

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 1° al 21 ottobre 1985)

INDICE

ANDERLINI: Sulla interpretazione data alla legge n. 38 del 1979 in base alla quale sono stati utilizzati fondi destinati alla cooperazione allo sviluppo dei paesi del Terzo mondo, per l'addestramento di militari stranieri nel nostro paese (1407) (risp. RAFFAELLI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	Pag. 1374	CANETTI: Per l'adozione di provvedimenti a favore del settore ortoflorofrutticolo della Liguria, ed in particolare della Riviera di Ponente, gravemente danneggiato dalla recente ondata di gelo (1535) (risp. PANDOLFI, <i>ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>)	Pag. 1379
BATTELLO: Sull'impegnativa della Procura generale di Trieste avverso la sentenza del 5 luglio 1985 del tribunale di Gorizia (2105) (risp. MARTINAZZOLI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	1375	DAMAGIO: Per la sollecita apertura del centro operativo INPS di Gela (Caltanissetta) (2041) (risp. DE MICHELIS, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>)	1381
BEORCHIA: Per l'adozione di misure finalizzate a garantire la ripresa produttiva della Cartiera Ovaro sita ad Ovaro (Udine) (1713) (risp. DE MICHELIS, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>)	1376	D'AMELIO: Sulla mancata corresponsione ai membri delle commissioni tributarie provinciali, appartenenti all'amministrazione della pubblica istruzione, degli emolumenti relativi alle giornate lavorative utilizzate per la partecipazione ai lavori delle suddette commissioni (1458) (risp. FALCUCCI, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	1382
BONAZZI ed altri: Per il rinvio dell'entrata in vigore dell'articolo 2 della legge n. 427 del 1985, in base al quale le ragioni provinciali dello Stato cessano di svolgere per conto delle intendenze di finanza i servizi contabili previsti dall'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1544 del 1955, onde consentire la predisposizione delle necessarie strutture (2156) (risp. VISENTINI, <i>ministro delle finanze</i>)	1377	DE CINQUE: Per il potenziamento dell'organico dell'ufficio del registro e dell'ufficio provinciale dell'IVA di Chieti (1954) (risp. VISENTINI, <i>ministro delle finanze</i>)	1382
BUFFONI: Per un intervento presso le autorità svizzere affinché revochino il divieto di importazione dei prodotti alimentari italiani, in particolare della carne (2084) (risp. CAVIGLIASSO, <i>sottosegretario di Stato per la sanità</i>)	1378	DE TOFFOL, LOTTI: Per un intervento volto ad assicurare che la ripartizione dei fondi previsti dalla legge finanziaria 1985 per il rifinanziamento del piano integrativo delle ferrovie dello Stato non penalizzi le linee ferroviarie Castel-franco (Treviso)-Belluno-Calalzo e Conegliano-Ponte nelle Alpi (2028) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	1383
Per la revoca della circolare ministeriale dell'8 agosto 1984 che disciplina in modo restrittivo il sistema di rinvio del servizio militare per motivi di studio (2090) (risp. SPADOLINI, <i>ministro della difesa</i>)	1378	DI NICOLA: Per un intervento volto a consentire lo spostamento della stazione ferroviaria di Trapani dal centro alla periferia della città (1812) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	1384

FLAMIGNI: Sul contributo dato al capo degli agenti di custodia alla resistenza contro il nazifascismo (1976) (risp. MARTINAZZOLI, ministro di grazia e giustizia) Pag. 1385	pressi di Santa Marinella (Roma) (2012) (risp. SIGNORILE, ministro dei trasporti) Pag. 1394
Sugli interventi che si intendono predisporre in relazione al sovraffollamento del carcere di Bologna e sui tempi previsti per l'entrata in funzione della nuova casa circondariale (2019) (risp. MARTINAZZOLI, ministro di grazia e giustizia) 1386	RIGGIO: Per una sollecita soluzione dei problemi concernenti i rapporti di pesca tra l'Italia e i paesi del Nord Africa, in particolare con la Tunisia (1287) (risp. RAFFAELLI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri) 1395
GARIBALDI: Per un intervento volto a chiarire le norme che disciplinano i requisiti degli autoveicoli adibiti al trasporto di generi alimentari, con particolare riferimento al certificato di «isotermia» (1630) (risp. SIGNORILE, ministro dei trasporti) 1387	Per la tutela della sicurezza e della vita dei pescatori siciliani, sottoposti a continue azioni di rappresaglia da parte di motovedette tunisine e algerine (1606) (risp. RAFFAELLI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri) 1395
LOTTI ed altri: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire la massima sicurezza delle rotte di traffico aereo anche a seguito della recente scampata collisione, nei pressi dell'aeroporto di Ancona, tra un caccia militare Tornado e un DC 9 dell'ATI (1869) (risp. SPADOLINI, ministro della difesa) 1389	Per l'adozione di provvedimenti volti ad impedire il ripetersi di sequestri di motopescherecci siciliani da parte di motovedette tunisine, anche a seguito del recente sequestro del peschereccio «Tomari» (1750) (risp. RAFFAELLI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri) 1397
MOLTISANTI: Per il conferimento all'AIMA dei pomodori prodotti in eccedenza nel territorio delle province di Ragusa e Siracusa al fine di evitare che i produttori siano costretti a cedere sottocosto il prodotto all'industria conserviera (2101) (risp. PANDOLFI, ministro dell'agricoltura e delle foreste) 1390	SAPORITO: Sulle iniziative allo studio per l'equiparazione del personale proveniente dagli enti parastatali disciolti al personale del Servizio sanitario nazionale (1945) (risp. GAVIGLIASSO, sottosegretario di Stato per la sanità) 1398
MURMURA: Sul numero delle domande di cessazione di attività commerciali presentate dal 1° gennaio 1985 ai fini dell'IVA da parte degli operatori del settore (1818) (risp. VISENTINI, ministro delle finanze) 1391	SIGNORELLI: Per un intervento volto a sollecitare l'iter del processo pendente nei confronti dell'ex sindaco di Viterbo e dei componenti la commissione edilizia comunale per abuso in atti di ufficio (1853) (risp. MARTINAZZOLI, ministro di grazia e giustizia) 1399
NERI: Per un intervento presso le ferrovie dello Stato affinché nel piano di ammodernamento delle ferrovie sia incluso l'ampliamento della tratta Conegliano (Treviso)-Ponte nelle Alpi (Belluno) (2092) (risp. SIGNORILE, ministro dei trasporti) 1392	VECCHI ed altri: Sull'opportunità di operare a breve termine una scelta tra le varie proposte presentate per la soluzione della crisi dei gruppi Maraldi e Montesi, valutando in particolare la fattibilità del progetto dell'AGCI e della Lega delle cooperative (1585) (risp. PANDOLFI, ministro dell'agricoltura e delle foreste) 1400
PAVAN: Per un intervento volto ad accelerare le procedure di esame delle domande per il servizio civile sostitutivo, con particolare riferimento alla provincia di Treviso (1745) (risp. SPADOLINI, ministro della difesa) 1393	
PINTO Biagio: Sull'opportunità che i treni n. 586 e n. 611 effettuino una fermata alla stazione di Vallo della Lucania (Salerno) (2069) (risp. SIGNORILE, ministro dei trasporti) 1393	
RANALLI: Per l'accertamento da parte degli uffici tecnici delle ferrovie dello Stato delle cause del crollo di una gru nel cantiere di un viadotto nei	ANDERLINI. — Ai Ministri degli affari esteri e della difesa. — Per sapere in base a quale articolo e a quale particolare interpretazione della legge n. 38 del 1979 è stato possibile addestrare, nel corso del 1983, prelevando fondi di cui alla predetta legge, 202 militari stranieri presso scuole ed istituti militari italiani, quando lo spirito e la lettera della legge n. 38 non autorizzano spese di questa natura, considerato che si tratta di risorse destinate dallo Stato italiano alla cooperazione per lo sviluppo dei paesi del terzo mondo. (4 - 01407) (26 novembre 1984)

RISPOSTA. — La legge n. 38 del 1979 sulla cooperazione dell'Italia con i paesi in via di sviluppo contiene un esplicito richiamo alla legge n. 995 del 1970 sulla « Ammissione di militari stranieri alla frequenza di corsi presso istituti, scuole ed altri enti militari delle forze armate italiane » laddove, all'articolo 14, consente al dipartimento per la cooperazione allo sviluppo di favorire « su richiesta dei paesi interessati l'organizzazione di programmi di formazione specifica per il personale dei servizi statali e degli enti pubblici di detti paesi » ed estende a tale scopo alle amministrazioni interessate le disposizioni della legge n. 995.

Tale richiamo esprime la volontà del legislatore intesa a favorire l'utilizzazione dei fondi destinati alla cooperazione allo sviluppo per l'addestramento anche dei militari dei paesi in via di sviluppo presso istituti, accademie o scuole di amministrazione dello Stato italiano. Non sfuggiva infatti al legislatore il ruolo che, ai fini dello sviluppo, le forze armate svolgono in diversi settori e in special modo in quelli a contenuto prevalentemente tecnico come nel caso delle telecomunicazioni, della motorizzazione e delle strutture di assistenza al volo.

Sulla base del combinato disposto dei due testi normativi citati, sono state concesse borse di studio per favorire la formazione tecnica in attività esclusivamente civili anche di personale militare, escludendosi quindi le attività di formazione su sistemi d'arma, ma concentrandole in favore della promozione di capacità professionali utilizzabili ai fini dello sviluppo, nella consapevolezza della stretta interdipendenza esistente fra sviluppo e stabilità politica.

Nel corso del 1983 sono state concesse 143 borse di studio, di cui 129 finalizzate in massima parte alla frequenza di corsi presso accademie e istituti militari corrispondenti al primo biennio di ingegneria e 14 per la frequenza di corsi con prevalente finalità civile presso l'accademia di sanità militare interforze di Firenze e la scuola di motorizzazione della Cecchignola.

Sempre nel corso del 1983 altri 51 militari provenienti da paesi in via di sviluppo sono stati poi ammessi a frequentare i corsi

in parola, ma con i relativi oneri di spesa interamente a carico dei paesi interessati, mentre 8 tecnici civili della Repubblica di Capo Verde sono stati addestrati presso enti militari nel settore del controllo della circolazione aerea.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

RAFFAELLI

(10 ottobre 1985)

BATTELLO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso:

che con recente interrogazione (4-02095) si è fatto generico riferimento ad impugnativa della procura generale di Trieste avverso sentenza del 5 luglio 1985 del tribunale di Gorizia in quanto dichiarata prima dell'intervenuto deposito della sentenza medesima;

che, ad una più attenta verifica, detta impugnativa risulta essere stata dichiarata addirittura prima che alla procura fosse financo pervenuto l'estratto della sentenza (al punto che, data l'informalità del canale, c'è stata, erroneamente, parziale indicazione degli imputati assolti, quindi impugnati, di poi corretta con successiva dichiarazione di estensione);

che tale circostanza conferma il giudizio di cui alla suddetta interrogazione, secondo cui l'impugnativa, in quanto proposta totalmente « al buio », fuoriesce dalla routine processuale, apparendo singolarmente pregiudicata;

che — ferma la costituzionale autonomia di giudizio meritale — il meccanismo penalprocessuale necessita del massimo di trasparenza,

l'interrogante chiede al Ministro guardasigilli di sapere se, all'ulteriore luce del suesposto, intenda richiedere i chiarimenti del caso.

(4 - 02105)

(30 luglio 1985)

RISPOSTA. — In merito al contenuto dell'interrogazione la procura generale della Repubblica presso la corte d'appello di Trie-

ste ha precisato di aver « proposto impugnazione avverso la sentenza emessa in data 5 luglio 1985 dal tribunale di Gorizia nei confronti di Cesare Calzolari, Vincenzo Cissilin, Lucio Poiani, Livio Spanghero, Michele Martina, Fulvio Bergomas e Giorgio Delago nel termine di cui all'articolo 199 del codice di procedura penale, con riserva di presentare i motivi di impugnazione nel termine di cui all'articolo 201 del codice di procedura penale ».

Risulta pertanto evidente che la procura generale ha operato nel pieno rispetto delle norme processuali proponendo l'impugnazione nel termine prescritto dalla legge e riservandosi di presentare i motivi dopo l'avvenuto deposito della sentenza secondo le previsioni dell'articolo 201 del codice di rito.

Il Ministro di grazia e giustizia

MARTINAZZOLI

(30 settembre 1985)

BEORCHIA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che la società « Cartiera di Ovaro », con sede in Milano e stabilimento in Ovaro (Udine), si trova da tempo in condizioni di difficoltà dipendenti soprattutto dall'attuale assetto societario;

che lo stabilimento di Ovaro, per l'alta qualificazione professionale dei lavoratori, per l'avanzata tecnologia degli impianti, per la qualità del bene prodotto, risulta essere una struttura produttiva efficiente ed in grado di mantenere una buona posizione sul mercato nazionale ed in quello estero;

che le difficoltà attuali hanno provocato una progressiva paralisi dell'attività lavorativa, dapprima con una riduzione, poi con la chiusura dello stabilimento e con la richiesta di collocamento in cassa integrazione di 80 lavoratori;

che ai circa 110 dipendenti non viene corrisposta la retribuzione da due mesi, con evidenti gravi conseguenze sul reddito di persone che, oltre a provvedere alle normali

necessità delle loro famiglie, debbono anche far fronte ad oneri finanziari assunti per la riparazione e la ricostruzione delle loro case danneggiate o distrutte dal terremoto del 1976;

che nella zona di Ovaro, nella Valle del Degano e nei territori contermini, negli ultimi tempi, sono venuti meno diversi posti di lavoro ed è sorta una forte preoccupazione di un complessivo impoverimento di quella zona montana, con la prospettiva di vedere riaprirsi il difficile e doloroso fenomeno dell'emigrazione;

che risulta siano intercorse trattative per la cessione della società, sia con un imprenditore privato che con una organizzazione cooperativa;

che la regione Friuli-Venezia Giulia ha dichiarato la sua disponibilità, in presenza di alcuni presupposti, a partecipare, attraverso la società finanziaria Friuli, al capitale sociale e ad intervenire con le altre forme di sostegno previste dalla legislazione regionale,

si chiede di conoscere se il Ministro dell'industria sia a conoscenza della situazione sopra esposta, quale convincimento abbia in ordine alla possibilità ed alla necessità di salvaguardare la sopravvivenza di una impresa che, nello specifico settore, appare valida per efficienza e competitività, e che può ancora sviluppare le sue potenzialità occupazionali e produttive, e quali iniziative intenda prendere per favorire l'uscita dell'impresa dalle attuali condizioni di difficoltà.

Si chiede, altresì, al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, se corrisponda al vero che l'attuale proprietà della cartiera di Ovaro ha chiesto un suo diretto intervento di mediazione, indirizzato ad accelerare la conclusione delle trattative per un nuovo assetto societario, anche con la partecipazione della società finanziaria Friuli, e quali iniziative abbia assunto od intenda sollecitamente intraprendere per giungere ad una soluzione che possa essere accettata da tutte le parti interessate e possa quindi garantire il mantenimento dei livelli occupazionali.

(4 - 01713)

(7 marzo 1985)

RISPOSTA. — In risposta alla signoria vostra onorevole si comunica che, per quanto riguarda l'individuazione di possibili soluzioni funzionali al risanamento della società Cartiera di Ovaro, in provincia di Udine, con conseguente salvaguardia dei livelli occupazionali della stessa, dopo numerosi incontri avvenuti tra le rappresentanze imprenditoriali e sindacali e quelle regionali e locali, anche presso questo Dicastero, è stato predisposto un progetto di intervento, con la partecipazione della società finanziaria Friuli, la cui attuabilità è comunque subordinata all'esperimento della procedura concorsuale.

Al fine di garantire la più rapida ripresa produttiva, nelle more dei tempi previsti per l'esaurimento della procedura concorsuale stessa, le organizzazioni sindacali e gli amministratori regionali hanno concordato sulla possibilità di un eventuale rapporto di affittanza da parte di imprenditori privati a ciò interessati.

Sono peraltro previste delle riunioni all'inizio del prossimo autunno finalizzate al concreto avvio di una nuova fase produttiva, per la quale finora non sono ipotizzati interventi di riduzione della pianta organica.

Per quanto attiene, infine, il beneficio della cassa integrazione guadagni straordinaria per le maestranze della società in parola, si precisa che, a seguito del parere favorevole espresso dal CIPI nei primi giorni del mese di agosto del corrente anno, sono stati perfezionati i relativi provvedimenti concessivi.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale

DE MICHELIS

(19 settembre 1985)

BONAZZI, POLLASTRELLI, VITALE, GIURA LONGO, SEGA. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che col 5 settembre, in applicazione dell'articolo 2, quarto comma, della legge n. 427 del 7 agosto 1985, le ragionerie provinciali dello Stato cessano di svolgere per conto delle intendenze di finanza i servizi

contabili previsti dal secondo comma dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 1955, n. 1544;

che le intendenze di finanza non hanno il ruolo del personale addetto alla contabilità;

che il passaggio delle competenze è avvenuto, nel corso dell'esercizio finanziario, senza alcuna istruzione specifica da parte dell'amministrazione finanziaria centrale;

che in queste condizioni si corre il rischio di bloccare i rimborsi manuali delle imposte dirette, delle tasse e delle imposte doganali e di non predisporre nei termini gli stipendi del personale delle ex II.CC. e gli emolumenti accessori di tutto il personale periferico dell'amministrazione finanziaria,

gli interroganti chiedono di sapere se non ritenga opportuno proporre urgentemente il rinvio dell'entrata in vigore della norma in premessa per il tempo strettamente necessario per istituire ed attrezzare gli uffici delle intendenze di finanza ed a tal fine promuovere corsi di qualificazione per il personale attualmente in servizio presso le intendenze di finanza ed indire appositi concorsi.

(4-02156)

(24 settembre 1985)

RISPOSTA. — Il Governo si è immediatamente attivato in ordine al problema da lei sollevato, prorogando, con l'articolo 5 del decreto-legge 20 settembre 1985, n. 477, l'entrata in vigore della disposizione recata dall'articolo 2 della recente legge n. 427 al 1° gennaio 1987.

Si soggiunge che da parte di questo Ministero è stato predisposto e diramato uno schema di disegno di legge che prevede la costituzione presso le intendenze di finanza di appositi reparti, previo reclutamento di idoneo personale, ai quali saranno affidati i compiti già svolti dalle ragionerie provinciali.

Il Ministro delle finanze

VISENTINI

(14 ottobre 1985)

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

BUFFONI. — *Ai Ministri della sanità, degli affari esteri e del commercio con l'estero.* — Per sapere:

se sono a conoscenza della grave situazione determinatasi nelle zone di frontiera con la Svizzera della provincia di Varese (Ponte Tresa-Gaggiolo, Porlezza, Ponte Chiasso) a seguito del divieto delle autorità elvetiche di importazione nella Confederazione di prodotti alimentari, in specifico con il blocco del transito di carne;

se non ritengono che detti provvedimenti di divieto siano motivati strumentalmente sulla base di presunti focolai di « afta epizootica », segnalati in alcune zone del Sud d'Italia e quindi del tutto estranei alla situazione della provincia di Varese;

se sono a conoscenza che nella zona di confine interessata sia facilmente dimostrabile come tutta la carne in vendita sia sottoposta ai più rigorosi controlli sia veterinari che sanitari che impediscono qualsiasi possibilità di commercializzazione di carni provenienti da zone a rischio o solo sospette, tant'è che le autorità italiane non hanno preso alcun provvedimento per la vendita nel nostro paese;

se non ritengono quindi che trattasi di una decisione delle autorità elvetiche del tutto pretestuosa, tesa unicamente ad impedire la libera commercializzazione per meri motivi protezionistici e contrastante con le più elementari norme di mercato.

Stante la gravissima ripercussione che la su descritta situazione genera sulle attività commerciali delle zone del comprensorio di frontiera, con conseguente pesante crisi del settore delle attività commerciali che hanno ridotto la loro attività di oltre il 50 per cento, si chiede quali iniziative i Ministri interrogati abbiano assunto ed intendano assumere nei confronti della Confederazione elvetica per far cessare le drastiche quanto immotivate misure restrittive in atto e per un sollecito superamento della situazione, come detto portatrice di gravi e non più accettabili ripercussioni economiche e sociali.

(4 - 02084)

(24 luglio 1985)

RISPOSTA. — Il Ministero della sanità è intervenuto in forma decisa — sia direttamente che attraverso il Ministero degli affari esteri — presso i corrispondenti servizi elvetiche per illustrare ampiamente la situazione della epizootia in Italia e per ottenere misure più adeguate in ordine al divieto imposto di importazione dal nostro paese di carne e di prodotti derivati.

Il suddetto intervento ha ottenuto i risultati sperati, tant'è che con provvedimento del 30 luglio 1985 la Svizzera ha liberalizzato con decorrenza 13 agosto 1985 il traffico viaggiatori e di confine, riconsentendo anche l'importazione di animali, di carni e di prodotti a base di carne, con la sola eccezione delle carni e dei prodotti ottenuti tra il 1° novembre 1984 e il 30 aprile 1985 da animali provenienti dalle province di Bologna, Brescia, Cremona, Cuneo, Mantova, Modena, Perugia, Reggio Emilia e Salerno.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
CAVIGLIASSO

(26 settembre 1985)

BUFFONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le ragioni che lo hanno spinto ad emettere la circolare n. 002798 dell'8 agosto 1984 che disciplina in modo restrittivo rispetto al precedente sistema il rinvio del servizio militare per motivi di studio, anticipando inopinatamente, peraltro, le disposizioni di un disegno di legge all'esame del Parlamento.

Per sapere se non ritenga opportuno recedere dall'iniziativa assunta, atteso:

1) che non sembrano sussistere immediate e presunte esigenze di incrementare il contingente annuo di giovani di leva posto che, almeno fino al 1990, si prevede una eccedenza della popolazione di leva rispetto ai fabbisogni annui di nuove precettazioni, come risulta dal libro bianco della difesa del 1985, e che semmai il problema di riempire il contingente dei militari di leva si porrà a partire dal 1991;

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

2) che le misure adottate non sembrano, anche se giuridicamente possibili, politicamente opportune, perchè intempestive rispetto alla emanazione del provvedimento all'esame del Parlamento e, in quanto tali, causa di malcontento da parte di molti interessati;

3) che le strutture universitarie, chiamate in causa in prima persona, e improvvisamente, quasi certamente non possono fronteggiare il maggior carico di lavoro; quindi non possono assicurare la certificazione richiesta dalle nuove disposizioni, creandosi così, indirettamente, ulteriori difficoltà e disfunzioni per chi dovrà e potrà accedere ai benefici del rinvio, già previsti dal nostro sistema istituzionale.

(4 - 02090)

(24 luglio 1985)

RISPOSTA. — Con circolare del 3 agosto 1985, sono state emanate nuove disposizioni in materia di rinvio del servizio di leva degli studenti. In esse sono state recepite le indicazioni emerse al riguardo in sede parlamentare.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(3 ottobre 1985)

CANETTI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, delle finanze, del tesoro, della difesa e del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso che nel Ponente ligure l'eccezionale ondata di gelo ha colpito gravemente le attività agricole nei settori ortoflorofrutticoli danneggiando pressochè totalmente la produzione in piena aria e in serre non riscaldate, compromettendo irrimediabilmente circa l'80 per cento delle piante, in particolare quelle di fronda, e creando, pertanto, seri problemi sia per la ricostituzione del capitale produttivo, sia per la produzione dei prossimi cinque anni, che risulterà compromessa;

tenuto conto dei gravi problemi occupazionali che si sono venuti a determinare nel settore;

rilevato come in passato il Ministero dell'agricoltura e delle foreste non abbia incluso i prodotti floricoli e alcuni orticoli tra le colture ammesse ad assicurazione agevolata che possono usufruire delle provvidenze previste dalla legge n. 590 del 1981 e, più in generale, verificata la limitata efficacia della suddetta legge,

si chiede di sapere se non ritengano opportuno:

adottare misure a tutela dei lavoratori dipendenti che hanno perso il lavoro a causa del gelo e non godono delle provvidenze della cassa integrazione guadagni e, in particolare, per l'immediato, prevedere il trattamento di disoccupazione speciale e quindi estendere a tali lavoratori i benefici della cassa integrazione guadagni;

prevedere la possibilità di una dilazione non onerosa nel pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali;

facilitare misure di rinnovo automatico di conduzione e, altresì, disporre il rinvio del pagamento delle rate dei prestiti e dei mutui contratti dalle aziende agricole colpite dalla gelata;

garantire misure per il rinvio del servizio militare per i soggetti interessati che esplicano la loro attività nelle aziende danneggiate;

assumere provvedimenti finanziari straordinari ed urgenti, al fine di permettere il trasferimento alla regione Liguria di risorse adeguate alla copertura degli oneri, ordinari e straordinari, derivanti dagli impegni che la regione stessa sarà chiamata ad assumere;

intervenire rapidamente presso gli uffici tecnici erariali interessati per delimitare le zone ai fini dell'applicazione dei benefici previsti dall'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica n. 597 del 1973;

rivedere l'orientamento fin qui avuto, includendo nel decreto previsto dall'articolo 3 della legge n. 590 del 1981, tra le colture agricole intensive o pregiate ammesse all'assicurazione agevolata contro il gelo, come da articolo 11 della legge menzionata, fiori recisi, fronde ornamentali e

fiorite recise, piante ornamentali in vaso, verde ornamentale ed ammettere tra le colture erbacee previste l'intera gamma orticola, in modo da permettere la costituzione di consorzi per la difesa attiva e passiva nel settore, e, nel contempo, prevedere adeguati provvedimenti di copertura finanziaria dei capitoli di bilancio specifici;

dichiarare rapidamente l'esistenza di eccezionale calamità come da articolo 4 della legge n. 590 del 1981.

(4 - 01535)

(23 gennaio 1985)

RISPOSTA. — Questo Ministero, accogliendo integralmente le proposte inoltrate dalla regione Liguria ai sensi dell'articolo 4 della legge 15 ottobre 1981, n. 590, ha emesso il decreto in data 19 marzo 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 78 del 1° aprile successivo, con il quale è stata dichiarata l'esistenza del carattere di eccezionalità delle gelate e nevicate verificatesi nella prima metà del mese di gennaio 1985 in tutto il territorio regionale.

Come è noto, a seguito di tale decreto, le aziende agricole danneggiate, comprese quelle a coltivazione floricola e orticola, ubicate nelle zone delimitate dalla regione, potranno avvalersi delle provvidenze previste dalla stessa legge n. 590 del 1981, integrate da quelle disposte dalla legge 13 maggio 1985, n. 198.

Inoltre il Ministero, in applicazione dell'articolo 8 della citata legge n. 198 del 1985, ha adottato il decreto del 21 maggio 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 25 giugno successivo, con il quale gli istituti ed enti esercenti il credito agrario sono stati autorizzati a prorogare per una sola volta, e fino a 24 mesi, la scadenza delle rate delle operazioni di credito agrario di esercizio e di miglioramento fondiario, effettuate con le aziende agricole gravemente danneggiate, ricadenti nelle zone delimitate dalle regioni interessate.

Pertanto le aziende floricole e orticole della Liguria, che si trovino nelle condizioni stabilite, potranno avvalersi anche di questa agevolazione.

Ai fini della pratica attuazione delle consentite provvidenze legislative, il Ministero ha già in avanzato corso le procedure per una prima ripartizione tra le regioni interessate della somma complessiva di lire 200 miliardi. In tale ripartizione è previsto un primo acconto alla regione Liguria di circa 6 miliardi.

Per quanto riguarda le altre specifiche richieste, la legge n. 198 del 1985, innanzi richiamata, prevede, a favore delle aziende agricole che abbiano subito un danno di almeno il 35 per cento del prodotto lordo vendibile e che ne facciano domanda, la sospensione del pagamento dei contributi agricoli unificati riferentisi all'anno in cui si è verificato l'evento dannoso, con il recupero nel quinquennio successivo, al tasso di interesse legale aumentato di tre punti, dei contributi sospesi, fissando alla data dell'evento dannoso, anzichè alla data del provvedimento di delimitazione delle zone danneggiate ad opera degli uffici tecnici erariali, il termine dal quale computare l'anno di sospensione.

La legge prevede inoltre il riconoscimento, per l'anno 1985, del diritto, da parte dei lavoratori agricoli iscritti negli elenchi anagrafici di rilevamento e a validità prorogata dei comuni situati nelle aree danneggiate, alle prestazioni previdenziali e assistenziali e ad un numero di giornate lavorative non inferiore a quelle attribuite negli elenchi anagrafici per il 1984. Lo stesso diritto è previsto a favore dei piccoli coloni e partecipanti delle aziende agricole danneggiate.

A favore, poi, degli operai agricoli a tempo indeterminato, dipendenti dalle imprese agricole che abbiano subito un danno non inferiore alla perdita del 35 per cento del prodotto lordo vendibile, è previsto un trattamento sostitutivo per ulteriori 90 giorni all'anno.

Infine, a favore delle imprese operanti nel settore della lavorazione, del commercio all'ingrosso e della esportazione dei prodotti del comparto florovivaistico ed orticolo, operanti nelle zone danneggiate e che commercializzino prevalentemente prodotti provenienti da aziende agricole situate nelle zone medesime e mantengano gli occupati alla

data dell'evento calamitoso, è prevista la concessione, a domanda, della sospensione del pagamento dei contributi previdenziali ed assistenziali in scadenza nei 12 mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge, nonché l'estensione, per l'anno 1985, dei benefici della cassa per l'integrazione dei salari per un massimo di 180 giorni.

Per quel che concerne le agevolazioni fiscali, il Ministero delle finanze ha assicurato che la direzione generale del catasto ha tempestivamente invitato gli uffici tecnici erariali ad intervenire con sollecitudine nelle operazioni di delimitazione delle zone agricole danneggiate.

Quanto alla mancata inclusione delle colture floricole e di alcune colture orticole fra quelle ammesse all'assicurazione agevolata, si precisa che la CAA (Convenzione assicurazioni agevolate), invitata ad esprimere il proprio parere in merito alle produzioni segnalate dalle regioni, ha comunicato, per quanto riguarda le colture floricole, che queste non sono oggetto di assicurazione sul libero mercato, in quanto le moderne tecniche colturali prevedono lunghi periodi di coltivazione sotto tunnel di plastica e pertanto le coltivazioni in piena aria sono sempre più marginali o comunque limitate per brevi periodi vegetativi.

Per le piante ornamentali, pur essendo previsto, sempre a quanto comunicato dalla CAA, un tasso assicurativo del 14 per cento, tale garanzia non trova pratica applicazione.

Pertanto, poichè non appare possibile prendere in considerazione prodotti non assicurati sul libero mercato, il Ministero non ha potuto inserire i fiori e le piante ornamentali tra le colture ammesse all'assicurazione agevolata.

Analoghe argomentazioni valgono per le poche colture orticole non considerate dal decreto ministeriale.

Circa, infine, il rinvio del servizio militare per i giovani addetti ai lavori agricoli nelle zone colpite, il Ministero della difesa ha fatto presente che, pur comprendendo i motivi che sono a base della richiesta, non ha ravvisato la possibilità di accoglierla, in quanto rinvii generalizzati, considerato anche il sem-

pre più scarso gettito della leva, avrebbero compromesso l'efficienza dei reparti.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste

PANDOLFI

(12 ottobre 1985)

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

che, in conformità al piano programmatico generale di decentramento territoriale dei servizi per il triennio 1982-84, il consiglio di amministrazione dell'INPS ha stabilito, con delibera adottata nel 1982, la realizzazione del centro operativo di Gela (Caltanissetta);

che in attuazione di tale programma il comitato provinciale di Caltanissetta, durante lo scorso anno, ha proceduto al reperimento di idonei locali, alla dotazione delle risorse umane e dei necessari mezzi strumentali,

l'interrogante chiede di conoscere quali altri ostacoli si frappongono all'apertura del centro operativo INPS di Gela, considerato che sono stati risolti tutti i problemi connessi alla funzionalità del centro medesimo.

(4 - 02041)

(10 luglio 1985)

RISPOSTA. — Si informa la signoria vostra onorevole che, per quanto concerne i motivi che ancora impediscono l'inizio dell'attività del centro operativo INPS di Gela, l'Ente ha comunicato che la fase principale di acquisizione dei locali all'uopo individuati ha subito un ritardo in conseguenza del decesso del proprietario e della necessità di rinnovare gli accordi preliminari con gli eredi.

Si fa presente pertanto che solo successivamente alla stipula del contratto di locazione potranno essere avviati i lavori di adattamento alle specifiche esigenze dell'Istituto e chieste le prescritte certificazioni per la destinazione dei locali ad uso ufficio.

Per quanto concerne, poi, i tempi medi di fatto occorrenti per tali esigenze, l'INPS prevede che l'avvio della attività della struttura

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

decentrata di Gela non potrà avvenire prima della fine del corrente anno.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale

DE MICHELIS

(19 settembre 1985)

D'AMELIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della pubblica istruzione.* — L'interrogante chiede di conoscere perchè mai ai membri delle commissioni tributarie provinciali di primo e secondo grado, appartenenti all'amministrazione della pubblica istruzione, non vengano corrisposti gli emolumenti relativi alle giornate lavorative utilizzate per la partecipazione ai lavori delle suddette commissioni.

Considerato che i commissari delle tributarie assolvono compiti delicati e prestano la loro opera al servizio dello Stato, l'interrogante chiede che venga eliminato tale inconveniente, che scoraggia la partecipazione a un servizio pubblico di insegnanti e dipendenti del Ministero della pubblica istruzione, nei confronti dei quali, di fatto, c'è limitazione di diritti.

(4-01458)

(17 dicembre 1984)

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

Si fa presente che della questione posta con l'interrogazione a riferimento è stata a suo tempo investita la Presidenza del Consiglio alla quale è stato chiesto di far conoscere se il personale docente nominato componente di commissioni tributarie, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 636, potesse essere esonerato dagli obblighi di servizio scolastico per poter partecipare alle sedute di dette commissioni, usufruendo di permessi senza retribuzione, in relazione al *munus publicum* che dette cariche implicano.

L'anzidetta Presidenza ha in merito fatto presente che il richiamo alle funzioni pubbliche elettive contenuto nell'articolo 51 della Costituzione, come presupposto per la sussi-

stenza nel chiamato a dette funzioni del diritto di disporre del tempo necessario al loro adempimento, appare preclusivo di ogni possibile estensione delle norme oltre tale specifica ipotesi, nella quale non sembra possano farsi comunque rientrare le cariche in parola, il cui carattere elettivo appare del tutto sfumato.

D'altro canto, non si tratta neppure di ipotesi che possano considerarsi ricomprese nella particolare disciplina di cui alle leggi 12 dicembre 1966, n. 1078, e 20 marzo 1970, n. 300.

Si precisa infine che l'avviso della Presidenza del Consiglio dei ministri (nota n. 1.3.1/12442/7 del 28 novembre 1983) è stato portato a conoscenza dei dipendenti uffici di questa amministrazione con lettera circolare n. 346 del 16 dicembre 1983.

Il Ministro della pubblica istruzione

FALCUCCI

(30 settembre 1985)

DE CINQUE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per porre riparo alla grave situazione in cui versano l'ufficio del registro e l'ufficio provinciale IVA di Chieti, entrambi da tempo carenti di personale sufficiente allo svolgimento della ingente mole di lavoro su di essi gravante.

In particolare, l'ufficio del registro di Chieti, che ha giurisdizione su quasi 40 comuni, tra cui il capoluogo di provincia, e che ha un gettito annuo di incassi di circa 12 miliardi, ha attualmente in servizio soltanto 21 unità, delle quali 7 adibite al SAC e 14 ad attività amministrative relative ai settori del registro, successioni, bollo eccetera, con evidente disparità rispetto ad altri uffici della stessa regione che, con un gettito di gran lunga inferiore, hanno personale in numero addirittura doppio rispetto a quello di Chieti.

Analoga situazione si verifica per l'ufficio provinciale IVA, avente giurisdizione sull'intera provincia, composta di 104 comuni, con

un ingente numero di aziende industriali e commerciali, di professionisti, artigiani ed operatori economici in genere, e quindi con una notevole massa di lavoro cui si deve far fronte con appena 35-40 unità.

Per conoscere, altresì, le ragioni per cui, in occasione di recenti concorsi, siano stati assegnati ai suddetti uffici appena 2-3 vincitori, cioè un numero del tutto inadeguato agli effettivi fabbisogni, peraltro da tempo ben noti al Ministero, mentre assegnazioni ben più generose sono state fatte ad altri uffici della stessa regione pur gravati da minor lavoro.

(4 - 01954)

(11 giugno 1985)

RISPOSTA. — Il problema concernente la carenza di personale riguarda purtroppo quasi tutti i dipendenti uffici periferici; è noto infatti che negli ultimi anni il volume di lavoro è notevolmente aumentato senza un corrispondente potenziamento degli organici e non sempre risulta possibile provvedere tempestivamente alla copertura dei posti vacanti, anche per l'indisponibilità dei posti accantonati in forza di provvedimenti legislativi.

Ciò premesso, va però precisato che, in base a rilevazioni effettuate circa la distribuzione del personale in servizio in rapporto ai carichi di lavoro, la situazione degli uffici della provincia di Chieti non è fra le più gravi giacché non risultano ivi posti in organico vacanti, mentre vi è addirittura una leggera eccedenza di personale presso l'ufficio IVA.

Si soggiunge, per quanto riguarda i vincitori del concorso a 843 posti di coadiutore meccanografo del registro e IVA, che il contingente di 22 unità attribuito alla regione Abruzzo è stato ripartito tra le quattro province, sulla scorta delle indicazioni fornite dal competente organo direttivo regionale, nel modo seguente: 7 unità alla provincia di L'Aquila, 5 unità alla provincia di Chieti, 6 unità alla provincia di Pescara e 4 unità alla provincia di Teramo.

Il Ministro delle finanze

VISENTINI

(27 settembre 1985)

DE TOFFOL, LOTTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che secondo notizie apparse su organi di stampa nazionale sembra che la direzione dell'azienda ferroviaria stia operando la ripartizione dei fondi per il rifinanziamento del piano integrativo ferroviario previsto dalla legge finanziaria 1985;

che la legge n. 17 del 1981, istitutrice del piano integrativo, prevede la ripartizione delle somme in modo proporzionale per la realizzazione delle opere elencate nella legge stessa;

che secondo quanto si evince dai citati organi di stampa i finanziamenti verrebbero concentrati su linee ferroviarie definite essenziali per cui dei 13.753 miliardi soltanto 640 verrebbero utilizzati per gli interventi sulle linee non secondarie e 570 per le linee secondarie;

che fra le linee secondarie sono incluse quelle di Castelfranco-Belluno-Calalzo e Conegliano-Ponte nelle Alpi;

che la cifra di 640 miliardi è assolutamente insufficiente per le esigenze di un percorso complessivo di 2.328 chilometri di ferrovia;

che per ciascun intervento era prevista in precedenza una spesa di centinaia di miliardi;

che se risultasse vero l'intendimento della direzione delle ferrovie dello Stato si pregiudicherebbe la possibilità di sopravvivenza delle linee Castelfranco-Belluno-Calalzo e Conegliano-Ponte nelle Alpi le quali abbisognano di ristrutturazioni notevoli anche in relazione ai programmi di sviluppo del tracciato e di collegamento delle stesse a reti internazionali,

gli interroganti chiedono di conoscere quali interventi intenda effettuare per garantire una ripartizione dei 13.753 miliardi previsti dalla legge finanziaria 1985 secondo i criteri previsti dalla legge n. 17 del 1981, evitando così la penalizzazione di due linee essenziali di collegamento fra la provincia di Belluno, territorio al confine di Stato e ad alto interesse turistico, e l'area centrale della regione Veneto.

(4 - 02028)

(10 luglio 1985)

RISPOSTA. — Come è noto, la legge finanziaria 22 dicembre 1984, n. 887, ha autorizzato un secondo rifinanziamento di 15.900 miliardi di lire, dei quali 14.500 per il settore degli impianti fissi e navi traghetto e 1.400 per il settore materiale rotabile, da destinare, secondo necessità, alla revisione dei prezzi e al completamento delle opere e delle forniture previste dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, per l'integrale realizzazione del programma integrativo di interventi di potenziamento, ammodernamento e riclassamento degli impianti della rete ferroviaria nazionale, di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17.

Per l'utilizzazione delle risorse finanziarie disponibili — sia di quelle precedentemente assegnate che di quelle ora autorizzate — l'azienda delle ferrovie dello Stato ha provveduto ad una programmazione dinamica dell'utilizzo delle risorse stesse, in relazione anche ai lavori già in atto.

Non essendo realisticamente possibile avviare contemporaneamente tutte le attività per l'impiego di tale secondo rifinanziamento, gli sforzi saranno anzitutto indirizzati sugli investimenti destinati alla rete essenziale, vale a dire sulla rete che produce più del 90 per cento del traffico.

Nella ripartizione dei rifinanziamenti sono state però adeguatamente prese in considerazione le esigenze per gli interventi sulla restante parte della rete, che peraltro richiedono un più elevato impegno di personale, per l'accentuato frazionamento dei lavori.

Quindi, indipendentemente dalla importanza delle linee, anche se in immediata successione di tempo, su tutta la rete i provvedimenti programmati saranno sviluppati nel pieno rispetto del citato decreto ministeriale n. 1881 del 1981.

Soltanto per quanto concerne gli interventi previsti per le arterie a scarso traffico, tra le quali rientrano le linee Castelfranco-Belluno-Calalzo e Conegliano-Ponte nelle Alpi, in relazione al disposto dell'articolo 8 della citata legge n. 887 del 1984 (piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico), pur prevedendo adeguati finanziamenti per il completamento

di tutti i lavori previsti dal decreto ministeriale n. 1881 del 1981, si è ritenuto di soprassedere in via cautelativa all'adozione di qualsiasi ulteriore provvedimento.

Ciò in attesa delle proposte che saranno formulate dall'apposita commissione ministeriale di studio all'uopo nominata nel luglio del corrente anno.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(10 ottobre 1985)

DI NICOLA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per sapere se e come intendano programmare lo spostamento, ovvero l'arretramento territoriale, dell'attuale stazione ferroviaria di Trapani che, posta nel cuore del centro urbano, continua ad impedirne il migliore sviluppo edilizio ed a bloccarne per diretta conseguenza il naturale progresso economico e sociale.

Oltre che dalla mancanza del piano regolatore che il comune capoluogo è riuscito ad eludere fin dal dopoguerra, dopo i danni ingenti provocati dalla guerra, lo sviluppo della città, avvenuto nel disordine più totale, ha risentito della presenza dello scalo ferroviario, che ha bloccato la naturale espansione edilizia ed ha creato un grosso problema del traffico viario, urbano ed extraurbano.

La stazione ferroviaria potrebbe trovare razionale ubicazione alla periferia urbana, in direzione Xitta (linea Marsala) ovvero in direzione Milo (linea Alcamo), realizzando a disposizione dello sviluppo edilizio e delle attività produttive un cospicuo spazio territoriale senza nulla togliere, anzi dando qualcosa, al servizio delle comunicazioni e delle ferrovie in particolare.

(4-01812)

(2 aprile 1985)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministro dei lavori pubblici.

Uno dei vantaggi del trasporto ferroviario è rappresentato dalla possibilità di offrire, con limitata occupazione di spazi e contenute conseguenze ambientali, una pe-

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

netrazione all'interno dei centri urbani in grado di agevolare al massimo l'afflusso e il deflusso dei viaggiatori.

A tale possibilità viene riconosciuta sempre maggiore importanza ai fini del decongestionamento della circolazione stradale e della maggiore utilizzazione del trasporto pubblico, anche con la creazione, ove ne sussistano i presupposti, di nuove fermate lungo il percorso dei tratti di penetrazione urbana.

In tale ottica, l'azienda delle ferrovie dello Stato ritiene che l'attuale ubicazione della stazione di Trapani risulti in grado di servire in un modo estremamente funzionale le diverse esigenze del trasporto ferroviario interessanti tale centro e che un suo spostamento in posizione decentrata presenterebbe riflessi indubbiamente negativi.

Gli eventuali problemi urbanistici legati alla presenza delle infrastrutture ferroviarie possono, d'altra parte, trovare più logica ed economica soluzione con la costruzione di opere sostitutive degli esistenti passaggi a livello.

Va al riguardo rilevato che detti attraversamenti interessano solo il collegamento tra l'abitato, situato pressochè interamente a nord del tracciato ferroviario, e la zona delle saline, in atto scarsamente urbanizzata.

Si fa infine presente che lo spostamento della stazione ferroviaria comporterebbe una spesa assai ingente che — essendo, come sopra detto, motivata esclusivamente da eventuali esigenze di carattere urbanistico — non può trovare al momento alcuna possibilità di finanziamento da parte dell'Ente « Ferrovie dello Stato ».

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(16 ottobre 1985)

FLAMIGNI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

le ragioni per le quali, a differenza di quanto fatto per la polizia di Stato, l'arma dei carabinieri e le altre forze armate, non è mai stato degnamente valorizzato il con-

tributo dato dal corpo degli agenti di custodia alla causa della liberazione contro il nazifascismo;

quali sono stati gli episodi più significativi e se esistono dati statistici complessivi relativi al contributo del corpo degli agenti di custodia nella resistenza contro il nazifascismo.

(4 - 01976)

(18 giugno 1985)

RISPOSTA. — Indagini svolte dagli ufficiali comandanti regionali in merito al contributo dato dal corpo degli agenti di custodia alla causa della liberazione dal nazifascismo hanno evidenziato diversi episodi significativi: gli agenti di custodia Gennaro Capuano, Enrico Marcesano, Giuseppe Farrone ed Emilio Lupi operarono nelle file della resistenza parmense e precisamente nel servizio informazioni patriottiche; i primi tre furono fucilati dai nazisti nel cortile del carcere di San Francesco di Parma il 19 agosto 1944 per la collaborazione offerta al gruppo della resistenza locale nel consentire di comunicare con i compagni di lotta rinchiusi nel carcere e nel far giungere loro parole di incitamento, di conforto e di aiuto da parte del gruppo stesso; l'agente di custodia Virgilio Fagnano, membro del gruppo di azione patriottica di Bologna, prese parte ad una azione contro il locale carcere di San Giovanni in Monte, nell'estate del 1944, dove erano detenuti numerosi esponenti della Resistenza, alcuni dei quali condannati a morte; il capo guardia Cesare Profeta, in servizio presso il carcere di Lodi, impedì la fucilazione del recluso Emilio Molinari, nonché la sottrazione da parte dei tedeschi di armi e munizioni; il brigadiere Fernando Leone, catturato dalle forze armate tedesche, fu deportato nel campo di concentramento *Lager XVIII A*; il brigadiere Antonio Barrasi e l'appuntato Furino Tiberi riuscirono a porre in salvo tre prigionieri inglesi fuggiti dal campo di concentramento Badia di Sulmona, pur nella consapevolezza che tale gesto li avrebbe portati alla fucilazione da parte delle forze armate tedesche; l'appuntato Amedeo Bucciarelli, in servizio presso la casa penale di

Alghero, si rifiutò di far fuoco con il moschetto verso aerei inglesi.

Parteciparono alla guerra di liberazione in formazioni partigiane: l'appuntato Giorgio Luciani, combattente della guerra di liberazione nella formazione partigiana « Gruppo patrioti della Maiella », con il grado di sottotenente, e l'appuntato Salvatore Giallorenzo, combattente della guerra di liberazione nella formazione partigiana « Conca di Sulmona ».

Gli appuntati Antonio Di Marco, Antonio Leonbruni, Ugo Di Benedetto, Giuseppe Caldarella e il brigadiere Francesco Marrama soon stati autorizzati a fregiarsi del distintivo della guerra di liberazione.

Ai nomi di appartenenti al corpo degli agenti di custodia che si sono distinti per il contributo dato alla causa della liberazione dal nazifascismo va infine aggiunto quello del brigadiere Angelo Bigazzi, caduto il 24 maggio 1945, vittima delle uccisioni di massa nelle foibe carsiche.

L'episodio, ricordato il 23 giugno 1985 nel quarantesimo anniversario dei tragici episodi di allora, è avvenuto in Trieste, dove il Bigazzi prestava servizio, durante l'occupazione della città da parte delle forze slave.

La mancanza di un archivio storico ha sinora impedito di valorizzare adeguatamente il contributo degli appartenenti al corpo degli agenti di custodia alla causa della Resistenza. È intenzione di questa amministrazione provvedervi al più presto acquisendo tutti i dati utili allo scopo.

Il Ministro di grazia e giustizia

MARTINAZZOLI

(30 settembre 1985)

FLAMIGNI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che il 1° giugno 1985 l'interrogante ha visitato il carcere circondariale di Bologna ed ha constatato le condizioni subumane in cui sono costretti a vivere i detenuti causa il sovraffollamento, la mancanza di lavoro, la vetustà delle strutture ed ha altresì rilevato le condizioni particolarmente stressanti del lavoro del personale civile e militare, si chiede di sapere:

se il Ministro è a conoscenza delle condizioni particolarmente disumane in cui vengono a trovarsi bambini e detenute rinchiusi nella sezione femminile del carcere suddetto dove in una struttura prevista per 18 posti l'interrogante ha visto stipati 46 donne e 3 bambini, questi ultimi costretti a dormire negli stessi letti monoposto delle madri e rinchiusi nella medesima cella di 16 metri quadrati assieme a sei donne;

se è anche a conoscenza del fatto che nella sezione femminile del carcere bolognese sono state assegnate detenute definitive di altre regioni, specie della Lombardia, le quali hanno chiesto di essere trasferite in carceri della loro regione per essere facilitate nei colloqui con i familiari;

se non ritiene di dovere disporre misure per liberare i bambini dal carcere e per ridurre con urgenza l'affollamento trasferendo subito almeno le detenute di altre regioni nella loro provincia di origine;

quando entrerà in funzione il nuovo carcere di Bologna, i cui lavori di costruzione risultano ultimati.

(4 - 02019)

(10 luglio 1985)

RISPOSTA. — Effettivamente alla data del 1° giugno 1985 erano presenti presso la sezione femminile della casa circondariale di Bologna 48 detenute. Si è trattato peraltro di un affollamento del tutto eccezionale, come ha potuto accertare l'ispettore distrettuale e come è dimostrato dalla media mensile delle presenze presso il detto istituto, che è di 30 detenute.

Il 7 giugno, appena avuta notizia della particolare situazione di affollamento creata in quella sezione, è stato disposto il trasferimento ad altre sedi di 10 detenute.

Nel corso della sua visita l'ispettore distrettuale ha constatato altresì che le detenute presenti nella casa circondariale di Bologna erano state arrestate in quella città o ivi trasferite per rimanere a disposizione della locale autorità giudiziaria.

Nei mesi di giugno, luglio e agosto 1985 sono state ospitate nell'istituto rispettivamente 27, 22 e 24 detenute.

Attualmente vi è una sola detenuta che ha presso di sé il figlio minore di tre anni, in attuazione del disposto di cui all'articolo 11, settimo comma, della legge n. 354 del 1975.

L'amministrazione penitenziaria segue con particolare attenzione il delicato problema del rapporto madre-figli in ambiente carcerario e della integrità psichica del minore allevato nello stesso ambiente.

Oltre a seguire attentamente la migliore organizzazione da parte delle direzioni degli asili nido, vengono sollecitate e sostenute iniziative per la stipulazione di convenzioni con asili nido comunali tese ad ottenere una riserva di posti per i figli delle detenute.

Se per un verso bisogna purtroppo affermare che le condizioni strutturali della casa circondariale di Bologna finora non hanno mai consentito la realizzazione di un nido adeguato, il problema appare tuttavia superato dall'imminente entrata in funzione del nuovo istituto, prevista per la fine dell'ottobre prossimo, che è dotato, tra l'altro, di spazi idonei ad accogliere nel modo migliore i figli delle detenute.

Il Ministro di grazia e giustizia

MARTINAZZOLI

(30 settembre 1985)

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

che il decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 1980, n. 327 (regolamento di esecuzione della legge 30 aprile 1962, n. 283, in materia di disciplina igienica della produzione e della vendita delle sostanze alimentari e delle bevande), stabilisce, all'articolo 43, che il trasporto delle sostanze alimentari deve essere effettuato mediante mezzi igienicamente idonei e tali da assicurare alle derrate una adeguata protezione, mentre all'articolo 44 identifica i veicoli soggetti all'autorizzazione sanitaria e gli organi competenti a rilasciarla;

che lo stesso decreto del Presidente della Repubblica, all'articolo 45, stabilisce, fra l'altro, che le domande per ottenere la pre-

detta autorizzazione debbono essere corredate da una dichiarazione della ditta costruttrice del veicolo attestante che i materiali impiegati, se destinati a venire a contatto con le sostanze alimentari trasportate, sono conformi ai requisiti di legge e, all'articolo 51, che il trasporto delle sostanze alimentari (elencate nell'allegato C al più volte citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327) deve essere effettuato con modalità atte a garantire il mantenimento delle condizioni di temperatura fissate nell'allegato stesso, le quali possono essere assicurate da mezzi dotati di particolari caratteristiche tecnico-costruttive e di pareti termoisolanti capaci di limitare lo scambio di calore fra superficie interna ed esterna, con un coefficiente globale di trasmissione termica che li faccia rientrare nei « mezzi isotermitici » quali che siano le fonti generatrici la bassa temperatura richiesta;

che le norme contenute negli allegati alla legge 29 novembre 1971, n. 1073, che regola gli scambi di carni fresche e/o congelate tra i paesi della CEE, stabiliscono che esse devono essere trasportate in veicoli o mezzi sigillati ed attrezzati in modo che le temperature previste siano assicurate per tutta la durata del trasporto (temperatura interna della carne inferiore o pari a più 7 per le carni fresche e temperatura massima meno 10 per le carni congelate);

constatato:

che in fase di collaudo di tali veicoli viene richiesto un non meglio qualificato certificato di isotermitia e che i funzionari richiedenti (ispettorato della motorizzazione di Pavia, ad esempio) non sanno dire chi debba rilasciarlo;

che non risulta ben chiaro cosa sia e da quale norma tale certificato sia imposto e meno che meno sembra di nozione diffusa quale persona od istituto sia abilitato a rilasciarlo,

si chiede di conoscere:

cosa si intenda esattamente per certificato di isotermitia;

chi debba rilasciarlo e quali procedure debbansi adottare per ottenerlo, nonchè, ove sia stabilito, se non si ritenga di dover pre-

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

cisare come e cosa debba contenere e a chi competa il legittimo e valido rilascio;

in ogni caso, se non si ritenga di dare precise e tempestive direttive agli ispettorati della motorizzazione affinché i cittadini interessati sappiano cosa e come debbano comportarsi per ottenere, il più sollecitamente possibile, il riconoscimento dei propri diritti.

(4-01630)

(12 febbraio 1985)

RISPOSTA. — Il trasporto delle derrate alimentari è regolato, oltre che dal decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 26 marzo 1980, anche dal decreto ministeriale 6 febbraio 1982 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 55 del 25 febbraio); inoltre, per le merci che possono essere soggette a deterioramento organolettico per effetto della temperatura, un accordo internazionale, noto con l'abbreviazione di ATP (*Accord transports périssables*), è stato recepito dall'Italia con legge n. 264 del 2 maggio 1977.

In tale accordo sono fissate le norme tecniche di isolamento e dei mezzi di refrigerazione che qualificano la carrozzeria atta a trasportare sostanze deperibili, qualificandole in categorie in relazione al coefficiente di trasmissione globale attraverso le pareti della carrozzeria oppure alle temperature assicurate dai mezzi di refrigerazione di cui dispongono.

Per evidenti ragioni di uniformità, le stesse norme tecniche contenute nell'ATP sono state adottate anche per le carrozzerie destinate ai trasporti di sostanze alimentari in regime di temperatura controllata in servizio nazionale.

Al rilascio delle certificazioni circa l'attitudine delle carrozzerie costruite in conformità delle norme tecniche contenute nell'ATP ad effettuare i trasporti di cui trattasi è competente la direzione generale della motorizzazione civile.

Circa le procedure e le incombenze per ottenere tali certificazioni si deve premettere che le disposizioni in materia sono entrate in vigore il 1° settembre 1984 per i veicoli immessi in circolazione a partire

dalla data predetta, mentre entrerà in vigore, per il parco già circolante, in un arco temporale secondo un calendario prestabilito.

Pertanto i vettori che intendono effettuare i trasporti di cui trattasi, per i veicoli che immettono in circolazione per la prima volta dal 1° settembre 1984, dovranno presentare i veicoli stessi all'ufficio provinciale MCTC competente, allegando alla domanda di immatricolazione il certificato di conformità della carrozzeria alle norme tecniche ATP.

Tale certificato di conformità è rilasciato dal costruttore della carrozzeria a seguito di omologazione della carrozzeria stessa per la sua produzione in serie.

Sulla scorta di tale certificato viene rilasciata da parte dell'ufficio MCTC la prescritta attestazione di idoneità al trasporto di merci deperibili per il periodo di sei anni, dopo di che l'attestazione potrà essere rinnovata per un ulteriore periodo di tre o sei anni a seconda delle condizioni della carrozzeria.

Invece, per i veicoli in circolazione alla data del 1° settembre 1984, sulla cui carta di circolazione non risulta alcuna annotazione relativa alle capacità isotermitiche della carrozzeria (oppure nel caso in cui tale capacità sia stata riconosciuta a suo tempo secondo le vecchie normative nazionali), in occasione della visita di revisione per l'anno in corso, gli uffici provinciali MCTC provvederanno ad annotare con timbro che l'autoveicolo può essere mantenuto in esercizio per i trasporti di derrate deperibili sino al 30 giugno 1986 se la data di immatricolazione è anteriore al 1976, al 30 giugno 1987 se la data di immatricolazione è anteriore al 1980, al 31 dicembre 1987 se la data di immatricolazione è anteriore al 1982 e al 30 giugno 1988 se la data di immatricolazione è anteriore al 1° settembre 1984.

Entro le rispettive date di scadenza i predetti vettori dovranno sottoporre a visita la carrozzeria, da parte di uno degli esperti a ciò abilitati con decreto del Ministro dei trasporti, presso i locali di prova di cui dispone l'esperto.

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

Gli elenchi con l'indicazione della sede dei nuovi esperti sono a disposizione dei vettori presso gli uffici provinciali della MCTC oppure possono essere desunti dal decreto ministeriale di nomina in data 27 febbraio 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 56 del 6 marzo 1985 e, per i vecchi esperti, dai decreti ministeriali 16 ottobre 1980, 28 novembre 1980, 21 gennaio 1981, 14 maggio 1981 e 26 novembre 1981, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* n. 348 del 30 dicembre 1980 e n. 59 del 28 febbraio 1981.

A seguito della visita, l'esperto rilascia un verbale contenente i dati costruttivi e di isolamento della carrozzeria e delle prove effettuate; il vettore poi, se le visite e prove sono positive, dovrà presentare il verbale all'ufficio provinciale MCTC competente per il rilascio della regolare attestazione che abilita il veicolo al trasporto di merci deperibili per un periodo di tre anni.

Alla scadenza, l'attestazione potrà essere rinnovata, sempre a seguito di visita dell'esperto, per un ulteriore periodo di tre anni.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(16 ottobre 1985)

LOTTI, CASCIA, DE TOFFOL. — *Ai Ministri della difesa e dei trasporti.* — Premesso:

che nella serata del 18 aprile 1985, secondo la versione del comandante dell'aereo civile, un DC 9 ATI con 121 persone a bordo, proveniente da Roma ed in fase di atterraggio all'aeroporto di Falconara-Ancona, ha corso un serio e gravissimo rischio di collisione con un caccia militare Tornado;

che la versione dell'accaduto data dallo stato maggiore dell'aeronautica non è tale da fornire certezza sulla reale situazione di pericolo creatasi nel cielo di Ancona e che in ogni caso appare incomprensibile la diversità di valutazione del rischio espressa dalle due parti;

che in più occasioni il sindacato nazionale dei piloti civili ANPAC ha denunciato lo stato di pericolosità dei cieli italiani determinato dall'insufficiente coordinamento fra traffico aereo civile e militare;

che a tale stato di pericolosità si è fatto concreto e motivato riferimento anche in altre circostanze, e in particolare in occasione della tragedia del 27 giugno 1980 avvenuta al largo di Ustica e sulla quale manca ancora una versione ufficiale,

gli interroganti chiedono di sapere:

come possa verificarsi che aerei militari attuino i propri programmi di esercitazione senza il necessario coordinamento, per l'uso degli spazi aerei, con le autorità preposte alla disciplina del traffico civile;

quale sia la versione ufficiale che i Ministri interrogati danno sulla effettiva pericolosità della situazione creatasi nei pressi dell'aeroporto di Falconara la sera del 18 aprile 1985;

quali iniziative urgenti i Ministri interrogati intendono promuovere per assicurare la massima sicurezza delle rotte e dei voli civili, con particolare riferimento, oltre che al coordinamento dell'uso degli spazi aerei, alla costruzione di una adeguata copertura radar di tutto il territorio nazionale.

(4 - 01869)

(24 aprile 1985)

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro dei trasporti.

In effetti, il 18 marzo 1985, un velivolo dell'aeronautica militare, decollato dalla base di Ghedi nel quadro di una esercitazione aeronavale notturna, programmata al largo di Ancona, interferì con un aereo civile DC 9 della società ATI, in servizio di linea da Roma a Falconara.

Dalle indagini direttamente esperite e dalle informazioni assunte presso l'azienda autonoma dei servizi di assistenza al volo è emerso che, per detta esercitazione, non era stato emesso alcun avviso ai naviganti in quanto si trattava di intervento aereo singolo e non di manovre complesse.

Al momento del simulato attacco, l'unità navale interessata si trovava a circa 25 chilometri dalla costa, ai bordi del limite ma-

rino il cui sovrastante spazio aereo è gestito, sino alla quota di 8.500 piedi, dalla torre di controllo dell'aeroporto di Falconara, a ciò delegata.

Il velivolo militare non stabilì il contatto radio con il controllo di Romagna — che comprende la zona di avvicinamento di Falconara — in quanto rimase sempre fuori dallo spazio aereo di competenza di detto controllo fino al momento del sorvolo della nave al termine del quale, ad una quota di circa 2.000 piedi, doveva effettuare una manovra di scampo, secondo una rotta che non interferisse con la zona di avvicinamento di Falconara. Secondo una ricostruzione analitica della traiettoria del DC 9 ATI e del tracciato effettuato dalla unità della marina militare all'atto del sorvolo, la distanza tra i due aeromobili era di 18 chilometri.

Dopo aver effettuato il sorvolo, il pilota del Tornado avvistò, di prua, alcune luci, inizialmente scambiate per avviso di segnalazione di piattaforme marine e, successivamente, per luci di navigazione di altro velivolo militare, che avrebbe dovuto operare in zona limitrofa.

Essendo penetrato nella zona di Falconara, l'equipaggio del Tornado doveva optare fra la sintonizzazione degli apparati radio sulla frequenza della torre di Falconara e il controllo e mantenimento a vista del traffico sconosciuto. Per una più tempestiva separazione di rotte, scelse la seconda soluzione, con conseguente sorvolo a quota di sicurezza dell'aereo di linea.

L'attuale organizzazione per il volo è ritenuta idonea a soddisfare le esigenze di sicurezza del traffico aereo civile e militare. All'uopo, specifici organi di controllo dell'aeronautica militare, denominati servizi di coordinamento e controllo (SCC/AM), provvedono allo scambio continuo di informazioni con i quattro centri di controllo del traffico aereo regionale gestiti dall'AAAVTAG.

Nel caso specifico, peraltro, la notizia della missione dell'aereo militare — che comunque non doveva interessare spazi riservati al traffico civile — non pervenne al centro regionale di Padova a causa di un disguido.

Si assicura comunque che sono state impartite opportune disposizioni perchè in fu-

turo, durante le esercitazioni, non vengano più effettuati interventi aerei su unità navali in acque troppo prossime alle zone di avvicinamento, ampliando, di contro, sempre più gli attuali margini di sicurezza.

Il Ministro della difesa

SPADOLINI

(3 ottobre 1985)

MOLTISANTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Considerato:

che la sovrapproduzione di pomodoro coltivato a campo aperto nel territorio delle province di Ragusa e Siracusa ha determinato il collasso del mercato di consumo;

che, in conseguenza di tale fenomeno, l'unico sbocco per i produttori è costituito, attualmente, dalla domanda dell'industria conserviera che ha ridotto il prezzo di acquisto ai limiti di lire 80-90 al chilogrammo;

ritenuto che non è stata ancora disposta la possibilità di conferimento del prodotto all'AIMA, che, offrendo il prezzo politico di lire 150 al chilogrammo, contribuirebbe a calmierare i prezzi di mercato ed a ripagare in parte i produttori del danno conseguente alla incontrollata iniziativa dell'industria conserviera;

considerato, infine, che non appare conforme a giustizia che gli operatori agricoli del settore debbano soggiacere alla perfida legge del mercato senza poter beneficiare dei contributi derivanti dal conferimento del prodotto all'AIMA, laddove l'industria conserviera di fatto sta acquistando il prodotto a prezzo interamente coperto dai contributi di cui potrà beneficiare, che sono pari a lire 90 al chilogrammo,

l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo di conoscere:

se non ritenga di dare disposizioni perchè siano attivati subito i meccanismi procedurali per il conferimento dei prodotti all'AIMA;

quali provvedimenti intenda adottare per evitare che i produttori, per non cedere il prodotto sottocosto all'industria conserviera, siano costretti ad assistere al suo de-

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

perimento sulla pianta, nell'attesa di poter conferire all'AIMA.

(4 - 02101)

(30 luglio 1985)

RISPOSTA. — Si precisa, in via preliminare, che gli interventi di mercato nel settore ortofrutticolo non sono effettuati dall'AIMA, bensì dalle associazioni di produttori riconosciute ai sensi dell'articolo 5 della legge 27 luglio 1967, n. 622, le quali, autonomamente, in presenza di una situazione di pesantezza dei prezzi di uno o più degli 11 prodotti ortofrutticoli regolamentati in sede CEE (arance, limoni, mandarini, pere, mele, pesche, albicocche, uva da tavola, cavolfiori, melanzane e pomodori), possono dichiarare lo stato di crisi semplice del mercato per il prodotto in questione, notificando alla regione competente per territorio, nonchè agli altri organismi interessati, l'intendimento di procedere al ritiro dei quantitativi necessari a tonificare il mercato stesso, favorendo così il collocamento, a prezzi remunerativi, della restante produzione. L'AIMA provvede quindi a corrispondere, per l'aliquota di prodotto oggetto d'intervento, i prezzi fissati in sede CEE.

Nel territorio delle province di Ragusa e di Siracusa operano diverse associazioni di produttori riconosciute, quali il Consorzio interassociativo produttori agrumi (CIPA) con sede a Lentini, l'Agri-Sud con sede a Vittoria, l'Associazione produttori agrumicoli ortofrutticoli Ragusa (APAOR) con sede a Ragusa e l'Associazione produttori agrumicoli ortofrutticoli (APAO) con sede a Siracusa. Pertanto le stesse associazioni sono in grado, ove necessario, di tutelare, con gli interventi, i propri associati produttori di pomodoro.

Per quanto si riferisce poi all'asserzione della signoria vostra onorevole relativa all'acquisto, da parte dell'industria conserviera, di pomodoro al prezzo di 80-90 lire al chilogrammo, si osserva che il prezzo minimo che le industrie debbono corrispondere al produttore, per poter avere diritto alla corresponsione dell'aiuto CEE, è di lire

14.405,04 il quintale per il pomodoro destinato a concentrato, di lire 18.347,16 il quintale per il pomodoro Roma e similari destinati a pelato e di lire 24.097,32 il quintale per il pomodoro San Marzano destinato a pelato. I prezzi di ritiro dal mercato (prezzo base riferito a prodotto della seconda categoria di qualità) ammontano, per il mese di luglio, a lire 14.965,23 il quintale e, per il mese di agosto, a lire 13.552,89 il quintale.

Comunque, in data 5 luglio 1985, questo Ministero ha provveduto a sensibilizzare tutte le regioni interessate alla coltura del pomodoro, nonchè le unioni nazionali delle associazioni di produttori ortofrutticoli, affinché sia esercitata un'accurata vigilanza per accertare che i comportamenti degli operatori siano improntati alla massima correttezza e responsabilità, al fine di evitare erosioni di reddito per i produttori agricoli e distorsioni di mercato a livello di commercializzazione dei prodotti finiti.

Le regioni, inoltre, sono state invitate a porre in essere, d'intesa con le associazioni di produttori ortofrutticoli operanti nel territorio di competenza, tutti gli strumenti necessari per far fronte tempestivamente all'eventuale mancato assorbimento di materia prima da parte delle industrie di trasformazione.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste

PANDOLFI

(12 ottobre 1985)

MURMURA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere il numero delle domande di cessazione dalle attività commerciali presentate dal 1° gennaio 1985 ai fini dell'IVA da parte degli operatori commerciali.

(4 - 01818)

(3 aprile 1985)

RISPOSTA. — La competente direzione generale delle tasse e delle imposte indirette sugli affari ha comunicato, dopo aver esperito gli opportuni accertamenti, che, nel periodo tra il 1° gennaio e il 15 giugno del

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

1985, le cessazioni di attività commerciali sono ammontate a 65.450, di cui circa 5.800 riguardano società commerciali.

Il Ministro delle finanze

VISENTINI

(27 settembre 1985)

NERI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Considerato che nel piano poliennale di ammodernamento delle ferrovie dello Stato viene presa in esame l'opportunità di sopprimere il collegamento Conegliano-Ponte nelle Alpi;

ritenuto che tale tratto ferroviario resti per le popolazioni locali un indispensabile mezzo di collegamento e di sviluppo, tale anche da far emergere la possibilità di un suo potenziamento;

considerata con viva preoccupazione questa linea di tendenza dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che contrasta appieno con gli interessi dell'intera collettività bellunese;

interpretando la viva preoccupazione di detta collettività per l'indirizzo assunto dalle ferrovie dello Stato con il piano poliennale di ammodernamento, in ordine al collegamento Conegliano-Ponte nelle Alpi,

l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo di intervenire con fermezza presso la direzione delle ferrovie dello Stato per un cambiamento di tale indirizzo, con la conseguente conservazione ed ampliamento del tratto ferroviario Conegliano-Ponte nelle Alpi, in considerazione delle primarie esigenze delle popolazioni locali e della montagna veneta.

(4 - 02092)

(24 luglio 1985)

RISPOSTA. — Ai fini dell'elaborazione del piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria statale, da definirsi, come previsto dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, nell'ambito della redazione del piano generale dei trasporti, l'azienda delle ferrovie dello Stato ha presentato una proposta indicante gli interventi da realizzare per poter fare adegua-

tamente fronte, sia sul piano quantitativo che su quello qualitativo, alle esigenze di trasporto ferroviario ipotizzabili all'orizzonte 2000.

In detta proposta — che dovrà essere verificata con gli indirizzi del redigendo piano generale dei trasporti e con l'entità delle risorse che nel quadro della politica economica nazionale potranno essere destinate al comparto ferroviario — sono previste per la linea Conegliano-Ponte nelle Alpi rettifiche di tracciato per un miglioramento delle sue caratteristiche ai fini dell'espletamento di un più veloce ed efficiente servizio viaggiatori.

Per l'ammodernamento di tale linea, già nel decreto del Ministro dei trasporti 10 settembre 1981, n. 1881 (relativo al programma di utilizzo dello stanziamento di 12.450 miliardi di lire autorizzato dalla citata legge n. 17 del 1981 per l'attuazione di un programma integrativo di riclassamento, potenziamento e ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato), è prevista l'installazione dell'impianto del comando traffico centralizzato, compreso l'allungamento dei binari di incrocio di alcune stazioni.

Risultando il citato fondo di 12.450 miliardi e il successivo rifinanziamento di 6.400 miliardi, autorizzato dalla legge 26 aprile 1983, n. 130, insufficienti per la realizzazione di tutti gli interventi previsti dal decreto ministeriale n. 1881 del 1981, con legge 22 dicembre 1984, n. 887, è stato autorizzato un secondo rifinanziamento di 15.900 miliardi, da destinare, secondo necessità, alla revisione dei prezzi e al completamento dei citati interventi.

Per l'utilizzazione delle suddette risorse finanziarie, complessivamente disponibili per l'attuazione del programma integrativo, si è provveduto alla programmazione dinamica dell'impiego delle risorse stesse, in relazione anche ai lavori già in atto.

Non essendo realisticamente possibile avviare contemporaneamente tutte le attività per l'impiego di tale secondo rifinanziamento, gli sforzi saranno anzitutto indirizzati sugli investimenti destinati alla rete essenziale, vale a dire sulla rete che produce più del 90 per cento del traffico.

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

Nella ripartizione dei rifinanziamenti sono state però adeguatamente prese in considerazione anche le esigenze per gli interventi sulla restante parte della rete, che peraltro richiedono un più elevato impegno di personale, per l'accentuato frazionamento dei lavori.

Quindi, indipendentemente dalla importanza delle linee, anche se in immediata successione di tempo, su tutta la rete i provvedimenti programmati saranno sviluppati nel pieno rispetto del citato decreto ministeriale n. 1881 del 1981.

Soltanto per quanto concerne gli interventi previsti per le linee a scarso traffico, tra le quali rientra la linea di cui trattasi, in relazione al disposto dell'articolo 8 della citata legge n. 887 del 1984 (piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico), pur prevedendo adeguati finanziamenti per il completamento di tutti i lavori previsti dal decreto ministeriale n. 1881 del 1981, si deve soprassedere in via cautelativa alla adozione di qualsiasi ulteriore provvedimento.

Ciò in attesa delle proposte che saranno formulate dall'apposita commissione ministeriale di studio all'uopo nominata nel luglio del corrente anno.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(10 ottobre 1985)

PAVAN. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso che è ovunque riscontrato che alle domande di prestare servizio civile sostitutivo di quello militare di leva da parte di giovani non viene data risposta entro il termine di 6 mesi, come formalmente si è impegnato il Ministro, per cui molti la attendono ancora da oltre 15-16 mesi;

rilevato che per la sola provincia di Treviso attendono ancora risposta, dopo 10-16 mesi dalla domanda, ben 14 giovani che hanno inoltrato istanza di prestare servizio presso organizzazioni della Caritas o dell'ANFAASS;

considerato che detto ritardo, oltre a bloccare per anni la successiva, legittima programmazione di vita e di impegni di lavoro o di studio di detti giovani, complica gravemente la possibilità di assicurare, con gli opportuni ricambi, la continuità dei delicati servizi sociali in cui sono impegnati,

si chiede di conoscere:

1) quali siano i motivi che fanno ritardare tali risposte;

2) quali siano le intenzioni e gli impegni del Ministro per evadere con sollecitudine quanto ancora sospeso e per evitare nel futuro il ripetersi di tali ritardi.

(4 - 01745)

RISPOSTA. — Si assicura l'onorevole interrogante che, al fine di abbreviare i tempi di trattazione delle istanze di riconoscimento dell'obiezione di coscienza, è stata predisposta, ed è di imminente attuazione, l'automazione del servizio, che consentirà di pervenire alla definizione delle pratiche in tempi accettabili.

È stata inoltre disposta, tramite i distretti militari competenti, una rilevazione presso tutti gli enti convenzionati onde poter disporre di un quadro generale e preciso delle disponibilità d'impiego degli obiettori.

Il Ministro della difesa

SPADOLINI

PINTO Biagio. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se ritiene di dover intervenire per regolamentare in modo diverso, in rapporto alle esigenze dei viaggiatori, i servizi fermata alla stazione di Vallo della Lucania delle coppie di treni 610-611 e 585-586.

Allo stato, vi è solo la fermata del 585 e del 610. È necessario invece che sia disposto anche per la fermata del 586 e del 611.

(4 - 02069)

(17 luglio 1985)

RISPOSTA. — La richiesta di assegnare a Vallo della Lucania la fermata dei treni 586 e 611 è stata sottoposta ad approfondito esa-

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

me le cui risultanze non consentono di aderire a quanto auspicato.

Le fermate intermedie incidono in misura determinante sui tempi di percorrenza dei treni a lunghissimo percorso. Esse vengono perciò decise solo in caso di effettive, consistenti correnti di traffico e di contemporanea mancanza di possibilità alternative.

Inoltre per ciascun tratto di linea si cerca sempre di realizzare una situazione di equilibrio tra i vari centri per quanto riguarda le fermate dei treni a lungo percorso onde soddisfare le principali esigenze ed evitare nel contempo istanze motivate spesso da soli motivi di confronto.

Perciò accade spesso che, per talune relazioni, in una data località fermi uno solo della coppia di treni circolanti su quella relazione: è il caso dei treni 610, che ferma a Vallo della Lucania, e 611, che non vi ferma, in quanto utilizzabile in arrivo a Vallo della Lucania previo trasbordo ad Agropoli sul treno 2719 ed in partenza da Vallo della Lucania a mezzo del treno 2713 e trasbordo a Sapri.

Circa, infine, il treno 586, Siracusa-Roma, con servizi diretti da Agrigento, Ragusa e Vittoria, si fa presente che da Villa San Giovanni a Roma tale convoglio effettua solo sei fermate in ragione appunto delle funzioni che ad esso competono.

Peraltro gli utenti che da Vallo della Lucania vogliono giungere a Roma in mattinata possono servirsi dei treni 690 (arrivo alle ore 7,25), 2900/2812 (arrivo alle ore 10,55, con trasbordo a Napoli) e 588 (arrivo alle ore 10,55).

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(10 ottobre 1985)

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

se gli uffici tecnici delle ferrovie dello Stato hanno accertato le cause del crollo della gru in lavorazione nel cantiere di un viadotto nei pressi di Santa Marinella nella sot-

tostante trincea ferroviaria con invasione e interruzione della linea Roma-Pisa;

le ragioni del ritardo con il quale si è proceduto a sgomberare la linea che ha potuto essere riaperta al traffico dopo ben 39 ore, con grave disagio del movimento passeggeri;

se è vero che la gru fatta giungere sul posto per la rimozione di quella caduta sarebbe arrivata orientata per il verso contrario, per cui sarebbe dovuta tornare indietro, essere orientata correttamente e ritornare a Santa Marinella, con enorme perdita di tempo e grave pregiudizio dei tecnici che hanno presieduto all'operazione.

(4 - 02012)

(10 luglio 1985)

RISPOSTA. — Il 18 giugno del corrente anno era programmata la rimozione delle centine provvisorie utilizzate per la costruzione di un cavalcavia al chilometro 7+772 della linea Roma-Pisa.

Alle ore 1 la gru dell'impresa appaltatrice di detti lavori per conto del comune di Santa Marinella, in fase di posizionamento, per un errore di manovra precipitava sulla sede ferroviaria provocando la caduta di 800 metri della linea elettrica di contatto ed abbattendo le suddette centine.

Le operazioni di ripristino, immediatamente avviate, si sono protratte fino alle ore 15 del giorno successivo per il binario dispari e fino alle ore 18 per il pari, per le seguenti concomitanti circostanze sfavorevoli.

Accertata l'impossibilità di reperire in zona un mezzo idoneo a rimuovere quello caduto, veniva richiesto l'intervento della gru ferroviaria del deposito di Napoli. Nel frattempo, con altra gru privata, si provvedeva a rimuovere le centine, che si sono dovute tagliare con estrema precauzione essendo rimaste compresse in forte stato di tensione sotto la gru caduta. Peraltro, durante tale intervento, poichè il mezzo di sollevamento poteva interferire con una linea a media tensione dell'Enel, si è dovuto attendere l'arrivo del relativo personale.

La zona dove la gru privata è caduta è in trincea ed in curva: perciò la gru ferroviaria utilizzata per il recupero, di grande portata

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

dato il peso da sollevare, ha lavorato con difficoltà mediante successivi piazzamenti, anche perchè è stato necessario smontare e rimontare un portale della linea aerea delle ferrovie dello Stato che impediva i movimenti della gru e quindi spostare e risistemare la linea aerea stessa.

Inoltre la gru delle ferrovie dello Stato non avrebbe potuto operare con l'esistente sopraelevazione del binario, per cui si è reso necessario, reperendo apposita macchina livellatrice, abbattere detta sopraelevazione su circa 200 metri di binario, nonchè costruire appositi baggioli di sostegno con l'impiego di 200 traverse in legno.

Solo dopo la rimozione del mezzo è stato possibile iniziare le operazioni di ripristino del binario e degli impianti elettrici di trazione gravemente danneggiati.

Per quanto riguarda l'orientamento del braccio della gru, si fa presente che il treno gru è giunto a Santa Marinella con il carro gru orientato correttamente e cioè ubicato a nord del carro sul quale viene appoggiato il braccio durante i viaggi di trasferimento. La rotazione del braccio di 180 gradi rientra tra le normali operazioni occorrenti per la messa in esercizio della gru, operazioni che consentono di applicare il contrappeso, trasportato sul carro appoggio, indispensabile per ottenere la portata sufficiente a sollevare la gru sinistrata. Tale rotazione, che ha richiesto il preventivo spostamento della linea aerea, è stata eseguita con piazzamento della gru a circa 100 metri dal posto dove doveva lavorare per il recupero.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(10 ottobre 1985)

RIGGIO. — *Ai Ministri degli affari esteri, della difesa e della marina mercantile.* — Premesso che nove motopescherecci di Mazara del Vallo, che per una tempesta di mare si erano rifugiati sotto la costa tunisina, sono stati fermati ed hanno dovuto pagare una multa di 400.000 lire cadauno;

constatato che da parte dei paesi del Nord Africa, Tunisia in particolare, persiste

un atteggiamento ostile verso i pescatori siciliani e che si continua imperterriti nelle azioni persecutorie e di sequestro dei motopescherecci,

si chiede di conoscere quali interventi concreti il Governo intenda attuare per risolvere l'annoso ed increscioso problema e se, in seguito a quest'ultimo barbaro episodio, intenda protestare con energia chiedendo anche la restituzione delle somme confiscate.

(4 - 01287)

(24 ottobre 1984)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dei Ministri della difesa e della marina mercantile.

Agli inizi di ottobre dodici pescherecci italiani del compartimento di Mazara del Vallo, giunti a ridosso del porto di Kelilia, sono stati sottoposti a controlli rituali da parte della guardia nazionale marittima tunisina, che ha contestato, per nove battelli, la presenza a bordo complessivamente di nove marittimi, di cittadinanza tunisina, con documentazione irregolare. Mentre ai restanti tre battelli è stato prontamente consentito di lasciare Kelilia, con l'autorizzazione anche di trasbordarvi il pescato degli altri nove battelli, questi ultimi sono stati invece trattenuti in attesa di una pronuncia dell'autorità giudiziaria locale circa l'ammontare delle multe per imbarco illegale di marittimi tunisini. Grazie ad un intervento del nostro vice console a Sfax è stato possibile ottenere il rilascio anche dei nove pescherecci, previo pagamento di una cauzione pari a 200 dinari (circa mezzo milione di lire) per ogni marittimo tunisino ritenuto irregolare.

L'ambasciata a Tunisi ha successivamente confermato che il relativo procedimento dovrebbe risolversi con una multa.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
RAFFAELLI

(11 ottobre 1985)

RIGGIO. — *Ai Ministri degli affari esteri, della difesa e della marina mercantile.* — Premesso che un nuovo grave episodio si è

verificato il 1° febbraio 1985 nel golfo di Gabes, nella zona a sud del cosiddetto « Mammellone », 96 miglia a sud-ovest di Lampedusa, dove le motovedette tunisine hanno aperto il fuoco contro i due pescherecci « Nuovo Calipso » e « Gaspare Asaro », provocando il ferimento del capitano del « Calipso », Vito Asaro, e che i due pescherecci sono stati sequestrati dalle autorità tunisine;

constatato che anche l'Algeria mette in atto gli stessi sistemi adottati dai tunisini, avendo sequestrato nello scorso gennaio ben 2 pescherecci, lo « Zaffiro I » e il « Ciclamino »;

considerato che anche gli algerini si sono allineati ai tunisini chiedendo riscatti altissimi,

si chiede di sapere:

quali azioni si intendono intraprendere per evitare il continuo ripetersi di queste vere rappsaglie ai danni dei natanti siciliani e di queste indefinibili azioni militari contro i lavoratori di Mazara del Vallo;

quali assicurazioni possono essere date concretamente ai lavoratori della pesca e alle loro famiglie;

come si intendono tutelare i diritti civili e la vita degli italiani di Sicilia, fino ad oggi costretti a subire umiliazioni e rappsaglie, che non possono trovare spazio in una epoca di civiltà e che richiamano vecchie azioni barbariche in uso nel Medioevo.

Non possono più essere consentite le continue azioni di sopruso e di persecuzione contro i lavoratori della pesca, i cui diritti vanno difesi e tutelati, e pertanto si chiede quali passi sono stati compiuti presso i Governi della Tunisia e dell'Algeria perchè non ripetano tali azioni e come il Governo italiano intende tutelare la sicurezza, la vita e la dignità dei marittimi siciliani.

(4 - 01606)

(5 febbraio 1985)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dei Ministri della difesa e della marina mercantile.

Relativamente agli episodi di sequestro di motopescherecci italiani richiamati nell'in-

terrogazione, occorre premettere che nel 1984 si è avuto un numero assai minore di incidenti in materia di pesca con la Tunisia, grazie anche all'effetto deterrente dell'opera di vigilanza assicurata dalla marina militare.

I casi in cui natanti italiani sono stati invece coinvolti in incidenti con gli algerini hanno avuto carattere di sporadicità.

Per quanto riguarda specificatamente i motopescherecci « Zaffiro I », « Ciclamino » e « Madonna alto mare II », la localizzazione del tratto di mare in cui il fermo è stato operato da parte delle autorità algerine permane tuttora imprecisata. I comandanti dello « Zaffiro I » e del « Ciclamino », in seguito all'intervento effettuato dall'autorità italiana, sono stati rilasciati dagli algerini, permanendo a piede libero *in loco*, in attesa dell'espletamento della procedura di dissequestro dei pescherecci; gli armatori sono stati infatti condannati dal tribunale di Annaba, con sentenza di primo grado in data 28 gennaio 1985, ciascuno ad un'ammenda di dinari 50.000 per infrazione delle acque territoriali e di dinari 50.000 per danni al patrimonio.

Nei giorni immediatamente successivi al verificarsi del fatto, da parte del Ministero degli affari esteri si è proceduto ad un passo di sensibilizzazione sul caso presso l'ambasciata algerina a Roma; contemporaneamente specifiche istruzioni sono state impartite all'ambasciata d'Italia ad Algeri, per richiamare l'attenzione delle autorità algerine sulla necessità di informare il loro comportamento, anche nel delicato settore della pesca, alla fattiva collaborazione che caratterizza il rapporto fra i due paesi e che si è di recente constatata durante lo svolgimento dei lavori della commissione mista.

In tal senso, inoltre, si è pure espresso il Ministro del commercio con l'estero, intrattenendosi sulla questione con lo stesso Primo ministro algerino nel corso di un incontro avvenuto *a latere* della riunione della predetta commissione.

Carattere ben più grave invece ha certamente assunto l'incidente che ha coinvolto il 1° febbraio 1985 i battelli «Nuovo Calypso»

e « Gaspare Asaro », nel corso del quale effettivamente i tunisini hanno fatto uso delle armi, causando il ferimento, fortunatamente lieve, del capitano Vito Asaro e del capopesca Pietro Margiotta del primo natante.

Nel corso della stessa giornata, da parte italiana si è prontamente reagito sia a livello degli organi centrali, attraverso un'immediata convocazione presso il Ministero degli affari esteri dell'ambasciatore di Tunisia, sia perifericamente, mediante istruzioni impartite all'ambasciata d'Italia a Tunisi, per sensibilizzare la controparte sulla assoluta inammissibilità del ricorso alle armi, manifestando nel contempo la deplorazione più viva per la condotta tenuta dai tunisini e facendo stato della gravità che il caso rappresenta.

In seguito agli interventi esperiti, si è ottenuta una sensibile revisione delle ammende precedentemente fissate per il « Gaspare Asaro » nella misura di 60 milioni di lire e per il « Nuovo Calypso » in quella di 50 milioni di lire ottenendo una riduzione di 30 milioni di lire per l'uno e per l'altro battello.

Un'ammenda di 10 milioni di lire è stata inflitta al motopeschereccio « Pesce martello » fermato, sempre dalle autorità tunisine, il 12 febbraio 1985.

Sul piano generale del rapporto italo-tunisino in materia di pesca, nel corso della visita del Presidente del Consiglio dei ministri, avvenuta nel dicembre 1984, sono state approfonditamente discusse le diverse problematiche che rimangono fra i due paesi. In tale occasione si è fra l'altro ottenuto anche il rilascio, senza il pagamento delle ammende precedentemente fissate, dei pescherecci che si trovavano ancora fermi nei porti tunisini.

Si è inoltre convenuto di convocare un gruppo di lavoro misto con l'incarico di esaminare le modalità atte ad eliminare o quanto meno limitare il ripetersi degli aspetti conflittuali, promuovendo invece forme diversificate di cooperazione fra gli operatori del settore dei due paesi.

Il gruppo di lavoro ha tenuto la sua prima riunione a Tunisi dal 25 al 27 marzo ultimo scorso: sono state poste le basi per un fattivo dialogo sui temi attinenti alla pesca nel

Canale di Sicilia, che presentano un notevole grado di complessità per l'intrecciarsi di componenti d'ordine politico, sociale, economico e giuridico.

Nuove forme di cooperazione, quali quelle recentemente avviate con la Tunisia per la formazione di società miste per la pesca, sono destinate comunque a comportare un graduale miglioramento dello stato delle cose. Frattanto, finché le menzionate società miste non saranno entrate in fase di completa operatività, prosegue il costante contatto con le autorità dei paesi interessati.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
RAFFAELLI

(10 ottobre 1985)

RIGGIO. — *Ai Ministri degli affari esteri e della marina mercantile.* — Premesso che ancora una volta le motovedette tunisine hanno sequestrato un altro peschereccio mazzese, il « Tamarix », proprio nel Canale di Sicilia;

considerato che questi atti si ripetono con frequenza e tolgono tranquillità ai pescatori siciliani ed alle loro famiglie,

si chiede di sapere se e come intendono affrontare il drammatico problema, che non può più essere rinviato, e quali assicurazioni fondate possono essere date ai pescatori ed alle loro famiglie.

(4 - 01750)

(20 marzo 1985)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro della marina mercantile.

Il motopeschereccio « Tamarix » è stato fermato da una motovedetta della marina militare tunisina il 10 marzo 1985 e condotto nella base militare di Biserta dove è giunto nel pomeriggio dello stesso giorno.

Il capitano del natante ha dichiarato di essere stato fermato a 14 miglia dall'isola di La Galite in posizione 37 gradi, 37 primi e 10 secondi, latitudine nord, e 9 gradi, 11 primi e 60 secondi, longitudine est, mentre, secondo le autorità tunisine, il motopeschereccio sarebbe stato trovato in attività di

pesca in acque territoriali in posizione 37 gradi e 34 primi, latitudine nord, e 9 gradi, 10 primi e 12 secondi, longitudine est. Risulta che al motopeschereccio sia stata applicata un'ammenda di 60 milioni di lire. L'ambasciata d'Italia a Tunisi si è adoperata affinché, attraverso contatti tra l'armatore e le competenti autorità tunisine, si potesse ottenere una diminuzione dell'ammenda.

Il numero degli incidenti in cui sono stati coinvolti nostri motopescherecci, già diminuito nel corso del 1984, tende ulteriormente a decrescere, anche grazie all'effetto deterrente della vigilanza assicurata dalla marina militare.

È stato anche insediato un gruppo di lavoro misto italo-tunisino per le questioni della pesca incaricato di esaminare le modalità atte ad eliminare o quanto meno a limitare il ripetersi degli aspetti conflittuali.

Nel confermare che un contatto costante viene mantenuto con le competenti autorità tunisine e che ogni possibile azione a tutela dei connazionali impegnati nell'attività della pesca è e sarà ulteriormente svolta dalle autorità italiane, si ricorda comunque che tale azione può dar luogo a protezione soltanto nei confronti di quanti peschino entro le aree consentite.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

RAFFAELLI

(11 ottobre 1985)

SAPORITO. — *Ai Ministri della sanità e del tesoro e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* — Premesso:

che alle note disfunzioni e sperequazioni esistenti nell'ambito del Servizio sanitario nazionale si aggiungono differenziazioni notevoli anche per quel che riguarda lo stato giuridico e il trattamento economico del personale, a seconda del comparto di provenienza;

che dette differenziazioni si rivolgono prevalentemente in danno del personale dirigenziale proveniente dai disciolti enti del parastato, cui non sono stati e non sono garantiti l'inquadramento e la progressione

economica fruiti invece dal personale confluito nel Servizio sanitario nazionale da altri comparti, in particolare da quello ospedaliero;

che nell'ambito del personale di provenienza parastatale esiste, per tale motivo, uno stato di tensione e di esasperazione che recentemente si è acuito a seguito di ventilate iniziative a diversi livelli intese a contrastare provvedimenti perequativi adottati dalle regioni (in attuazione della legge istitutiva del Servizio sanitario nazionale, articolo 67, che prevede la valutazione delle posizioni giuridiche di livello funzionale corrispondenti a quelle ricoperte negli enti di provenienza, ed ai sensi dell'articolo 64 del decreto del Presidente della Repubblica n. 761 del 1979 per le ipotesi previste dall'articolo 67 della citata legge n. 833) in materie di loro competenza ed approvati dai commissari di Governo, con riferimento a posizioni soggettive legittimamente acquisite e formalmente documentate, attinenti congiuntamente a qualifiche e funzioni possedute presso gli enti di provenienza;

che occorre comunque evitare che venga perpetuata una situazione di ingiusto danno nei confronti del personale dirigenziale proveniente dal parastato, situazione che appare tanto più incomprensibile se raffrontata a quella di diverse categorie di personale di altra provenienza,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Governo non ritenga che vi siano tutte le condizioni per facilitare l'ulteriore corso dei provvedimenti, legittimamente assunti dalle regioni in materie di loro competenza, nei confronti del personale proveniente dai disciolti enti del parastato;

se e quali iniziative il Governo intenda, comunque, assumere perchè in tempi brevi — nel quadro della politica di valorizzazione della professionalità e di sostanziale perequazione per funzioni omogenee, portata avanti nell'ambito della pubblica amministrazione negli ultimi anni — le differenze di inquadramento e di progressione di carriera esistenti a scapito di detto personale possano essere eliminate.

(4 - 01945)

(11 giugno 1985)

21 OTTOBRE 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 77

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si risponde anche per conto del dipartimento della funzione pubblica e del Ministero del tesoro.

La questione sollevata nell'atto parlamentare trae origine dal recepimento, da parte di talune regioni, del noto parere n. 53 del 1983 espresso dal Consiglio sanitario nazionale e dagli inquadramenti operati su tale base per talune qualifiche; ciò nonostante questo Ministero, d'intesa con il dipartimento della funzione pubblica, avesse censurato detto parere, invitando le regioni a non recepirlo. Infatti sia la legge n. 833 del 1978 che il decreto del Presidente della Repubblica n. 761 del 1979 hanno disposto nel senso che il personale transitato nel Servizio sanitario nazionale debba conservare la posizione giuridica acquisita presso l'ente di provenienza al momento della sua soppressione, consentendo altresì di ricorrere al criterio di equipollenza soltanto per l'inquadramento dei dipendenti che rivestissero qualifiche considerate atipiche.

Tale disciplina normativa risulta inoltre confermata anche dall'accordo sindacale recepito nel decreto del Presidente della Repubblica n. 348 del 1983, che in materia non ha introdotto innovazioni.

Risulta pertanto evidente che, qualora si dovesse seguire il criterio dell'equipollenza basata non sulla qualifica effettivamente rivestita ma sulle funzioni svolte, si verrebbero a determinare situazioni di disparità di trattamento nei confronti degli altri dipendenti del comparto, per i quali è stato applicato in modo ortodosso l'articolo 64 del decreto del Presidente della Repubblica n. 761 del 1979.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
CAVIGLIASSO

(8 ottobre 1985)

SIGNORELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se è a conoscenza che presso la pretura di Viterbo è pendente sin dal 1983 un

procedimento penale per abuso in atti di ufficio nei confronti dell'ex sindaco di Viterbo, Rosati Rosato, nonché dell'ex vice sindaco, Giuseppe Genovese, e degli altri componenti la commissione edilizia comunale;

se è a conoscenza che detto procedimento riguarda una concessione edilizia per edificare un immobile in una zona edilizia di tipo B-3 con al proprio interno anche zone di tipo F-2 (servizi e attrezzature pubbliche a livello locale) e F-6 (parco pubblico);

se è a conoscenza che il pretore di Viterbo, dottor Francesco Sicilia, è in possesso sin dal 15 ottobre 1984 di una perizia tecnica d'ufficio la quale afferma che la licenza edilizia in questione non poteva essere rilasciata se non dopo redazione di un piano particolareggiato e che, altresì, non si poteva approvare (come è stato fatto) la costruzione di una strada non prevista dal piano regolatore generale e addirittura disegnata su un'area avente destinazione a servizi, attrezzature pubbliche e parco pubblico;

se non ritiene di dover sollecitare l'intervento del predetto pretore considerando che in cinque mesi non sono state tratte le dovute conclusioni.

(4 - 01853)

(27 aprile 1985)

RISPOSTA. — Il pretore di Viterbo, dottor Sicilia, in data 27 giugno 1985 ha emesso sentenza di assoluzione con formula piena nei confronti di tutti gli imputati coinvolti nella vicenda giudiziaria cui si fa riferimento nella interrogazione.

La procura della Repubblica di Viterbo ha comunicato di aver interposto appello in data 17 luglio 1985 contro la decisione pretorile « al fine di un più ponderato esame della complessa questione ».

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTINAZZOLI

(30 settembre 1985)

VECCHI, DE TOFFOL, CONSOLI, SEGA.
— *Al Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che il settore bieticolo-saccarifero continua a vivere in una situazione di estrema precarietà poichè le indicazioni del carente piano nazionale stentano a trovare concretizzazione e i vincoli posti dalla CEE per i contingenti ne impediscono lo sviluppo;

che si impone con sempre maggiore urgenza una politica di ristrutturazione del settore, con innovazioni tecnologiche e nuove strategie di mercato, per il raggiungimento di livelli di competitività, nel cui contesto occorre assicurare la soluzione dei problemi aperti nei gruppi Maraldi e Montesi con nuovi assetti proprietari e garanzie per le prospettive produttive;

che da tutti è stata riconosciuta l'esigenza che i produttori agricoli acquisiscano e controllino spazi nella produzione industriale in modo che l'agricoltura possa giocare un ruolo non subalterno;

che per stabilire nuovi assetti imprenditoriali e risolvere la crisi dei gruppi Maraldi e Montesi è stata presentata in questi mesi una serie di proposte, quali:

- a) progetto zucchero della Lega delle cooperative e dell'AGCI;
- b) finanziaria saccarifera Italo-Iberica s.p.a.;
- c) City Bank-Ferruzzi;

d) GISI-Inglese, Bruxelles Lambert, gli interroganti chiedono ai Ministri competenti:

se non ritengano opportuno, in accordo con le forze sociali, le associazioni e le regioni interessate, definire e scegliere quale progetto portare avanti, impedendo ogni tentativo di imbrigliamento del settore in logiche corporative e monopolistiche, favorendo l'ingresso dei produttori e delle loro cooperative nell'industria di trasformazione;

se considerino la proposta della Lega e della AGCI idonea a realizzare tali finalità, impedendo così che un settore importante per l'agricoltura e strategico per il comparto agro-alimentare venga controllato da logiche extranazionali, come avverrebbe accogliendo le altre proposte, accrescendo le incertezze e bloccando ogni possibilità di sviluppo del settore stesso.

(4 - 01585)

(31 gennaio 1985)

RISPOSTA. — Le questioni prospettate dalle signorie loro onorevoli hanno formato oggetto della interpellanza n. 2 - 00302 del senatore Pieralli ed altri, nonché delle interrogazioni n. 3 - 00756 del senatore Cascia ed altri e n. 3 - 00989 del senatore Segà, svolte nella seduta del 23 luglio 1985 del Senato della Repubblica.

Si fa pertanto rinvio alle dichiarazioni rese dal Governo in quella sede.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(12 ottobre 1985)

ERRATA CORRIGE

Nel fascicolo n. 75, a pagina 1337 e 1346, la risposta all'interrogazione 629, del senatore Foschi, è del ministro Zanone e non del ministro Biondi, come erroneamente risulta.