costruzione di nuovi impianti, non vedono mai la realizzazione.

(4 - 00962)

(8 giugno 1984)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue sulla base di notizie fornite dall'ENI.

In linea con il piano CIPI ed in armonia con una riorganizzazione complessiva del settore chimico, l'ENI ha considerato il problema di Gela nel quadro di una operazione nazionale di risanamento del settore.

In tale area è prevista la realizzazione di un nuovo impianto per la produzione di coke tecnologico da destinare alla produzione di elettrodi per l'industria dell'acciaio.

Il progetto, ad alto contenuto tecnologico ed innovativo, prevede l'ottenimento di un prodotto ad elevato valore aggiunto e nel contempo il potenziamento della capacità di conversione spinta della raffineria di Gela.

L'impianto, primo del genere in Italia, dovrebbe consentire un risparmio nell'importazione di circa 100.000 tonnellate annue di needle coke dagli USA e dal Canada.

Attualmente sono in corso le prove per la scelta delle tecnologie da utilizzare sulla base degli studi di fattibilità. In seguito si procederà all'installazione di un impianto pilota allo scopo di acquisire gli elementi necessari per procedere al relativo investimento.

Il Ministro delle partecipazioni statali
DARIDA

(1° dicembre 1984)

DAMAGIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che nel 1960 l'INAIL istituiva a Gela (Caltanissetta) un ambulatorio di pronto soccorso e cura per i lavoratori infortunati, adeguatamente attrezzato con astanteria ed apparecchiature mediche;

che tale ambulatorio ha continuato ad erogare le sue prestazioni sino al 1981, assistendo circa il 60 per cento degli infortunati sul lavoro della provincia di Caltanissetta;

che, con l'entrata in vigore della legge di riforma sanitaria, tale tipo di assistenza è passata ai medici ed alle strutture pubbliche SAUB, mentre gli adempimenti medico-legali sono rimasti di competenza dell'INAIL,

che nel 1981, procedendo alla ristrutturazione dei propri servizi, ha istituito dei centri medico-legali in tutto il territorio nazionale;

che in detto piano di ristrutturazione era prevista anche l'istituzione del centro di Gela che — dopo qualche mese — nel giugno 1981, è stato chiuso, causando così agli infortunati da assistere (il 60 per cento della provincia) condizioni di gravissimo disagio sotto gli aspetti amministrativo, medico-legale ed assistenziale,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi per i quali l'INAIL ha deciso di cessare ogni attività a Gela, dopo una presenza ultraventennale;

quali provvedimenti urgenti si intendono adottare perchè l'INAIL torni ad operare a Gela con un centro medico-legale che possa provvedere all'assistenza amministrativa ed alle prestazioni medico-legali agli infortunati del comprensorio gelese, comprendente i comuni di Gela, Niscemi, Mazzarino, Butera, Riesi, Sommatino e Delia.

L'interrogante evidenzia, infine, la necessità che l'INAIL, nel riaprire il centro medico-legale di Gela, predisponga un adeguato servizio amministrativo per il disbrigo delle pratiche di indennità per l'inabilità temporanea totale e di quelle relative alla valutazione dei postumi permanenti eventuali e all'assegnazione del punteggio di invalidità permanente, parziale o totale, con la corresponsione delle rendite spettanti.

(4 - 00906)

(24 maggio 1984)

RISPOSTA. — Il passaggio dell'ambulatorio staccato di Gela alla gestione autonoma dei servizi di assistenza sanitaria è stato deliberato dal consiglio di amministrazione dell'INAIL nel giugno del 1980, in ottemperanza alla legge n. 833 del 1978 che attribuisce al Servizio sanitario nazionale l'erogazione delle cure ed il pronto soccorso, riservando all'Istituto stesso le funzioni in materia medico-legale.

Per quanto riguarda l'istituzione di un ufficio locale per l'assistenza amministrativa e l'erogazione delle prestazioni di competenza agli infortunati del comprensorio gelese, l'INAIL a suo tempo ha effettuato le necessarie ricerche per il reperimento di locali idonei allo scopo, ma le stesse non hanno dato esito positivo.

Attualmente, peraltro, è all'esame degli organi deliberanti dell'Istituto la revisione del piano di potenziamento delle proprie strutture periferiche, in cui potrebbe essere inserita la previsione di una unità con sede a Gela.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DE MICHELIS

(26 novembre 1984)

D'AMELIO, DELLA PORTA, FALLUCCHI, SCARDACCIONE, FERRARA Nicola. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che il mondo agricolo attraversa un periodo di crisi, aggravata dal maggior costo della manodopera e della meccanizzazione;

considerato che i carburanti agricoli, amministrati dall'UMA, hanno subìto recentemente un notevole aumento, tanto che il prezzo della nafta o gasolio per uso agricolo è ormai equiparato con quello riservato alla motorizzazione per uso civile, con la sola differenza del pagamento per chilogrammo;

visto che è venuto, di fatto, a mancare il beneficio del prezzo politico, con sensibili, negativi riflessi sull'economia delle famiglie dei coltivatori diretti e degli agricoltori,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si intendano promuovere per ridurre il prezzo del gasolio per uso agricolo.

(4 - 00394)

(6 dicembre 1983)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ed a nome del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Il prezzo del carburante per uso agricolo è formato da una componente industriale fissata dal CIP in relazione all'andamento del mercato, e che è la medesima di quella

dei carburanti per autotrazione, e da una componente fiscale.

Quanto alla prima di queste due componenti, non è ipotizzabile alcun intervento per la riduzione del prezzo di base alla produzione: l'esperienza del mercato dimostra, infatti, largamente, come in simili casi il risultato sarebbe la immediata rarefazione dei prodotti alla rete di distribuzione.

Nè è possibile agire sulla componente fiscale perchè il prodotto in questione, già totalmente esente da imposta di fabbricazione, è altresì agevolato per ciò che concerne l'IVA, in quanto per le cessioni ad esso relative si applica l'aliquota ridotta prevista dal decreto-legge 1° ottobre 1982, n. 697, convertito nella legge 29 novembre 1982, n. 887, così come precisato con la risoluzione della Direzione generale delle tasse e delle imposte indirette sugli affari n. 343499 del 10 novembre 1983.

Il Ministro delle finanze
VISENTINI

(1° dicembre 1984)

DE CATALDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Premesso:

che, a seguito del terremoto del 23 novembre 1980, tra gli interventi in favore delle popolazioni colpite dal sisma vi è stato anche quello generoso della comunità canadese che, tramite il Congresso nazionale degli italo-canadesi (NCIC) ha consentito, tra l'altro, la realizzazione nel comune di Balvano (Potenza) di un certo numero di alloggi da destinare a cittadini sinistrati;

che il comune di Balvano, a seguito di intese con il NCIC e con la Regione Basilicata, ha indetto un concorso per l'assegnazione degli alloggi costruiti con i fondi messi a disposizione dal NCIC stabilendo i requisiti per la partecipazione degli aventi diritto,

l'interrogante chiede che venga accertato:

se nelle assegnazioni siano stati rispettati i criteri stabiliti nel bando di concorso;

se la commissione prevista dal suddetto bando, e composta dal pretore del mandamento o da un suo delegato, dal presidente del NCIC o da un suo delegato, dal rappresentante della Regione Basilicata, dal sindaco di Balvano o da un suo delegato e da un rappresentante della minoranza del Consiglio comunale, si sia mai riunita e se abbia steso i verbali delle sue riunioni;

se risponda al vero quanto riferito all'interrogante, che cioè si è proceduto alle assegnazioni secondo criteri clientelari, moralmente riprovevoli oltre che penalmente rilevanti, senza rispettare i criteri fissati nel bando di concorso;

per quale ragione la signora Bovino Angiolina, cinquantottenne, riconosciuta affetta da bronchite cronica asmatica enfisematosa con conseguente insufficienza respiratoria, nonchè da artrosi deformante poliarticolare, la quale abita in un prefabbricato di legno con pareti e soffitto formati da elementi sconnessi e non idonei a proteggere dal freddo e dalle altre inclemenze atmosferiche, non sia stata ritenuta idonea all'assegnazione di un appartamento.

L'interrogante chiede, altresì, di conoscere gli intendimenti del Governo nel caso in cui sussistano le irregolarità esposte, le quali ovviamente dovranno essere denunciate alla Procura della Repubblica di Potenza.

(4 - 01136)

(5 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il 30 aprile 1984 il comune di Balvano bandiva un concorso per l'assegnazione di proprietà di alloggi costruiti con fondi del Congresso nazionale italo-canadese.

Per parteciparvi era previsto come requisito essenziale essere proprietari di un alloggio, sito nel comune, distrutto dal terremoto del 23 novembre del 1980, ovvero demolito — o da demolire — e non più ricostruibile nello stesso posto per divieti di carattere urbanistico e geologico.

Lo scorso 25 luglio, l'apposita commissione per l'assegnazione degli alloggi esaminava le 47 domande pervenute e ne escludeva 10, dalla cui documentazione allegata risultava che l'abitazione danneggiata dal

sisma era ricostruibile nello stesso luogo, in base ai piani urbanistici vigenti.

Tra gli esclusi figurava la signora Angela Bovino, per il fatto che due fabbricati di sua proprietà, danneggiati dal terremoto, erano stati inseriti nel piano di recupero, senza, peraltro, che l'interessata avesse presentato alcun progetto per il loro riadattamento.

La signora Bovino vive attualmente, in via provvisoria, con altri tre familiari, in un prefabbricato di 46 metri quadrati dotato di servizi igienici e con pavimenti in ceramica.

Dai verbali della commissione, redatti per ogni singola seduta, non si rilevano, comunque, elementi dai quali poter desumere che non siano stati osservati i criteri fissati dal bando di concorso.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(30 novembre 1984)

DI CORATO, PETRARA. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Premesso:

che i 170 lavoratori della « ICS-Cidneo » di Barletta sono da oltre 4 mesi senza salario e stipendio;

che l'azienda minaccia la chiusura dell'attività produttiva;

che l'amministratore unico dell'azienda, signor Amilcare Ruggieri, di Brescia, è in stato di arresto presso le carceri di Varese;

che lo stesso ha ottenuto ingenti finanziamenti pubblici a tasso agevolato e a fondo perduto;

che per questo stato di cose i lavoratori, sotto il patrocinio della federazione unitaria CGIL, CISL e UIL di Barletta, stavano effettuando una pacifica manifestazione di protesta per le strade cittadine al fine di richiamare l'attenzione della pubblica opinione e delle autorità per ottenere il regolare pagamento dei salari e degli stipendi arretrati di 4 mesi,

gli interroganti chiedono:

a) di conoscere dal Ministro dell'interno le ragioni dell'intervento della forza pubblica (polizia di Stato e carabinieri) sui manifestanti e del fermo di alcuni di essi, anche se subito rilasciati;

b) perchè, mentre si è intervenuti con la forza pubblica nei confronti di pacifici manifestanti che protestavano perchè fossero riconosciuti dei legittimi diritti, non si prendono provvedimenti nei confronti dell'amministratore Ruggieri, che a più riprese ha minacciato lo smantellamento e la chiusura della fabbrica, buttando sul lastrico 170 lavoratori e non pagando per 4 mesi i relativi stipendi e salari ai lavoratori della « Cidneo » di Barletta (BA).

(4 - 00784)

(11 aprile 1984)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministero di grazia e giustizia.

La mattina del 4 aprile 1984, circa 170 dipendenti dello stabilimento « Cidneo » di Barletta, da tempo in agitazione per la mancata erogazione di salari arretrati, si recavano presso il comune per sollecitare un intervento dell'Amministrazione comunale diretto ad acquisire crediti a favore della azienda in crisi dalla Regione o da istituti bancari.

Verso le ore 10 circa, 70 operai raggiungevano alla spicciolata la linea ferroviaria Milano-Bari, all'altezza del passaggio a livello di via Imbriani, sostando sui binari e bloccando così il traffico dei convogli per un'ora e mezza circa.

Sul posto interveniva personale della polizia di Stato e dell'Arma dei carabinieri diretto da un funzionario del locale commissariato, che invitava ripetutamente i dimostranti ad allontanarsi dal luogo.

Risultati vani i rituali inviti, il funzionario suddetto ordinava la dispersione dei manifestanti che si allontanavano senza che si rendessero necessari ulteriori interventi coattivi. Due di essi venivano fermati e immediatamente rilasciati, dopo l'identificazione.

Sui fatti il locale commissariato ha inoltrato un rapporto all'autorità giudiziaria.

Il signor Amilcare Ruggeri, amministratore delegato della s.p.a. « Cidneo », dopo l'arresto avvenuto l'8 marzo 1984 a Brescia e

la successiva detenzione presso la casa circondariale di Varese, ha ottenuto la libertà provvisoria il 5 aprile successivo, previo pagamento di cauzione.

Il procedimento penale a suo carico pende tuttora presso il Tribunale di Brescia.

A carico del Ruggeri risulta, inoltre, pendente presso la Procura della Repubblica di Brescia altro procedimento penale a seguito di denuncia dell'Arma dei carabinieri della stessa città.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(29 novembre 1984)

DI NICOLA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se risponde a verità la notizia di stampa che annuncia la soppressione della funivia Trapani-Erice da parte del Ministero, mentre il ripristino dell'entrata in funzione di detta funivia è enormemente importante per lo sviluppo sociale, economico e, soprattutto, turistico delle due città.

Essa, nel passato, è stata utilizzata dalla popolazione locale, priva di un mezzo di trasporto, oltre che da numerosissimi turisti, che la ritenevano giustamente utile e suggestiva e permetteva di collegare, in pochi minuti, la vetta ericina con la città capoluogo.

Si chiede, pertanto, di conoscere quali urgenti provvedimenti il Ministro intenda adottare per l'immediata ripresa della piena funzionalità della funivia Trapani-Erice.

(4 - 01161)

(19 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si premette che nel settore dei trasporti a fune, trasferiti alle Regioni, la residua competenza dell'Amministrazione statale è limitata alla materia riguardante la sicurezza.

Pertanto l'Amministrazione statale non può adottare direttamente alcun provvedimento, nè per la soppressione del servizio, nè per la ripresa della funzionalità della funivia, ma può solamente esprimere il nulla osta per quel che concerne, appunto, la sicurezza.

Per quanto riguarda, comunque, la funivia Trapani-Erice, si fa presente che il suo esercizio ha avuto inizio nel 1950 ed è stato sospeso fin dal 1976 in quanto non in condizioni di garantire la pubblica incolumità.

Di recente, è stato presentato un progetto per l'ammodernamento della predetta funivia, progetto che proponeva la riutilizzazione di strutture oramai rese pericolose dal degrado provocato dal lungo tempo trascorso e dalla mancata necessaria manutenzione nel periodo di chiusura dell'esercizio.

La Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, concordando con il parere espresso dalla Commissione per le funicolari aeree e terrestri, in relazione ai rilievi derivanti dall'esame tecnico, non ha ritenuto meritevole di approvazione il predetto progetto ed ha comunicato alla Regione Sicilia ed alle altre Amministrazioni interessate che, ove si ritenesse utile procedere ad un ripristino dell'impianto, dovrebbe essere presentato un nuovo progetto completo di rifacimento della funivia.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(14 novembre 1984)

DI NICOLA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere se e quali idonei, urgenti interventi intendano adottare a favore degli operatori commerciali della città di Trapani e dei coltivatori agricoli della zona, danneggiati gravemente dal recente nubifragio (19-20 settembre 1984), che ha ulteriormente compromesso la capacità economica e sociale già duramente segnata a seguito di eventi calamitosi dello stesso tipo verificatisi negli ultimi anni, a cui organi locali avrebbero potuto e dovuto porre riparo con i cospicui finanziamenti appositamente disposti dallo Stato e dalla Regione siciliana.

È opportuno rilevare che il comune capoluogo (Trapani) e il limitrofo comune di Erice mancano ancora di programmazione urbanistica (piano regolatore) e di un piano

per la regolamentazione del bacino imbrifero contiguo.

I danni del più recente nubrifagio sono ingenti: case e negozi allagati, masserizie e forniture distrutte dalla melma, danneggiati vigneti e produzioni diverse.

(4 - 01191)

(26 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dei Ministri per il coordinamento della protezione civile e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Il violento nubifragio che ha colpito nei giorni 19 e 20 settembre 1984 la città di Trapani ha provocato rilevanti inondazioni con gravi danni ad appartamenti, negozi e botteghe artigiane.

In riunioni svoltesi presso la Prefettura ed il Comune è stata quindi esaminata la possibilità di richiedere, a favore delle categorie danneggiate, le provvidenze previste dalla legge 13 febbraio 1952, n. 50, modificata con la legge 15 maggio 1954, n. 234.

A tal fine, il prefetto di Trapani ha interessato anche il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Dati, però, i prolungati tempi di attuazione della normativa suddetta ed in considerazione della modesta entità delle provvidenze ivi previste, le categorie commerciali ed artigiane danneggiate hanno rinunciato a tale possibilità, insistendo piuttosto per la realizzazione di opere idrauliche per difendere la città dalle alluvioni.

Il prefetto di Trapani ha quindi disposto un sopralluogo nelle zone in cui dovranno essere localizzati i lavori di difesa idraulica, cui hanno partecipato i sindaci, i tecnici dei comuni interessati, i tecnici del Consorzio per l'area di sviluppo industriale, nonchè l'ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile, il comandante provinciale dei vigili del fuoco ed il capo dell'Ispettorato ripartimentale delle foreste.

Dal sopralluogo e dal successivo approfondito esame della situazione, è emerso che per la difesa integrale della città sono indispensabili le seguenti impegnative opere pubbliche, di cui è stato già avviato l'*iter* amministrativo:

l'allaccio al canale di gronda di un braccio ad esso perpendicolare, da costruire sotto l'ospedale psichiatrico, il cui progetto è stato già inviato dal Genio civile ai competenti Assessorati regionali;

l'allaccio al canale di gronda di due bracci, ad esso perpendicolari, posti a monte della stazione inferiore della funivia, la cui prospettazione è stata affidata dal comune di Erice ad uno studio professionale;

la costruzione di un anello fognario circonvallante l'intero abitato di Casa Santa, la cui progettazione è stata affidata dallo stesso comune di Erice ad uno studio professionale;

il completamento del canale di gronda, lato Milo, nel tratto via dell'Argenteria-circolo del tennis, il cui progetto è già finanziato. L'inizio dei lavori è subordinato al nulla osta dell'Assessorato regionale per il territorio e l'ambiente.

Tutte le parti interessate o comunque responsabili hanno assunto l'impegno, per quanto possibile, per la parte di rispettiva competenza, di accelerare la realizzazione delle opere suddette.

Per quanto concerne gli interventi immediati a protezione del capoluogo, l'Amministrazione comunale di Trapani provvederà al più presto alla realizzazione di alcuni tratti di nuova canalizzazione nelle zone più esposte agli allagamenti ed alla regolare pulitura dei condotti e dei fognoli esistenti.

Si soggiunge che, in occasione della calamità naturale anzidetta, questo Ministero ha assegnato alla Prefettura di Trapani la somma di lire 100 milioni per i primi interventi assistenziali a carattere straordinario in favore delle popolazioni bisognose, ed in particolar modo dei disoccupati, il cui stato di disagio è stato aggravato da tali eventi calamitosi.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(30 novembre 1984)

ENRIQUES AGNOLETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

quale sia l'atteggiamento del Governo di fronte al fatto che, nonostante la decisione

di Londra del giugno 1984, fra sette Paesi i quali si sono impegnati a non vendere armi ai due Paesi belligeranti Iraq e Iran, l'Italia ha continuato a fornire armi particolarmente all'Iran, a quanto sembra confermato, attraverso la Libia;

se, a suo giudizio, il fatto che l'Iran venda all'AGIP il suo petrolio al prezzo di 16 dollari al barile, mentre il prezzo OPEC è di 57,80 dollari, non possa far sorgere il sospetto, che ci auguriamo infondato, che sia un modo di compensare forniture di armi.

(4 - 01167)

(19 settembre 1984)

RISPOSTA. — Per quanto di competenza, questo Ministero è in grado di assicurare che il rilascio delle licenze di esportazione di materiale bellico di rilevanza strategica è soggetto a procedure valutative collegiali severe, complesse e vincolanti cui partecipano con i loro organi specializzati, per gli aspetti di rispettiva competenza, i Ministeri degli esteri, della difesa, dell'interno, dell'industria e commercio, del commercio estero e delle finanze.

Inoltre, nella produzione di materiale bellico per l'esportazione vengono imposti tutti i vincoli derivanti dai princìpi di sicurezza militare e dagli impegni di privativa industriale.

Tali procedure sono seguite quale che sia il Paese di destinazione dei materiali.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(26 novembre 1984)

FOSCHI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — A conoscenza che pregiati reperti archeologici, ritrovati nella frazione di Sorrivoli, in comune di Roncofreddo (Forlì), sono stati portati a Ravenna per essere catalogati e restaurati;

tenuto conto del voto unanime del Consiglio comunale di Roncofreddo, espresso con delibera del 29 febbraio 1984, col quale si auspica una sollecita restituzione di tali reperti da parte della Soprintendenza alle belle arti di Ravenna,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga di verificare i tempi e i modi di restituzione dei reperti alla frazione di Sorrivoli, sede naturale di questo patrimonio storico-culturale che costituirebbe anche valido supporto alla valorizzazione economico-turistica della zona.

(4 - 00813)

(18 aprile 1984)

RISPOSTA. — Il materiale archeologico cui si riferisce la signoria vostra onorevole è stato sequestrato da parte della Guardia di finanza di Cesena.

Il materiale proveniva da scavi eseguiti abusivamente nell'area del castello, in particolare all'interno di un pozzo da butto della torre. I reperti appartengono ad età medievale: boccali di « maiolica arcaica » anneriti per solfurazione, « zaffera a rilievo », graffita arcaica ed alcune ciotole di legno, che, per essere state, dopo il rinvenimento, lasciate prive di opportuno trattamento, sono in pessime condizioni di conservazione.

Tale materiale è stato quindi consegnato, in data 2 ottobre 1981, alla Soprintendenza archeologica di Bologna, dove attualmente si trova in fase di restauro.

Per quanto concerne la restituzione di tali reperti all'Amministrazione del comune di Roncofreddo, si fa presente che nessuna richiesta concreta è stata avanzata alla predetta Soprintendenza archeologica, richiesta, comunque, che al momento non potrebbe essere esaminata favorevolmente, poichè il materiale in questione è tuttora sottoposto a sequestro.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali
GULLOTTI

(5 dicembre 1984)

FOSCHI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della sanità ed al Ministro senza portafoglio per l'ecologia.* — Premesso che gli insediamenti industriali nella zona di Cà Chiavello, nella Repubblica di San Marino, unitamente agli allevamenti di suini della stessa località, provocano da tempo un forte inqui-

namento del torrente Marano, in comune di Coriano (Forlì);

constatato che lungo l'intero corso del Marano, da Cà Chiavello al mare, l'acqua appare visibilmente inquinata, come stanno ad evidenziare il cattivo odore e grosse chiazze di schiuma bianca;

tenuto conto che gli impegni del Governo sammarinese, formalmente assunti durante gli incontri appositamente svoltisi con il comune di Coriano, sono stati chiaramente disattesi,

l'interrogante chiede di conoscere se il Governo italiano non ritenga di intraprendere le più opportune iniziative capaci di ottenere sollecitamente dal Governo del Titano il rispetto degli impegni assunti in ordine al necessario disinquinamento del torrente Marano, che attraversa un territorio intensamente abitato ed interessato a un forte movimento turistico.

(4 - 00884)

(22 maggio 1984)

RISPOSTA. — Constatato l'avvenuto inquinamento in territorio sammarinese delle acque del fiume Marano, con conseguenti gravi inconvenienti per le popolazioni italiane a valle, in particolare nel comune di Coriano, il Governo italiano ha presentato il 26 giugno 1984, tramite la rappresentanza diplomatica, una nota di protesta accompagnata da ampi elementi probatori.

Da parte del Governo del Titano è stato risposto fornendo assicurazioni di aver interessato al problema le competenti deputazioni.

L'ambasciatore italiano, preso atto di ciò, ha successivamente chiesto notizie al sindaco di Coriano, dal quale è stato informato che l'inquinamento non si è più verificato.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
FIORET

(3 dicembre 1984)

FRASCA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

perchè non è stata emanata l'apposita ordinanza ministeriale, richiesta dallo scrivente con l'interrogazione n. 4 - 00751 del marzo 1984, tendente a far destinare, sin d'ora, gli insegnanti della scuola elementare dell'ex Convitto statale per sordomuti di Gallina di Reggio Calabria, con diritto di precedenza data la loro lunga e specifica esperienza e competenza, alle scuole elementari ordinarie;

se non ritiene ingiusto e nient'affatto etico il fatto che degli insegnanti in possesso del titolo di specializzazione da meno di un anno e con pochi anni di servizio di ruolo debbano avere la precedenza sugli insegnanti dell'ex scuola del predetto Convitto, i quali, invece, hanno un'esperienza ed un servizio di ruolo ventennali nel campo dell'insegnamento ai sordomuti, atti ad assicurare seriamente « la necessaria integrazione specialistica ed i servizi di sostegno » ai minorati dell'udito già inseriti, a norma dell'articolo 10 della legge n. 517 del 1977;

se non ritiene, conseguentemente, di dover modificare le disposizioni contenute nell'articolo 68 dell'ordinanza ministeriale n. 46 dell'8 febbraio 1984, che penalizza e mortifica appunto gli insegnanti dei ruoli speciali.

(4 - 01111)

(1° agosto 1984)

RISPOSTA. — In merito alla questione riguardante il personale docente del Convitto statale di Gallina, non può che ribadirsi quanto già fatto presente in risposta alla analoga interrogazione n. 4 - 00751, ed in particolare che gli insegnanti di detto istituto, perdenti posto, vengono normalmente utilizzati, così come previsto dall'articolo 10 della legge 4 agosto 1977, n. 517, sui posti di sostegno per minorati dell'udito, funzionanti presso le scuole elementari normali.

Con circolare n. 216 del 14 luglio 1984, relativa alla utilizzazione di tutto il personale docente, sono state disciplinate le operazioni relative alla copertura dei posti disponibili per almeno un anno, ivi compresi i posti speciali e di sostegno, nonchè l'assegnazione a tali posti dei docenti individuati come soprannumerari, ovviamente inclusi gli insegnanti dei ruoli speciali.

Per ciò che concerne, infine, le disposizioni riguardanti i passaggi tra ruoli diversi delle scuole elementari, contenute nell'articolo 68 della ordinanza ministeriale dell'8 febbraio 1984, si deve far presente che con esse è stata data pratica attuazione a quanto espressamente previsto dall'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 31 ottobre 1975, n. 970.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(27 novembre 1984)

GIANOTTI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Visto che il comune di Grugliasco, città di 37.000 abitanti della prima cintura torinese, ha messo gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle poste un'area di metri quadri 2.500 per la realizzazione di un nuovo ufficio postale in sostituzione dell'unico esistente, ormai ampiamente inadeguato, con l'obiettivo di superare l'attuale disservizio, che grava pesantemente soprattutto sui pensionati;

considerato che altri comuni hanno rinunciato ai finanziamenti disponibili per analoghi interventi, liberando risorse che potrebbero soddisfare le esigenze poste dalla città di Grugliasco,

l'interrogante chiede di sapere se vi sia la possibilità, nel caso specifico descritto, di accelerare l'*iter* per la predisposizione di tutti gli atti necessari ad avviare la costruzione del nuovo ufficio postale in Grugliasco.

(4 - 00998)

(5 luglio 1984)

RISPOSTA. — Al riguardo si premette che la località di Grugliasco non era stata a suo tempo inserita nell'elenco di quelle per le quali è prevista la costruzione di un nuovo ufficio poste e telegrafi, nell'ambito del programma di interventi straordinari da realizzarsi in comuni non capoluoghi di provincia, di cui alla legge 10 febbraio 1982, n. 39, in considerazione del carattere prioritario rivestito da situazioni emergenti presso altre località della Direzione compartimentale Piemonte-Valle d'Aosta.

Comunque, in considerazione dell'offerta gratuita di un'area di 1.500 metri quadrati, e non di 2.500 come indicato nell'atto parlamentare, fatta dall'autorità comunale, su cui costruire il nuovo ufficio postale — offerta, peraltro, pervenuta a questa Amministrazione dopo la predisposizione degli elenchi delle località bisognose di nuovi uffici poste e telegrafi — è stata opportunamente interessata al riguardo la Direzione compartimentale suddetta perchè, nella sua specifica competenza, valutasse la possibilità di inserimento della costruzione in questione nell'ambito del piano quinquennale 1984-1988, con finanziamento a carico del capitolo 501.

Il predetto organo periferico, riesaminata attentamente la consistenza del citato piano alla luce della disponibilità a titolo gratuito di un'area edificatoria, ha ritenuto possibile includervi la costruzione dell'edificio poste e telegrafi di Grugliasco, il cui costo prevedibile è di lire 1.500.000.000: tale costruzione è stata inserita nel programma relativo al prossimo anno.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
GAVA

(28 novembre 1984)

LOI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che coloro i quali, da e per la Sardegna, sono costretti a far uso del mezzo aereo debbono sistematicamente soggiacere a disagi e carenze, purtroppo noti (quale la non realizzazione del piazzale antistante l'aerostazione di Elmas-Cagliari, argomento di precedente interrogazione che non ha avuto ancora risposta);

che non è possibile prenotare sulle linee aeree italiane (eccezion fatta per i voli internazionali) la poltrona sulla quale dovrà trovar posto l'utente del servizio aereo;

che per effetto di detta « costumanza » i passeggeri, dopo essere stati « scaricati » dall'autobus che li accompagna presso l'aereo, si vedono costretti a corse frenetiche per

una specie di « assalto all'aereo » e non per sgranchire gli arti inferiori dopo il viaggio in autobus, stipati come « sardine » in scatola, bensì per occupare i posti « buoni » all'interno dell'aeromobile,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se sia a conoscenza di quanto accaduto sul volo BM080 Roma-Cagliari, partito con un'ora di ritardo, il 22 maggio 1984, allorchè i passeggeri, saliti sull'aeromobile, hanno trovato le poltrone delle due prime file del lato destro con gli schienali ribaltati, quindi impediti ad occuparle;

2) se non ritenga necessario intervenire presso l'ATI al fine di evitare episodi di tal genere, finalizzati, sembrerebbe, a trattamenti di favore verso persone senza evidenti menomazioni fisiche che possano tali trattamenti giustificare, « attenzioni » che sarebbero state rivolte, nel caso che si segnala, verso un funzionario « nell'ambito dell' "Alitalia" », come specificato da un assistente di volo, dopo il decollo dell'aereo, ad un viaggiatore che chiedeva spiegazioni sul fatto che le poltrone delle prime due file di destra fossero state occupate da 6 persone (4 adulti e 2 adolescenti) che non avevano partecipato alla corsa di prammatica per occupare i posti « buoni ».

(4 - 00929)

(30 maggio 1984)

RISPOSTA. — Si premette che l'interrogazione n. 4 - 00701, concernente l'aerostazione dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, ha avuto risposta in data 14 giugno 1984.

Per quanto riguarda gli episodi avvenuti nel maggio scorso, si fa presente che la diversità dei sistemi di accettazione esistenti sui vari aeroporti nazionali non consente attualmente, per i voli domestici, l'assegnazione di posti specifici sull'aeromobile.

Tuttavia alcune norme prevedono, per motivi di sicurezza, una riserva di posti per passeggeri affetti da menomazioni fisiche in una zona determinata dell'aereo e, in particolare per il DC9, nella zona anteriore alle uscite di emergenza alari, ma non in corrispondenza delle stesse.

In relazione a tali indicazioni e per facilitare sia l'accesso che la sistemazione a bordo di tali passeggeri, usualmente vengono utilizzati i posti delle prime file.

Le norme di sicurezza precitate prevedono, tra l'altro, la segnalazione della presenza di tali passeggeri al personale di cabina affinchè tempestivamente, qualora l'imbarco degli stessi non avvenga in anticipo rispetto ai normali passeggeri, venga predisposto il blocco dei posti suindicati.

Ai fini della procedura sopra descritta esistono tre diverse categorie di passeggeri affetti da menomazioni:

a) passeggeri che possono salire e scendere le scale dell'aeromobile e camminare da soli sull'aeromobile fino al proprio posto;

b) passeggeri che non possono salire e scendere le scale dell'aeromobile, ma possono lentamente camminare da soli sull'aeromobile fino al proprio posto;

c) passeggeri completamente immobili che necessitano di aiuto o sostegno per l'imbarco e la sistemazione a bordo.

Detta procedura è stata seguita il 22 maggio 1984: infatti sul volo BM080 Roma-Cagliari risultano essere stati imbarcati due passeggeri handicappati più i relativi accompagnatori. In particolare: un non vedente con un accompagnatore e un passeggero con sedie a rotelle con tre accompagnatori.

Per quanto concerne, infine, la ritardata partenza, si fa presente che l'aereo è partito alle ore 19,30 con 55 minuti di ritardo sull'orario pubblicato (ore 18,35) per irregolarità operative provocate dallo sciopero delle dogane, che incideva sul normale svolgimento delle operazioni di rifornimento di carburante.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(3 dicembre 1984)

MANCINO, LIPARI, DE CINQUE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritenga che sussistano le condizioni per instaurare l'azione disciplinare nei confronti del pretore di Roma, dottor Foti, responsabile della sezione lavoro, in relazione al noto provvedimento dal medesimo assunto sul numero chiuso che tutte le fa-

coltà di medicina dovrebbero rispettare per le iscrizioni relative all'anno accademico 1984-85, tenuto conto:

dei presupposti che hanno condotto all'instaurazione del provvedimento e all'autoassegnazione del medesimo;

dell'anomalia del suo contenuto che chiaramente configura l'esempio scolastico di una pronuncia giudiziale inesistente in quanto esorbitante dai poteri dell'organo giudiziale;

delle dichiarazioni rese alla stampa dallo stesso dottor Foti, il quale ha riconosciuto di aver reso il suo provvedimento per ragioni di mera sollecitazione al legislatore e, comunque, al di fuori di ogni seria conflittualità interprivata in funzione della lesione di diritti soggettivi tutelabile di fronte al giudice del lavoro.

(4 - 01341)

(8 novembre 1984)

RISPOSTA. — In relazione alle vicende oggetto della interrogazione si comunica che, con nota inviata al procuratore generale presso la Corte di cassazione il 13 novembre 1984, nei confronti del dottor Ettore Foti, consigliere pretore della sezione lavoro del mandamento di Roma, è stata promossa azione disciplinare ai sensi degli articoli 107 della Costituzione e 14, n. 1, della legge 24 marzo 1958, n. 195, in riferimento all'articolo 18 del regio decreto legislativo 31 maggio 1946, n. 511.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTINAZZOLI

(30 novembre 1984)

MOLTISANTI, CROLLALANZA, MARCHIO, FILETTI, LA RUSSA. — *Ai Ministri dei trasporti, dell'agricoltura e delle foreste, del commercio con l'estero e delle finanze ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Premesso:

che, nel territorio compreso nelle province di Ragusa e Siracusa, 3.500 ettari di terreno sono seminati a carota;

che la manodopera impiegata per la coltivazione delle carote ammonta a circa 4.000 unità, per cui una diminuzione e contrazione della produzione può determinare una grave crisi occupazionale e commerciale che non potrebbe essere sanata in alcun modo;

che il comune di Ispica (situato nella provincia di Ragusa) è diventato da circa 20 anni la capitale della produzione delle carote novelle italiane;

che in detta zona sono ubicati numerosi stabilimenti attrezzati per il lavaggio, la selezione, l'imballaggio e la vendita di detto prodotto;

che la vendita della carota, sia nel territorio nazionale, sia all'estero, incontra enormi difficoltà a causa della concorrenza straniera;

che i Paesi concorrenti al nostro sono agevolati dai propri Governi, sia per quanto riguarda le misure fiscali, sia per quanto concerne i trasporti del prodotto;

che, fra qualche settimana, alcuni Paesi, come la Francia e la Spagna, con i loro prodotti saranno in grado, attraverso strutture moderne, efficienti e rapide, di concorrere sui mercati europei,

gli interroganti chiedono, come in effetti a loro sembrerebbe, se non si ritenga opportuno:

1) l'adozione di un piano, da parte delle Ferrovie dello Stato, affinchè siano agevolati i trasporti del prodotto dalla Sicilia ai confini, con particolare potenziamento del parco vagoni interfrigo di ampia cubatura, necessari al trasporto non soltanto delle carote, ma anche di altri prodotti ortivi (carciofi, fave, asparagi, patate, fragole, pomodori): in particolare, si fa presente che ad Ispica, attualmente, sono disponibili al giorno 18 vagoni interfrigo, mentre la merce pronta per essere esportata avrebbe necessità quotidianamente di 60 vagoni interfrigo;

2) lo studio ed il varo di provvedimenti, anche legislativi, al fine di aiutare gli agricoltori anche sotto l'aspetto economico e fiscale, dato che nelle casse dello Stato, attraverso la vendita dei prodotti ortofrutticoli, affluisce ingente valuta estera: a tale proposito si fa notare che in Spagna gli esportatori di prodotti agricoli usufruiscono del trasporto gratuito fino al confine;

3) l'adozione di una normativa snella che regoli i rapporti economici per l'esportazione dei prodotti ortivi con i Paesi che non fanno parte della Comunità europea, adottando al tempo stesso una normativa atta a facilitare l'esportazione di tali prodotti verso i suddetti Paesi.

(4 - 00859)

(22 maggio 1984)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dei Ministri dell'agricoltura e delle foreste, del commercio con l'estero, delle finanze e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Il settore degli ortofrutticoli è regolamentato in sede comunitaria e, pertanto, lo snellimento delle esportazioni non può essere sostenuto dagli aiuti nazionali che sono espressamente vietati dalle norme comunitarie. Le carote, insieme con altri prodotti destinati ad essere forniti al consumatore allo stato fresco, sono sottoposte al regime delle norme di qualità.

L'applicazione di tali norme dovrebbe avere l'effetto di eliminare dal mercato i prodotti di qualità non soddisfacente, di orientare la produzione in modo da soddisfare le esigenze dei consumatori e di facilitare le relazioni commerciali sulla base di una concorrenza leale, contribuendo in tal modo a migliorare la redditività della produzione.

Per quanto riguarda l'esportazione dei prodotti in questione nei Paesi terzi, si rammenta che esiste un sistema comunitario di aiuti, rimanendo esclusa — in quanto incompatibile con le disposizioni del Regolamento del Consiglio CEE n. 1035/72, nonchè con le disposizioni del Trattato di Roma (articoli 92 e 93) in tema di concorrenza — l'adozione di qualsiasi provvedimento nazionale di aiuti in favore dell'esportazione verso i Paesi che non fanno parte della Comunità europea.

Pertanto, sul piano nazionale non possono essere istituite misure di aiuto volte a sovvenzionare l'esportazione sotto qualsiasi forma, diretta o indiretta.

Del pari, non possono essere previsti aiuti a livello della produzione, risultando anch'essi suscettibili di falsare la concorrenza del mercato comune agricolo.

Per quanto concerne la possibilità di agevolazioni per il trasporto di prodotti orticoli, si ricorda che, in passato, per detti prodotti originari ed in provenienza dal Sud, isole comprese, destinati all'esportazione, erano previste riduzioni delle tariffe applicate dalle Ferrovie dello Stato, proprio per tener conto delle lunghe distanze da percorrere e della necessità di sviluppare l'economia agricola delle nostre regioni meridionali.

La Commissione CEE, con propria decisione n. 79/873 dell'11 ottobre 1979, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* CEE n. L/269/30 del 26 ottobre 1979, aveva disposto che dette tariffe, autorizzate in precedenza a tempo indeterminato, fossero gradualmente soppresse nel giro di 3 anni ed eliminate, quindi, con effetto dal 1° gennaio 1984.

Tenuto conto di ciò, sarebbe manifestamente incompatibile con le regole di concorrenza in materia di trasporti la reintroduzione di misure nazionali volte a prevedere agevolazioni d'ordine tariffario per gli ortofrutticoli delle regioni meridionali destinati all'esportazione su mercati esteri, comunitari o extra-comunitari.

Peraltro si fa presente che le spedizioni dei prodotti in questione rappresentano un settore di traffico al quale l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha sempre dedicato ogni attenzione, sia per la deperibilità di tali prodotti, sia per la loro importanza nell'economia del Paese.

I suddetti prodotti beneficiano sulla rete delle Ferrovie dello Stato della struttura fortemente degressiva dei prezzi di trasporto in relazione alla distanza, dal momento che tali trasporti sono caratterizzati da lunghe percorrenze.

Inoltre, in conseguenza del basso livello delle tariffe delle Ferrovie dello Stato — che non consente nel settore in esame la copertura non solo dei costi totali, ma anche di quelli diretti — il prezzo relativo al percorso italiano risulta scarsamente incidente sul complessivo prezzo di trasporto, al cui ammontare concorrono invece in ma-

niera determinante le tariffe ben più elevate delle ferrovie estere.

Comunque, dal 1° aprile 1984 è stata istituita, nell'ambito della tariffa merci italo-germanica, una tariffa obbligatoria per i trasporti di prodotti ortofrutticoli tra l'Italia e la Repubblica federale di Germania. Tale tariffa prevede sui singoli percorsi delle varie ferrovie interessate al trasporto, un prezzo forfettario a carro, calcolato, per ciascun tipo di merce e in relazione al tipo di carro utilizzato, sulla base di pesi medi che sono stati predeterminati in funzione dei carichi medi risultanti dalle statistiche del traffico.

Questa nuova struttura tariffaria, più adeguata alle moderne esigenze del mercato, mira ad assicurare prezzi più favorevoli all'utenza in funzione dei tipi di carri utilizzati.

Le Ferrovie dello Stato hanno, peraltro, intrapreso iniziative per estendere ai traffici interessanti altre reti ferroviarie europee i benefici derivanti dall'adozione di analoghe intese tariffarie.

Per quanto attiene alla richiesta del potenziamento del parco dei carri interfrigo di ampia cubatura, necessari ai trasporti dei prodotti ortofrutticoli in genere, e in modo particolare a quelli di carote in partenza dalla Sicilia, si fa presente che per i trasporti di merce deperibile vengono utilizzati carri refrigeranti gestiti dalla società « Interfrigo », alla quale le singole reti affidano la gestione comunitaria dei carri della specie.

Le Ferrovie dello Stato contribuiscono con il loro materiale di grande superficie, (metri quadrati 22) la cui quantità normalmente è disponibile in misura soddisfacente.

I carri di grandissima superficie (metri quadrati 27 ed oltre) sono invece di proprietà di detta società che di volta in volta, secondo i periodi delle varie campagne ortofrutticole, li dà in uso alle diverse reti consocie.

Questi ultimi carri in genere vengono assegnati alle Ferrovie dello Stato in misura soddisfacente; può accadere, però, che in determinati periodi di intensa richiesta o difficili situazioni di esercizio non si riesce a soddisfare puntualmente ed integralmente tutte le domande di trasporto.

Si fa presente comunque che da alcuni mesi sono in corso trasporti di prova con prototipi di nuovi vagoni interfrigo a carrelli e ad assi di grandissima superficie e la società provvederà a definirne il potenziamento tenuto conto delle riserve finanziarie disponibili. Ovviamente la quantità di nuovi carri da costruire sarà commisurata alle quote di traffico che garantiscono una effettiva redditività dei carri stessi.

È però evidente che una siffatta scelta può anche comportare che in periodi di punta, nei quali si registrano elevate e concomitanti richieste di trasporto da più zone di carico dell'intera rete, possano verificarsi carenze nelle forniture.

Per quanto riguarda, infine, l'aspetto fiscale, si fa presente che il reddito agrario, derivante dall'« esercizio normale dell'agricoltura » ai sensi e nei limiti di cui all'articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, è già favorevolmente considerato dall'attuale sistema impositivo, che assume a tassazione il reddito catastale determinato mediante l'applicazione di tariffe d'estimo stabilite per ciascuna qualità e classe di terreno, prescindendo, quindi, dal reddito effettivo.

Pertanto, allo stato, non si ritiene opportuno mettere allo studio particolari provvedimenti agevolativi, tanto più che si va sempre più sostenendo la necessità di adottare, anche per i redditi agrari, il criterio dell'accertamento analitico, ossia dell'accertamento del reddito mediante la contrapposizione dei ricavi e dei costi relativi.

Si ricorda, inoltre, che le imprese per la selezione, l'imballaggio e la vendita dei prodotti in questione, aventi sede nei territori delle province di Siracusa e Ragusa, che compiono operazioni non rientranti nell'esercizio normale dell'agricoltura, per i redditi derivanti da dette operazioni, che assumono natura di redditi derivanti da attività commerciale, possono fruire, ove ne ricorrano le condizioni ed i presupposti, delle disposizioni agevolative in vigore per la industrializzazione del Mezzogiorno, con-

sistenti nell'esenzione decennale dall'imposta locale sui redditi e, per le imprese costituite in forma di società di capitali, nella riduzione a metà dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche per i redditi derivanti dall'esercizio di attività svolta da stabilimenti industriali tecnicamente organizzati.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(14 novembre 1984)

PALUMBO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che nel 1950 è stata inaugurata la funivia tra la città di Trapani ed il vicino centro turistico residenziale di Erice;

che tale funivia è rimasta in esercizio per 15 anni, costituendo per gli abitanti della provincia di Trapani e per i numerosi turisti un veloce mezzo di collegamento tra il capoluogo trapanese ed il monte Erice, così evitando un lungo e tortuoso percorso stradale pregiudizievole per le prospettive turistiche della zona;

che nel 1965 il servizio funiviario è stato sospeso, essendosi resa necessaria la sostituzione di alcuni piloni e funi;

che tali opere non sono state mai eseguite e che da recenti notizie di stampa si è appreso che il Ministero avrebbe bocciato il progetto di ristrutturazione della funivia, che verrebbe pertanto smantellata,

l'interrogante chiede di sapere se tali notizie rispondano a verità e, nell'affermativa, se il Ministro non ritenga di dover riesaminare tale decisione accogliendo le annose, legittime aspettative delle popolazioni trapanesi e ripristinando un collegamento ritenuto essenziale per lo sviluppo turistico della zona.

(4 - 01145)

(13 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si premette che, essendo il settore dei trasporti a fune trasferito alle Regioni, la residua competenza dell'Amministrazione statale è limitata alla materia riguardante la sicurezza: pertanto, l'Amministrazione statale non può adottare direttamente alcun provvedimento nè di soppressione nè di ripresa del servizio di funivia, ma può esprimere solo il nulla osta per quel che concerne la sicurezza.

Il progetto per la ristrutturazione della funivia Trapani-Erice è stato esaminato, nell'adunanza del 4 aprile 1984, dalla commissione per le funicolari aeree e terrestri.

Convenendo con il parere espresso dalla predetta commissione, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non ha ritenuto meritevole di approvazione il progetto presentato, in relazione ai rilievi derivanti dall'esame tecnico.

Il progetto presentato proponeva la riutilizzazione di strutture ormai rese pericolose dal degrado provocato dal lungo tempo trascorso e dalla mancata necessaria manutenzione nel periodo di chiusura all'esercizio.

La predetta Direzione generale, nel fare le conseguenti comunicazioni alla Regione Sicilia ed alle altre Amministrazioni interessate, ha altresì precisato che, ove si ritenesse utile procedere ad un ripristino dell'impianto, occorrerebbe presentare un nuovo progetto completo di rifacimento.

Poichè la mancata approvazione del predetto progetto è stata determinata da motivi riguardanti la tutela della pubblica incolumità, non può ipotizzarsi un riesame della decisione adottata.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(14 novembre 1984)

PALUMBO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che all'aeroporto di Trapani-Birgi fanno scalo giornalmente soltanto un volo diretto da e per Roma ed un altro volo diretto da e per Milano;

che, in particolare, l'orario estivo prevede per il volo Roma-Trapani la partenza alle ore 12,45 e l'arrivo alle ore 13,50, e per il volo Trapani-Roma la partenza alle ore 16,35 e l'arrivo alle ore 17,50, mentre il volo Mi-

lano-Trapani parte alle ore 10,55 ed arriva alle ore 12,30 ed il volo Trapani-Milano parte alle ore 13,15 ed arriva alle ore 14,50;

che anche gli orari del periodo invernale sono cadenzati in termini pressochè analoghi;

che la distribuzione di tali voli appare irrazionale rispetto alle esigenze dei viaggiatori trapanesi, i quali avrebbero invece interesse a potersi recare a Roma ed a Milano al mattino per poter poi rientrare nella loro provincia nell'arco della stessa giornata, così evitando il forzato pernottamento a Roma o a Milano,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga opportuno intervenire presso la Direzione generale dell'aviazione civile perchè vengano modificati opportunamente gli orari dei predetti voli.

(4 - 01146)

(13 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si premette che la programmazione delle rotte e degli orari è la sintesi di una complessa e delicata attività finalizzata a mantenere una rete di servizi aderente allo spirito di un servizio pubblico che tenga in dovuta considerazione il soddisfacimento dell'utenza e le esigenze tecniche e operative del vettore.

Queste ultime condizionano inevitabilmente una programmazione ottimale per l'utenza, come sarebbe nel caso di partenza mattutina con rientro a fine giornata.

La disponibilità delle risorse esistenti impone, viceversa, una graduazione di priorità che, allo stato attuale, deve privilegiare le relazioni in cui si registra un'alta concentrazione della domanda e che, conseguentemente, impedisce di apportare tale contemporaneo vantaggio ad altri collegamenti.

Ciò premesso, si fa presente che l'aeroporto di Trapani è collegato quotidianamente con Roma e Pantelleria, mentre il collegamento con Milano, con frequenza settimanale, è limitato ai mesi di luglio ed agosto.

Peraltro, la scarsa affluenza, tra le più basse della rete nazionale, non giustifica una modifica agli attuali collegamenti.

Pertanto, ogni variazione che intervenga a innovare sia le frequenze che gli orari già programmati, coinvolge problematiche organizzative e tecniche assai complesse che, al momento, la Direzione generale dell'aviazione civile non ritiene opportuno affrontare, visto che la frequentazione dei servizi esagiornalieri da Palermo e da Catania per la Capitale è tale da far desumere il gradimento dell'utenza di Trapani, che può raggiungere agevolmente i due aeroporti grazie a facili collegamenti via superficie.

Eventuali cambiamenti a tale operativo potranno essere oggetto di esame allorquando la flotta del vettore nazionale sarà arricchita di aeromobili a più contenuta capacità, come risulta dai programmi stessi del vettore.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(3 dicembre 1984)

PANIGAZZI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che la città di Voghera è un importante nodo ferroviario al crocevia Milano-Genova-Torino, che a Voghera esiste l'officina ferroviaria « Grandi riparazioni » e che a Voghera si stanno spendendo 20 miliardi per ammodernare la stazione e potenziare il parco binari;

a conoscenza che, con ogni probabilità, nell'orario ferroviario invernale non verranno più previste a Voghera fermate di treni rapidi e considerato che gli effetti di tale provvedimento sono di una gravità eccezionale, non solo per una questione di prestigio per una città di ferrovieri come Voghera, ma per il disagio grave a cui verrebbero sottoposti gli utenti, lavoratori e pendolari, che utilizzano alcuni rapidi per questioni di domicilio, di lavoro e di altri interessi;

poichè da informazioni assunte risulta che sono proprio questi ad utilizzare soprattutto alcuni rapidi che arrivano vuoti a Voghera,

l'interrogante chiede che, al fine di non deteriorare ulteriormente la qualità e la quantità dei servizi ferroviari e di non mortificare politicamente ed economicamente

la città di Voghera, il Ministro intervenga perchè si receda da questo provvedimento o, quanto meno, si limiti la soppressione soltanto ad alcuni rapidi non ritenuti indispensabili al traffico di questo importante nodo ferroviario.

(4 - 01169)

(19 settembre 1984)

RISPOSTA. — Con l'orario in vigore dal 30 settembre 1984 al 1° giugno 1985 non sono state previste soppressioni di fermate di treni rapidi a Voghera.

Per quanto riguarda l'orario che andrà in vigore il 2 giugno 1985, l'Azienda delle Ferrovie dello Stato ha elaborato un complesso progetto di ristrutturazione dei servizi viaggiatori sulle linee Torino-Venezia e Milano-Genova-Ventimiglia, prevedendo la circolazione di treni ad orario cadenzato.

Tale progetto, sottoposto all'approvazione dei competenti organi territoriali in materia di trasporto, prevede la circolazione di treni classificati *intercity* in luogo dei treni rapidi, oltre che di espressi, diretti e locali.

I treni classificati *intercity* tra Genova e Milano fermeranno a Voghera ed a Pavia.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(22 novembre 1984)

PANIGAZZI, GARIBALDI. — *Ai Ministri della difesa e della sanità.* — Per sapere:

se corrisponde al vero che il servizio militare prestato in qualità di ufficiale medico presso ospedali militari da parte di ufficiali di prima nomina, comunque di complemento, sia valutato ai fini della determinazione dei punteggi nei pubblici concorsi o ai fini della collocazione nelle graduatorie delle convenzioni nazionali *ex* articolo 48 della legge n. 833 del 1978;

se sia vero che, per contro, analogo servizio prestato presso i corpi armati od i presìdi militari non abbia nessuna considerazione agli stessi effetti;

se non si ritenga doveroso, ai fini di una elementare e razionale equità, adottare i provvedimenti del caso per considerare alla stessa stregua il medesimo servizio da parte dei medesimi cittadini.

(4 - 00500)

(25 gennaio 1984)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministero della sanità.

Il servizio militare di leva, ovunque svolto dopo il conseguimento dell'abilitazione professionale, è valutabile ai fini della inclusione dei medici nelle graduatorie previste dagli accordi collettivi nazionali stipulati ai sensi dell'articolo 48 della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(26 novembre 1984)

PARRINO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'interno.* — È ormai risaputo che i convogli ferroviari, specie quelli a lungo percorso, sono oggetto di reiterati furti e rapine che vengono perpetrati a danno dei passeggeri durante la notte.

Per ovvie ragioni, i treni che vengono presi di mira dai rapinatori sono quelli che attraversano l'Italia dal Nord al Sud e viceversa.

Il fenomeno in questi ultimi giorni ha assunto proporzioni preoccupanti, al punto che il giorno 8 aprile 1984 numerosi giovani provenienti da Torino e diretti a Palermo sono stati narcotizzati e sottoposti a rapina.

Considerato che tale triste fenomeno mette in pericolo l'incolumità dei passeggeri e reca danno economico alle Ferrovie dello Stato, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per eliminare l'increscioso ripetersi dei fatti suddetti.

(4 - 00808)

(18 aprile 1984)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministero dei trasporti.

Il grave fenomeno dei furti e rapine a danno di viaggiatori nei treni è da tempo all'attenzione di questo Ministero e del Mi-

nistero dei trasporti, che non hanno mancato di esaminare congiuntamente il problema e tutte le possibili misure per contrastarlo.

Purtroppo, la carenza degli organici della polizia ferroviaria non ha consentito e non consente tuttora di assicurare in ogni caso la presenza delle forze dell'ordine su tutti i convogli ferroviari, scoraggiando il compimento di siffatte azioni criminose.

Per far fronte in misura più adeguata alle esigenze del crescente traffico ferroviario e per contrastare efficacemente il fenomeno dei furti e delle rapine sui treni, questo Ministero ha promosso un aumento delle dotazioni organiche della polizia ferroviaria di oltre 2.000 unità, nel contesto di un aumento di 9.077 uomini da destinare a varie specialità di polizia.

Tale proposta, già approvata in linea di massima dal Consiglio dei ministri nella seduta del 29 agosto 1984, è stata definitivamente recepita in un apposito disegno di legge, approvato dal Consiglio stesso nella seduta del 27 novembre 1984.

Per facilitare l'azione della polizia ferroviaria, l'azienda delle Ferrovie dello Stato non ha mancato, comunque, di mettere in pratica tutte le possibili misure per scoraggiare e per prevenire le azioni criminose sui treni.

Il personale ferroviario è continuamente sensibilizzato perchè eserciti un'attiva sorveglianza e richieda, quando necessario, l'intervento della Polfer.

La stessa Azienda non ha mancato, poi, di richiamare l'attenzione dei viaggiatori, anche per mezzo di un apposito volantino quadrilingue, sui pericoli di furti, segnalando la necessità di prestare la massima sorveglianza ai propri bagagli ed effetti.

Sono stati, infine, adottati, in via generale, dispositivi di chiusura degli scompartimenti delle carrozze con cuccette, che, azionati dall'interno, impediscono l'accesso; anche questa possibilità viene pubblicizzata a mezzo di un avviso quadrilingue.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(4 dicembre 1984)

POLLASTRELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Le federazioni sportive delle attività subacquee (FIPS e FIAS) di Viterbo sin dal 1977 svolgono, senza alcun fine di lucro, nel pomeriggio del sabato, l'encomiabile attività sociale di addestramento e di istruzione al nuoto e all'apnea, con corsi appositi per lo stesso personale militare, per i bambini, per i portatori di *handicap* e di scoliosi, nonchè di allenamento per squadre agonistiche. Tale attività, stante la mancanza di impianti pubblici a Viterbo, è stata sempre svolta grazie all'apprezzata concessione in uso della piscina natatoria della SAS (Scuola allievi sottufficiali dell'Esercito) con sede in Viterbo.

Per continuare le attività sociali suddette nell'anno 1984-1985, con inizio nel mese di ottobre, è stata rinnovata la richiesta, alle competenti autorità militari della SAS, dell'autorizzazione a servirsi dell'impianto piscina all'interno della scuola. Tale richiesta è stata inspiegabilmente respinta a causa di una non meglio specificata aumentata attività natatoria a tempo pieno, mentre tutte le attività militari della scuola, come è noto, cessano ogni giorno alle ore 17 e il sabato per l'intera giornata.

L'interrogante chiede, pertanto, di sapere:

se si è a conoscenza che, all'interno della SAS, nell'impianto suddetto, sembra continuino ad essere organizzati corsi esterni riservati ai soli figli di militari e a qualche « figlio di papà civile raccomandato »;

se, stante l'auspicato sempre migliore rapporto reciproco che deve intercorrere tra militari e popolazione civile residente, non si ritiene di voler ripristinare una corretta normalità di rapporti, come peraltro precise direttive del Ministero consigliano, con le suddette federazioni sportive e i loro affiliati, rinnovando subito la concessione in uso della piscina, come già fatto nei 7 anni trascorsi, considerando che, in caso contrario, data l'assenza completa di altri impianti pubblici, le suddette federazioni dovrebbero cessare ogni loro attività sociale — mandando in malora il pur apprezzabile avviamento tecnico e professionale finora

acquisito non senza sacrificio — con grave danno per la collettività.

(4 - 01184)

(25 settembre 1984)

RISPOSTA. — Le richieste di rinnovo della convenzione per l'uso della piscina della Scuola allievi sottufficiali dell'Esercito di Viterbo sono state attentamente vagliate, ma si è dovuto concludere per il non rinnovo a causa delle aumentate esigenze della Scuola stessa, le quali comportano che la piscina resti impegnata dalle ore 8 alle ore 20 di ogni giorno.

Per quanto attiene ai corsi esterni riservati ai soli figli dei militari ed a qualche « figlio di papà civile raccomandato » citati nell'interrogazione, si sottolinea che la Scuola effettua ogni anno due corsi di nuoto per complessivi 80 allievi di 5 e 6 anni. Detti corsi, aperti a tutti i bambini di Viterbo (figli di militari e di civili) hanno, tra l'altro, lo scopo di selezionare elementi per la sezione giovanile di nuoto per il salvamento del centro sportivo Esercito che ha raggiunto livelli eccellenti (6ª società assoluta in Italia). Al momento la sezione è formata da ragazzi e ragazze di cui solo il 20 per cento appartiene a famiglie di militari.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(26 novembre 1984)

RIGGIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che le Ferrovie dello Stato continuano nella politica discriminatoria verso il Sud, dove vengono ancora utilizzati vecchi treni con vagoni scarsamente puliti e privi di ogni *comfort;*

che per raggiungere Palermo da Roma si impiegano ben 12 ore con il cosiddetto « rapido » e 13 ore con l'« espresso »;

che da Milano o Torino si impiegano più di 20 ore, ritardi permettendo, che sono poi una costante;

che da Roma a Milano è entrata in funzione una nuova vettura, la « Colosseum », con tutti i *comforts,*

si chiede di sapere:

se si intenda continuare a penalizzare il Sud anche nei trasporti o se non si voglia finalmente determinare un civile cambiamento nei metodi e negli usi e quindi destinare alle linee per la Sicilia treni confortevoli e super-rapidi, onde abbreviare i tempi dei lunghi viaggi;

se sia intendimento del Governo porre fine a tale prassi di discriminazione inaccettabile ed intollerabile, per cui al Sud vanno treni vecchi e al Nord moderne locomotive;

se e quando vetture tipo « Colosseum » verranno impiegate sulle linee per la Sicilia.

(4 - 00951)

(8 giugno 1984)

RISPOSTA. — L'Azienda delle Ferrovie dello Stato utilizza su tutta la rete gli stessi tipi di materiale rotabile: la scelta di un tipo piuttosto che un altro, su alcune linee, dipende da fattori tecnici.

Gli interventi finanziari dei vari piani sinora succedutisi hanno permesso di sostituire materiale obsoleto con quello uscito dalle officine: le assegnazioni di materiale rotabile tengono conto delle esigenze dei compartimenti del Mezzogiorno ed anzi alcuni tipi di materiale rotabile sono stati inviati con priorità proprio nei compartimenti del Sud.

Una volta completati i piani aziendali tutto il materiale rotabile, tecnologicamente superato, verrà sostituito.

Per quanto riguarda il rilievo sulla scarsa pulizia, l'Azienda ha recentemente adottato dei provvedimenti allo scopo di limitare i disagi anche se per vari motivi, fra cui la lunghezza del viaggio, spesso su talune relazioni si realizzano delle condizioni di viaggio non certo ideali.

In merito al *comfort* di viaggio si deve rilevare che, anche nelle carrozze di non recente costruzione, la qualità dei rotabili è di livello fissato da *standards* europei.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza sulle relazioni Palermo-Torino, Palermo-Milano e Palermo-Roma con i treni rapidi ed espressi, si fa presente che essi sono quelli minimi compatibili con le infra-

strutture esistenti; tuttavia i potenziamenti in corso, predisposti con il programma integrativo autorizzato per il rinnovo e l'ammodernamento della rete ferroviaria dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, una volta realizzati, consentiranno un notevole miglioramento dei tempi di percorrenza sulle citate relazioni.

Si fa presente infine che non circoleranno sulle relazioni Continente-Sicilia le carrozze *grand comfort*, quali le « Colosseum », dotate di finestrini bloccati: infatti, per ragioni tecniche non potrebbe essere garantita la climatizzazione durante il traghettamento.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(14 novembre 1984)

SCLAVI. — *Ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che il decreto ministeriale del 4 maggio 1981 del Ministero delle finanze, e successive modifiche, stabilisce le norme per la fabbricazione e l'uso di speciali contrassegni da applicare ai recipienti contenenti prodotti vinosi;

che l'obiettivo della norma è la lotta contro l'evasione in un settore in cui questa può collegarsi con la sofisticazione;

che ad alcuni mesi dall'entrata in vigore del decreto si può rilevare che il mancato rispetto dei termini di consegna da parte dei fabbricanti di contrassegni ha comportato per diverse ditte gravi inconvenienti ed il ricorso forzato ai contrassegni cartacei;

che la legge fa obbligo di ordinare anche i contrassegni cartacei partita per partita, con procedure complesse, per cui per ogni ordine le tipografie autorizzate debbono procedere a distinte pratiche fiscali, operando a costi assai alti;

che sarebbe opportuno che il contrassegno cartaceo fosse regolamentato con la stessa normativa della ricevuta fiscale e della bolla di accompagnamento, senza pericolo di evasione in quanto, per ogni contrassegno prodotto e acquistato, dovrebbero esservi le relative annotazioni di carico sugli appositi registri;

che per quanto riguarda l'esistenza dell'errore formale, dell'errore banale di calcolo, dell'errore di scritturazione si dovrebbe concordare sull'esistenza della buona fede dell'operatore nei casi di ovvia appurazione;

che, con una interpretazione estensiva dell'articolo 15, gli operatori potrebbero essere minacciati addirittura di sospensione dell'attività aziendale per annotazioni inesatte sui registri fiscali;

che la maggior parte degli operatori del settore sono agricoltori e piccoli commercianti e che il numero e la complessità delle registrazioni comporta un margine plausibile di errore;

che, per quanto concerne le tolleranze legate alla perdita di contrassegni, sono considerate soddisfacenti quelle per i fabbricanti di contrassegni, ma non lo sono altrettanto quelle per gli imbottigliatori;

che, mentre sono considerati soddisfacenti tolleranze dell'1,5 per cento dei contrassegni per le chiusure a corona e del 2 per cento per quelle a strappo ed a vite, per le capsule e stagnole è auspicabile una tolleranza del 4 per cento e per le capsule termoritraibili la stessa dovrebbe arrivare al 5 per cento, specie laddove sia utilizzato un distributore automatico;

che sarebbe opportuna un'indagine tecnica conoscitiva tale da risolvere il problema di una percentuale di tolleranza che possa rispecchiare la realtà delle operazioni,

si chiede:

che, per semplificare le operazioni di registrazione, venga modificato l'articolo 8, quinto comma, del citato decreto, abolendo, per i grossisti distributori di vini confezionati da altri, il registro di carico e scarico dovendo la ditta trattenere e conservare il complesso dei documenti di entrata e di uscita delle merci in oggetto;

che venga abolito il punto D del terzo comma dell'articolo 7;

che venga prorogato di un anno per gli imbottigliatori il termine per lo smaltimento di oggetti di chiusura non conformi e denunciati ai sensi dell'articolo 10 e di due

anni quello per lo smaltimento dei prodotti così confezionati.

(4-00278)

(15 novembre 1983)

RISPOSTA. — L'Amministrazione si è fatta carico dei problemi a cui la signoria vostra onorevole si riferisce e, con riguardo alle specifiche richieste contenute nella interrogazione, si precisa che, tenuto conto anche delle esigenze direttamente manifestate dalle imprese interessate e dalle associazioni di categoria, si è provveduto con apposito decreto ministeriale a sopprimere la lettera *d*) del terzo comma dell'articolo 7 e a prorogare convenientemente i termini previsti dall'articolo 10 del decreto ministeriale 4 maggio 1981 per lo smaltimento delle giacenze.

Non si è ritenuto invece di poter accogliere la richiesta di semplificare le operazioni di registrazione abolendo il registro di carico e scarico dei grossisti di prodotti vinosi previsto dall'articolo 8, quinto comma, del succitato decreto ministeriale, in quanto si sarebbe venuta così a creare una disparità di trattamento fra i grossisti e gli operatori economici del settore.

Il Ministro delle finanze
VISENTINI

(1° dicembre 1984)

SEGA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quali urgenti iniziative intende prendere al fine di assicurare il pagamento dei crediti che numerose piccole aziende industriali ed artigianali da anni vantano nei confronti del gruppo saccarifero Montesi ora in amministrazione straordinaria.

Il mancato scongelamento dei crediti, in contrasto con la legge 3 aprile 1979, n. 95 (articolo 2), la quale garantisce che « nella distribuzione di acconti ai creditori previsti dal secondo comma degli articoli 211 e 212 della legge fallimentare sono privilegiati i lavoratori dipendenti e le imprese artigiane e industriali con non più di 100 dipendenti », ha provocato pesanti conseguenze per numerose piccole aziende, ed in particolare per la CMP di Bottrighe (Adria), la quale, a seguito del mancato recupero dei crediti, è già stata costretta a licenziare 30 lavoratori e se non interverranno fatti nuovi dovrà procedere ad ulteriori licenziamenti, se non addirittura alla richiesta di fallimento.

(4-01128)

(3 agosto 1984)

RISPOSTA. — In relazione all'interrogazione della signoria vostra onorevole si premette che la gestione commissariale del gruppo saccarifero Montesi ha utilizzato le disponibilità finanziarie a sua disposizione per la risoluzione dei problemi connessi al regolare svolgimento della campagna saccarifera, ed in particolare al pagamento dei fornitori di bietole, secondo le indicazioni della legge n. 546 dell'11 ottobre 1983 e sulla base di quanto stabilito nel programma-stralcio approvato dal CIPI. Tale impegno non ha consentito finora alla gestione commissariale di procedere alla distribuzione di acconti ai creditori pregressi.

Si precisa, inoltre, che, prima di procedere al pagamento di acconti ai creditori, il commissario dovrà valutare che i pagamenti stessi non pregiudichino le priorità stabilite dalla legge per il riparto finale.

Infatti, la legge n. 95 del 3 aprile 1979, che attribuisce ad alcune categorie il privilegio nella distribuzione degli acconti, non elimina l'obbligo di rispettare le suddette priorità, obbligo che assume particolare rilevanza nei casi in cui, come per quello in questione, l'ammontare dei crediti in prededuzione si presenta rilevante.

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

(26 novembre 1984)

SEGA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non ritenga di dover impartire opportune direttive per assicurare che l'ufficio postale di Adria (Rovigo) sia dotato di un adeguato

servizio di telex per rispondere alla crescente esigenza di utilizzazione di questa moderna forma di comunicazione da parte degli operatori locali.

L'intero comprensorio adriese è sprovvisto di questo servizio, che appare essenziale al fine di favorire il difficile decollo dello sviluppo di una zona di particolare degrado economico e sociale.

(4 - 01193)

(26 settembre 1984)

RISPOSTA. — Al riguardo è opportuno far presente che accertamenti esperiti dai competenti organi periferici di questa Amministrazione non hanno evidenziato particolari elementi che comportino l'attivazione di un posto pubblico telex presso l'ufficio postale di Adria, nè risultano formulate da privati istanze in tal senso.

Comunque è bene precisare che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di norma procede ad installare i posti di telex pubblici nei capoluoghi di provincia: la Direzione provinciale di Rovigo ne è attualmente sprovvista in quanto non è stata accertata alcuna effettiva necessità.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
GAVA

(28 novembre 1984)

SIGNORELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che la scuola media « P. Vanni » di Viterbo, costruita e consegnata alle autorità scolastiche sin dal 1979, sebbene approvata dal Consiglio comunale nel suo progetto completo, fu scissa in due lotti di lavori di cui venne realizzato soltanto il primo, con esclusione della parte dell'edificio comprensiva della palestra;

che detta scuola è quindi priva di una qualsiasi struttura destinata allo svolgimento dell'educazione fisica;

che dall'inaugurazione di detta scuola ad oggi tutti gli studenti susseguitisi in quelle aule non hanno mai potuto svolgere lezioni di educazione fisica, secondo quanto disposto dai programmi ministeriali per il sano sviluppo psicofisico del bambino in una fase fondamentale della sua crescita;

che nella scuola media « P. Vanni » di Viterbo l'insegnamento dell'educazione fisica è stato, subordinatamente alle condizioni atmosferiche, praticato all'aperto, ma per di più al chiuso, in locali inadeguati e privi di qualsiasi struttura specifica;

che gli insegnanti di educazione fisica di detta scuola, ormai non più disposti a tollerare il protrarsi di tale situazione, avrebbero fatto presente al preside l'assoluta impossibilità di garantire l'insegnamento della loro materia secondo quanto previsto dai programmi ministeriali;

che già sono pervenute all'autorità giudiziaria locale esposti di cittadini che chiedono l'accertamento delle responsabilità che di fatto hanno privato centinaia di bambini viterbesi del completo diritto allo studio;

che la 5ª circoscrizione del comune di Viterbo, competente per territorio all'esame del problema in oggetto, con verbale n. 26 del 21 maggio 1984, ha deliberato « di invitare l'Amministrazione comunale a reperire al più presto i fondi da destinare alla costruzione di una palestra per la scuola media " P. Vanni " al fine di creare una struttura indispensabile al regolare svolgimento dei programmi scolastici ed alla formazione fisico-sportiva di migliaia di studenti »,

l'interrogante, alla luce di tutto quanto esposto, chiede che cosa intenda fare il Ministero per garantire:

1) a migliaia di studenti viterbesi il diritto allo studio, come espressamente sancito dai princìpi fondamentali dello Stato, e l'insegnamento di una materia di primaria importanza in una fase di formazione psicofisica del bambino basilare per il suo sviluppo;

2) agli insegnanti di educazione fisica della scuola la tutela dell'attività didattica e la garanzia del regolare svolgersi della loro attività professionale.

(4 - 01216)

(3 ottobre 1984)

RISPOSTA. — In ordine all'interrogazione in oggetto, questo Ministero, pur sensibile al problema evidenziato, può solo esprimere l'auspicio che, da parte dei competenti enti locali, si compia ogni tentativo per dotare la scuola media « P. Vanni » di Viterbo di una adeguata palestra.

Al riguardo si deve infatti far presente che questa Amministrazione si trova nella impossibilità di intervenire nel senso sollecitato, tenuto conto che la promozione delle attività sportive e la realizzazione dei relativi impianti è stata devoluta, com'è noto, alla competenza delle Regioni a statuto ordinario, a norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977 che, ai fini di cui trattasi, esclude esplicitamente ogni forma di intervento, anche a carattere sussidiario, da parte dello Stato.

Questo Ministero, per il tramite del provveditore agli studi di Viterbo, non mancherà comunque di invitare la locale Amministrazione comunale ad intervenire per una soddisfacente soluzione della questione.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(27 novembre 1984)