

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 all'11 febbraio 1985)

INDICE

ALIVERTI: Per un intervento volto a sollecitare l'ultimazione dei lavori di ammodernamento della strada statale n. 583 nel tratto Blevio-Como (1115) (risp. NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici)	Pag. 854	DI NICOLA: Per un potenziamento del personale e dei mezzi tecnici antincendi, con particolare riferimento alla zona di Erice (Trapani) (1105) (risp. PANDOLFI, ministro dell'agricoltura e delle foreste)	Pag. 858
ANDERLINI: Sull'opportunità della realizzazione di uno svincolo autostradale nel tratto tra le stazioni di Fiano Romano (Roma) e Magliano Sabina (Rieti) dell'autostrada del sole (924) (risp. NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici)	855	FIOCCHI: Sui rapporti economici intercorrenti tra il Ministero dell'agricoltura e gli organi di informazione e sul ruolo svolto dall'Istituto di tecnica e propaganda agraria (1012) (risp. PANDOLFI, ministro dell'agricoltura e delle foreste)	860
BEORCHIA: Sui programmi predisposti dall'ANAS per la sistemazione del tratto Rigolato (Udine)-confine regionale della strada statale n. 355, «della Val Degano» (624) (risp. NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici)	855	FLAMIGNI: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire l'applicazione, da parte dell'amministrazione penitenziaria, della legge 25 novembre 1971, n. 1041, concernente la gestione del fondo vendita tabacchi, valori postali e bollati per detenuti (1340) (risp. MARTINAZZOLI, ministro di grazia e giustizia)	862
BERNASSOLA: Sull'opportunità di sollecitare, in occasione del prossimo vertice europeo di Dublino, una concreta definizione dei programmi integrati mediterranei per lo sviluppo delle zone depresse del nostro Mezzogiorno (1411) (risp. FIORET, sottosegretario di Stato per gli affari esteri)	856	FOSCHI: Per l'ammodernamento della strada statale n. 358, «Rimini-Sansepolcro» (Arezzo), nel tratto che attraversa l'abitato di Corpò (814) (risp. NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici)	864
CONSOLI: Sui ritardi che si verificano nei voli Brindisi-Roma, gestiti dall'ATI (1394) (risp. SIGNORILE, ministro dei trasporti)	857	GROSSI ed altri: Per la sollecita copertura del posto di pretore presso la Pretura di Gualdo Tadino (Perugia) e per l'adozione di iniziative volte a garantire l'amministrazione della giustizia in quel distretto (1470) (risp. MARTINAZZOLI, ministro di grazia e giustizia)	865
CROSETTA: Per l'adozione di provvedimenti a favore degli agricoltori delle zone della provincia di Caltanissetta danneggiate dalla grandinata del 18 agosto 1984 (1157) (risp. PANDOLFI, ministro dell'agricoltura e delle foreste)	857	MALAGODI: Per la sollecita convocazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici af-	

- finchè assuma le decisioni di sua competenza in ordine al quantitativo di acqua da far defluire dal torrente Brugneto al bacino del Trebbia (Genova) (1224) (risposta NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici) Pag. 865
- MARINUCCI MARIANI: Per un intervento volto a sollecitare i lavori di miglioramento e manutenzione della strada statale n. 80 che collega molti comuni della provincia di Teramo con le province vicine (802) (risp. NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici) 866
- MOLTISANTI: Sulle misure che si intendono adottare in merito agli ingiustificati provvedimenti disciplinari assunti dalla azienda Enichem nei confronti di alcuni dirigenti e funzionari, in relazione alla presunta scomparsa di 60 camion di politene avvenuta nei primi giorni del settembre 1984 (1305) (risp. DARIDA, ministro delle partecipazioni statali) 867
- POZZO: Sulle iniziative che si intendono assumere in merito all'interconnessione fra il traffico di droga e di armi e il terrorismo politico e mafioso (619) (risp. SCALFARO, ministro dell'interno) 868
- RANALLI, BERLINGUER: Per la realizzazione di tutti i provvedimenti necessari a migliorare le strutture del terminal delle navi traghetti delle Ferrovie dello Stato per i collegamenti con la Sardegna, in attesa della totale ristrutturazione (1552) (risposta SIGNORILE, ministro dei trasporti) 869
- RIGGIO: Sulla veridicità della notizia secondo cui il Ministero dell'agricoltura e delle foreste avrebbe acquistato all'estero due aerei « Canadair » (806) (risp. PANDOLFI, ministro dell'agricoltura e delle foreste) 870
- Sui provvedimenti che si intendono adottare per l'immediata realizzazione della rete di distribuzione del gas algerino in tutta la Sicilia e per rendere unico in ogni parte d'Italia il prezzo (1229) (risp. DARIDA, ministro delle partecipazioni statali) 872
- Sull'opportunità di estendere anche alla Sicilia le tariffe agevolate praticate per i voli aerei da e per la Sardegna (1317) (risposta DARIDA, ministro delle partecipazioni statali) 872
-
- ALIVERTI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per chiedere se è a conoscenza della lentezza con la quale procedono i lavori sulla strada statale n. 583, « Lariana », nel tratto Blevio-Como, e degli inconvenienti che si verificano con l'aumento del traffico in coincidenza con le festività e con il periodo feriale.
- Fa notare l'interrogante lo scarso affidamento finora riscontrato nella ditta appaltatrice dei lavori che, utilizzando prevalentemente manovalanza locale, suscita perplessità nei lavori di rifinitura eseguiti in maniera approssimativa.
- Evidenzia altresì l'interrogante le code di automobili che si formano su tale tratto di strada, oltre che per lo stato precario del fondo, anche per la chiusura al traffico del Lungolaro Trento e Trieste, decisa dal comune di Como nei giorni festivi, circostanza, questa, che costringe ad un percorso obbligato e privo di alternative soprattutto in direzione delle maggiori arterie.
- Se gli inconvenienti lamentati non saranno rimossi, previo organico coordinamento fra gli enti, è facile arguire che si verificheranno sempre maggiori difficoltà per regolare un traffico che, oltre a danneggiare le percorrenze locali, allontana l'afflusso turistico, specie quello straniero, da località, come Bellagio, difficili da raggiungere per le precarie condizioni delle due strade di accesso.
- (4 - 01115)
- (2 agosto 1984)
- RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che i lavori lungo la strada statale n. 583, « Lariana », nel tratto Blevio-Como sono stati consegnati all'impresa appaltatrice e procedono tra notevoli difficoltà causate in principal modo dalla ristrettezza della sede stradale, a mezza costa sul lago, e dalla natura dei luoghi caratterizzati da una serie continua di villette e giardini, sovente con caratteristiche storiche e monumentali.
- I lavori sono assiduamente seguiti sia dal Servizio beni ambientali della Regione che dalla Soprintendenza di Milano, che dettano prescrizioni e veti per la tutela dei luoghi.
- Attualmente i lavori sono sospesi in attesa dell'approvazione di una perizia di variante tecnica e suppletiva richiesta, appunto, per alcune varianti alle opere in corrispondenza di tratti particolarmente protetti.
- L'impresa appaltatrice, pur operando nelle condizioni descritte, ha messo in atto ogni mezzo per aderire alle richieste e, anzi, ha

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

impiegato mano d'opera locale adatta ad eseguire i particolari muri in pietrame del luogo con le tecniche e le finiture imposte e verificate dagli enti ed organi prima citati.

Le difficoltà arrecate al transito sono state indubbiamente notevoli nel periodo estivo, ma sempre nei limiti che un siffatto lavoro, da eseguire quasi del tutto a mano, naturalmente comporta.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(7 febbraio 1985)

ANDERLINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non intenda prendere in seria considerazione la richiesta, più volte avanzata da numerosi comuni della Sabina (costituitisi anche in comitato *ad hoc*), per la realizzazione di uno svincolo autostradale nel tratto, lungo oltre 30 chilometri, tra le stazioni di Fiano Romano e di Magliano Sabina dell'autostrada del sole, anche nella considerazione che nell'attuale zona di parcheggio « Soratte » già esiste uno svincolo che per molti anni è stato usato dalle imprese che hanno costruito l'adiacente linea ferroviaria « direttissima ».

Si fa presente che anche presso Stimigliano è già stato costruito un nuovo ponte sul Tevere, a larga carreggiata, oggi praticamente inutilizzato perchè non dotato del collegamento con il sistema stradale e autostradale, e che, infine, lo svincolo suddetto non muterebbe in nessun modo le caratteristiche tipiche dell'autostrada, rendendola anzi più adeguata alle necessità delle zone da essa attraversate.

(4 - 00924)

(29 maggio 1984)

RISPOSTA. — In ordine all'interrogazione in oggetto, si ritiene opportuno e necessario puntualizzare, in primo luogo, la situazione viaria della zona geografica chiamata in causa.

Infatti, se sul versante orientale dell'autostrada A-1, Milano-Napoli (tratto Fiano Romano-Magliano Sabina), è stato costruito un nuovo ponte sul Tevere che potrebbe

consentire con scarsa capacità un collegamento con la viabilità ordinaria, ad ovest, dalla A-1 fino al territorio di Civitacastellana ed alla statale Flaminia, non esiste un reticolo stradale capace di alimentare o smaltire, con adeguati flussi, il traffico autostradale.

Inoltre, pur comprendendo il motivo che ha indotto alcuni comuni della Sabina a richiedere in varie occasioni un collegamento diretto tra l'Autostrada del sole e la viabilità ordinaria nel territorio tra Fiano e Magliano Sabina, la società concessionaria ritiene di non poter disattendere il disposto dell'articolo 4 della vigente convenzione di concessione che pone a carico degli enti richiedenti le maggiori spese di impianto, esercizio e manutenzione per eventuali opere relative ad allacciamenti alla viabilità ordinaria in variante, o in aggiunta, rispetto a quelle approvate nei progetti iniziali.

Compete, dunque, agli enti richiedenti di valutare se l'ingente onere inerente al costo di costruzione ed alla gestione del nuovo proposto svincolo trovi giustificazione nei benefici collettivi conseguibili dal più agevole interscambio tra l'autostrada e la rete viaria minore.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(7 febbraio 1985)

BEORCHIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che l'articolo 5 della legge 11 novembre 1982, n. 828, prevede uno stanziamento destinato anche alla sistemazione del tratto Rigolato-confine regionale della strada statale n. 355, « della Val Degano »;

che la sistemazione di detta strada statale è necessaria per garantire un più agevole collegamento fra il Friuli-Venezia Giulia ed il Veneto;

che da tale sistemazione può derivare un sensibile beneficio alle zone montane delle due regioni interessate,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative siano state adottate e quali programmi siano stati predisposti dall'ANAS

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

in adempimento della sopracitata prescrizione legislativa.

(4 - 00624)

(16 febbraio 1984)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente quanto segue.

Come è noto, l'articolo 5 della legge 11 novembre 1982, n. 828, prevede uno stanziamento globale di lire 80 miliardi per l'esecuzione di alcune opere nel Friuli-Venezia Giulia.

Poichè in fase di accertamento della spesa è stata riscontrata una deficienza di fondi per l'attuazione integrale del programma, previsto tra la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia e la direzione generale della ANAS, è stata operata una scelta di opere prioritarie sulla base della necessità di completamento delle opere già iniziate.

Pertanto è stato deciso di ripartire i fondi nel seguente modo:

lire 40 miliardi per l'esecuzione dello svincolo di Gemona dell'autostrada A-23 e per i piazzali di frontiera della stessa autostrada in concessione alla Società autostrade;

lire 20 miliardi per il completamento dei lavori sulla strada statale n. 13 fra Pontebba e Malborghetto e per il ponte della Delizia sul fiume Tagliamento;

lire 20 miliardi per il completamento dei lavori sulla strada statale n. 251 fra Montereale Valcellina e Barcis.

Per quanto riguarda gli altri lavori elencati nella suddetta legge e non attuabili per mancanza di finanziamento, l'ANAS, d'accordo con la Regione, ha inserito i suddetti lavori nel piano decennale della grande viabilità, ivi compresa la strada statale n. 355, variante di Pian di Luzza, per lire 14 miliardi, nella prima fascia di interventi fuori rete di grande comunicazione.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(7 febbraio 1985)

BERNASSOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri ed al Ministro senza portafoglio per*

il coordinamento delle politiche comunitarie. — Per sapere se, in occasione del prossimo vertice europeo che si riunirà ai primi di dicembre 1984 a Dublino, non ritengano opportuno sollecitare una concreta definizione dei programmi integrati mediterranei, già da tempo annunciati e che tanta attesa hanno creato nelle regioni del Sud d'Italia, come ulteriore incentivo ad un equilibrato sviluppo delle aree depresse del nostro Mezzogiorno.

L'interrogante informa che analoga interrogazione è stata presentata al Parlamento europeo dal deputato italiano Dario Antonazzi.

(4 - 01411)

(29 novembre 1984)

RISPOSTA. — Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri ed anche a nome del Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle politiche comunitarie.

La Commissione CEE ha proposto di varare dei programmi integrati mediterranei (PIM) in favore delle regioni meno sviluppate dell'Italia, della Grecia e della Francia, che più di altre subiranno l'impatto dell'ingresso nella CEE di Spagna e Portogallo: tali programmi dovrebbero comportare una spesa di 6.628 MECU in 6 anni, di cui 2.951 destinati all'Italia.

Al Consiglio europeo del 30 marzo 1984 fu convenuto di rendere i PIM operativi entro il 1985 e fu inoltre deciso che i finanziamenti destinati agli interventi dei fondi strutturali — tenuto conto dei PIM — dovevano essere aumentati in termini reali, nell'ambito delle possibilità di finanziamento della Comunità.

L'esame delle proposte della Commissione ha posto in evidenza l'esistenza di divergenze tra gli Stati membri, che si sono confermate al Consiglio europeo di Dublino.

Il Governo italiano ritiene che non sia più possibile rinviare ulteriormente una decisione sul problema dei programmi integrati mediterranei e, tenuto conto delle scadenze ribadite a Dublino circa l'ingresso di Spagna e Portogallo nella Comunità, intende adoperarsi nel semestre di presidenza italiana con particolare impegno affinché, nei

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

primi mesi del 1985, il dibattito sui PIM possa essere finalizzato.

È infatti evidente che l'obiettivo di concludere il negoziato di adesione all'inizio del prossimo anno potrà essere raggiunto solo se il Consiglio sarà in grado di tradurre in impegni concreti le promesse a suo tempo fatte e a più riprese ribadite ai Paesi mediterranei della Comunità nella prospettiva dell'ampliamento.

Ogni sforzo sarà pertanto fatto nel corso della presidenza italiana affinché una decisione in tal senso venga adottata dal Consiglio senza ulteriore ritardo. I programmi mediterranei integrati, infatti, rappresentano anche una risposta agli squilibri che penalizzano le nostre regioni meridionali e che rischiano di aggravarsi a causa dell'ingresso nella CEE della Spagna e del Portogallo.

Il Governo si adopererà quindi affinché le decisioni che il Consiglio sarà chiamato a prendere sui PIM siano tali da non compromettere il carattere di risposta globale ed integrata ai problemi di tutte le regioni mediterranee della Comunità attuale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
FIORET

(4 febbraio 1985)

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

se è a conoscenza del fatto che i voli Brindisi-Roma, gestiti dall'ATI, subiscono spesso ritardi, anche di notevole entità, molte volte per avaria ai velivoli;

se non ritiene di intervenire perchè l'ATI rispetti rigorosamente i termini della concessione per garantire un collegamento aereo efficiente all'area jonico-salentina o perchè quanto meno detta società in caso di ritardi o disservizi senta il bisogno di fare le sue scuse ai passeggeri, che è il minimo che si possa pretendere in un Paese civile.

(4 - 01394)

(24 novembre 1984)

RISPOSTA. — La Direzione generale della aviazione civile ha effettuato gli opportuni accertamenti presso la direzione di circo-

scrizione aeroportuale di Brindisi, al fine di conoscere l'entità effettiva dei ritardi subiti dai voli Brindisi-Roma durante il periodo che va dal 1° settembre all'11 dicembre 1984. È stato considerato tale periodo in quanto comprendente lassi di tempo immediatamente antecedenti e susseguenti al 24 novembre 1984, data di presentazione dell'interrogazione.

In effetti tali accertamenti, riferiti congiuntamente ai voli Brindisi-Roma BM-311 delle ore 7,00 e BM-065 delle ore 18,45, hanno evidenziato 53 voli ritardati su un totale di 201 voli; le cause di tali ritardi vanno attribuite, in massima parte, all'arrivo già in ritardo dell'aeromobile che doveva effettuare il volo e, in percentuali nettamente inferiori, a problemi inerenti al controllo del traffico aereo e a situazioni meteorologiche, a difficoltà nelle operazioni di scarico e carico dell'aeromobile, eccetera.

Per ovviare a tali inconvenienti, la Direzione generale dell'aviazione civile, anche recentemente, ha sollecitato il vettore aereo al fine di una più attenta predisposizione dei servizi volti a dare un preciso quadro delle notizie interessanti l'utenza; sono state altresì rappresentate la necessità e l'opportunità che gli elementi di aggiornamento sull'andamento generale del servizio gestito dal vettore vengano portati a conoscenza della stessa Direzione generale dell'aviazione civile.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(6 febbraio 1985)

CROCETTA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che il 18 agosto 1984 una grandinata di notevole violenza si è abbattuta nelle campagne dei comuni di Canicattì, Delia, Sommatino, Riesi, Mazzarino e Gela, arrecando notevoli danni all'agricoltura e in particolare ai vigneti, compromettendone in modo quasi totale la produzione non solo di quest'anno, ma anche degli anni futuri, l'interrogante chiede di sapere quali misure il Ministro intende adottare affinché siano effettuati con urgenza i sopralluoghi onde

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

delimitare le zone colpite e quantificarne i danni e affinché siano determinate tutte quelle iniziative legislative atte a lenire i disagi degli agricoltori dei suddetti territori.

(4-01157)

(13 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si rammenta innanzitutto che gli interventi pubblici, intesi ad agevolare il ripristino delle strutture e ad assicurare la continuità dell'esercizio delle aziende agricole danneggiate da calamità naturali e avversità atmosferiche di carattere eccezionale, sono attualmente disciplinati, anche per le Regioni a statuto speciale, dall'articolo 70 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e dalla legge 15 ottobre 1981, n. 590, recante nuove norme per il Fondo di solidarietà nazionale.

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

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

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

Ciò premesso, si precisa che, a tutt'oggi, nessuna richiesta di dichiarazione dell'esistenza del carattere di eccezionalità è pervenuta dalla Regione Sicilia in ordine alla grandinata verificatasi il 18 agosto 1984 nelle campagne dei comuni indicati dalla signoria vostra onorevole.

Si assicura, comunque, che il Ministero, non appena sarà in possesso di tale richiesta, provvederà con la massima sollecitudine all'emanazione del relativo decreto.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(4 febbraio 1985)

DI NICOLA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, della difesa e dell'interno.* — Per sapere se e come intendano disporre l'intensificazione dei programmi di difesa antincendio in coincidenza con la esplosione dei fenomeni provocati dall'ondata stagionale di calore, che ha già causato danni ingenti e pericoli, come nel caso della secolare pineta di Erice distrutta dal fuoco ultimamente, nonostante l'immediato valido intervento dei vigili del fuoco di Trapani e delle squadre di soccorso locali.

Il problema principale, ad avviso dell'interrogante, è quello di una maggiore disponibilità di personale e di mezzi tecnici.

(4-01105)

(1° agosto 1984)

RISPOSTA. — Si rammenta, innanzitutto, che la legge 1° marzo 1975, n. 47, recante norme integrative per la difesa dei boschi dagli incendi, e l'articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, hanno affidato alle Regioni l'elaborazione e l'attuazione dei piani regionali antincendio, che riguardano anche l'organizzazione, a livello locale, del servizio di prevenzione e di lotta al fuoco, restando ferma la competenza dello Stato in ordine alla organizzazione e gestione, d'intesa con le Regioni, del servizio aereo di spegnimento degli incendi e dell'impiego del Corpo dei vigili del fuoco.

Per quanto riguarda la Sicilia, va rammentato che, a norma dell'articolo 2, lettera a), del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 789, concernente l'esercizio, nella Regione siciliana, delle attribuzioni del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, gli uffici regionali e provinciali e qualsiasi ufficio periferico del Ministero stesso (compresi quindi quelli forestali) sono organi dell'Amministrazione regionale e che la Regione, con legge del 5 aprile 1972, n. 26, ha istituito un proprio Corpo forestale.

Va aggiunto che la Regione, a quanto risulta, si è dotata di un piano antincendi boschivi, che prevede la spesa di circa 12 miliardi di lire all'anno per un quinquennio, nonchè la spesa di complessive lire 66 miliardi per lo stesso periodo, rispettivamente, per l'acquisto dei mezzi e l'assunzione di personale per la prevenzione e la lotta al fuoco e per l'esecuzione delle opere, come previsto dall'articolo 3 della citata legge n. 47 del 1975.

Relativamente al servizio nazionale antincendi, si fa presente che, nel 1984, in aggiunta ai due aerei Canadair CL-215 e ai nove elicotteri Breda Nardi NH-500 del Corpo forestale dello Stato, è stato previsto, nell'ambito delle tre Forze armate, l'impiego di elicotteri CN-47 Chinook, di alcuni « multiruolo AB-205 », di aerei leggeri, di elicotteri AB-206 e AB-212, di aerei C-130 e G-222 e di elicotteri HH-3F, per complessive 3.670 ore di volo.

Oltre a quanto previsto nella pianificazione, va detto che la Difesa si è sempre resa disponibile a fornire, nei casi di emergenza, contributi e prestazioni di carattere straordinario.

Ciò premesso, per quel che concerne l'incendio insorto nelle prime ore del mattino del 26 luglio 1984 nella contrada S. Matteo, al confine tra i comuni di Erice e Valderice, dalla relazione trasmessa dall'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Trapani — che, come si è rammentato, è organo della Regione Sicilia — si rileva che esso è stato alimentato dall'elevata temperatura e da un forte vento che spirava da sud-ovest.

Data anche l'orografia accidentata della zona, si è ben presto rivelato inutile ogni

tentativo di arginare l'incendio con i mezzi in dotazione al Corpo forestale ed al Corpo dei vigili del fuoco.

È stato pertanto necessario chiedere l'intervento del servizio aereo, il quale ha operato con efficacia con un elicottero della Marina militare e con tre aerei G-222 fino alle ore 15, quando l'incendio è stato dichiarato sotto controllo.

All'atto dell'intervento aereo, erano impegnati i seguenti uomini e mezzi:

forestale: n. 50 operai addetti, n. 11 guardie forestali, n. 3 dirigenti tecnici, n. 2 autobotti, n. 3 campagnole, n. 4 pullmini, n. 1 autovettura;

vigili del fuoco: n. 2 squadre con campagnole, n. 4 autobotti e n. 1 elicottero da ricognizione;

carabinieri: n. 3 pattuglie;

polstrada: n. 1 pattuglia;

comuni: n. 2 autobotti.

In effetti, i mezzi tecnici in dotazione al Corpo forestale, tenuto conto delle particolari condizioni orografiche e climatiche, si dimostrano inadeguati alle esigenze, tanto che, anche per incendi di media entità, è necessario chiedere l'intervento di mezzi aerei e specializzati.

In ordine, poi, alla situazione dei due Corpi interessati all'opera di soccorso, risulta che l'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Trapani fa ricorso, durante la stagione estiva, ad assunzioni provvisorie di giovani — preferibilmente scelti fra coloro i quali hanno prestato il servizio di leva nella protezione civile — per l'organizzazione di squadre per la prevenzione e lo spegnimento di incendi, mentre il Comando provinciale dei vigili del fuoco può avvalersi del richiamo in servizio discontinuo di un esiguo numero di volontari, da impiegare durante i periodi di particolare emergenza, senza tuttavia un corrispondente adeguamento del parco automezzi. Il Ministero dell'interno ha comunque fatto presente che, stante la generale carenza di organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, non è in grado, al momento, di disporre l'assegnazione di altro personale e mezzi tecnici al Comando provinciale di Trapani.

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

Questo Ministero ritiene necessaria una azione di indirizzo e di coordinamento a livello nazionale, intesa a più efficacemente prevenire e intervenire contro l'aggravarsi del fenomeno degli incendi boschivi.

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

Lo schema di piano è stato in apposite riunioni illustrato ai rappresentanti dei Ministeri dell'interno, della pubblica istruzione, della protezione civile e dell'ecologia, dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, delle Regioni, delle associazioni imprenditoriali dell'agricoltura e protezionistiche, che l'hanno accolto con molto interesse e hanno già in gran parte comunicato il proprio parere in merito.

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

Si comunica, infine, che il Consiglio dei ministri, nella riunione del 27 agosto 1984, ha autorizzato l'ampliamento del parco aeromobili da impiegare nella lotta antincendi con l'acquisto di 5 aerei G-222 Aeritalia, di 5 elicotteri CH-47 Chinook e di due velivoli Canadair CL-215. L'effettivo acquisto di questi due ultimi velivoli è peraltro subordinato a congrue compensazioni a livello d'interscambio industriale fra Italia e Canada.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(4 febbraio 1985)

FIOCCHI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quale sia la politica del suo Ministero nel campo essenziale dell'informazione, e in particolare:

a) quali convenzioni il Ministero ha con agenzie di stampa, giornali ed emittenti televisive per la diffusione di notizie relative alla sua attività ed in genere alla politica agraria e comunitaria;

b) quali e quanti sono gli abbonamenti per il 1984 ad agenzie di stampa, giornali quotidiani e periodici, settimanali, quindicinali, mensili tecnici, sindacali, economici, di carattere agricolo;

c) quali sono i giornali, con precisazione dei relativi importi, che nel 1982, nel 1983 e nel 1984 hanno beneficiato e beneficiano della « pubblicità » per l'incremento dei consumi di latte e dell'olio di oliva e per la realizzazione del catasto olivicolo nazionale;

d) quale sia l'attività dell'Istituto di tecnica e propaganda agraria, i rapporti che attraverso il Ministero intrattiene con il mondo giornalistico, i criteri di composizione del suo consiglio di amministrazione e le spese effettive sostenute negli esercizi 1982 e 1983 per detto istituto;

e) se nell'azione di divulgazione della cooperazione che il Ministero sta realizzando ci sono erogazioni, ed in quale misura, a favore di giornali e periodici dei quali si domanda l'elenco con i relativi importi per il 1982, 1983 e 1984;

f) se sono state avanzate nell'azione di divulgazione della cooperazione, da quando essa ha avuto inizio, domande da parte di cooperative di lavoro di giornalisti e se sono state accolte o respinte.

(4 - 01012)

(6 luglio 1984)

RISPOSTA. — In merito alle specifiche richieste della signoria vostra onorevole, si precisa:

A) Il Ministero non ha stipulato per il 1984 alcuna convenzione con agenzie di stampa, giornali ed emittenti televisive per la diffusione di notizie relative alla sua attività e, in genere, alla politica agraria e comunitaria.

B) Il Ministero — Direzione generale dell'economia montana e delle foreste — ha rinnovato, per il 1984, abbonamenti alle seguenti riviste tecniche: « Genio rurale », « Montanaro d'Italia », « Annuario dell'agricoltore », « Economia montana », « Monti e

boschi », « Italia nostra », « Informatore agrario » « Età verde », « Natura e montagna » e « Ambiente risorse salute ».

Inoltre, l'Ufficio stampa del Gabinetto del Ministro ha in corso abbonamenti con la « Agenzia Italia » per il servizio telescrivente, con l'agenzia « Europe » e con la « Lettre européenne », che forniscono materiale informativo, politico e tecnico-economico, riguardante il settore agricolo.

C) Negli anni 1982, 1983 e 1984 nessun organo di stampa ha beneficiato, con fondi a carico del bilancio del Ministero, della pubblicità per l'incremento dei consumi di latte e di olio di oliva e per la realizzazione dello schedario olivicolo nazionale.

Per quanto riguarda, in particolare, il predetto schedario, si rammenta che trattasi di uno strumento di controllo del regime di aiuto alla produzione, che è stato previsto dal Regolamento CEE n. 154/75 e che il nostro Paese è tenuto a realizzare, secondo i criteri e le modalità dettati dalla Comunità economica europea.

D) L'Istituto di tecnica e propaganda agraria svolge, tra le varie attività, anche iniziative di diffusione dei risultati degli studi e della sperimentazione agraria, nonché attività dirette all'organizzazione tecnica, economica e sociale nel campo rurale.

L'Istituto è sottoposto alla vigilanza di questo Ministero e, attraverso le pubblicazioni redatte per conto del Ministero medesimo, svolge attività di informazione sia a favore di altri organismi di stampa, sia, soprattutto, a favore del mondo rurale.

Il consiglio di amministrazione, in base allo statuto vigente, è nominato con decreto del Ministro dell'agricoltura e delle foreste ed è composto da:

due rappresentanti del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, dei quali uno con funzioni di presidente;

un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

un rappresentante del Ministero della pubblica istruzione;

tre rappresentanti delle organizzazioni professionali;

tre rappresentanti delle Regioni.

Come si vede, la composizione di detto consiglio è impostata su criteri di larga partecipazione di tutti gli enti interessati all'informazione per il mondo rurale.

L'Istituto, negli anni 1982 e 1983, ha curato, per conto di questo Ministero, le riviste « Agricoltura », « Agricoltura ambiente », « Agricoltura ricerche », il servizio tecnico di informazioni per le scienze e la tecnologia agraria « AGRIS », nonché la raccolta, l'elaborazione e la diffusione di dati e informazioni inerenti a varie produzioni.

Per tali attività la spesa effettivamente sostenuta negli esercizi 1982 e 1983 per l'Istituto è stata, rispettivamente, di 1.500 e di 1.700 milioni di lire.

E) Il Ministero — servizio cooperazione agricola — incentiva, promuove e sostiene la cooperazione agricola con iniziative di interesse nazionale, in applicazione delle leggi 1° luglio 1977, n. 403, articolo 5, e 27 dicembre 1977, n. 984, articolo 3, lettera c).

Le agevolazioni contributive, recate dalle citate leggi, hanno riguardato, tra l'altro, l'informazione, la divulgazione e l'aggiornamento sulla tematica della « cooperazione agricola ».

Negli anni 1982, 1983 e 1984 sono stati concessi ai seguenti enti contributi per complessive lire 1.008 milioni, per la realizzazione dei programmi approvati, riguardanti la redazione, la stampa e la diffusione dei periodici sotto ciascun ente indicati:

a) Centro nazionale di assistenza e sviluppo dell'associazionismo e della cooperazione in agricoltura — CENASAC — Roma:

1) agenzia di stampa associazionismo e cooperazione CENASAC (quindicinale);

b) Lega nazionale delle cooperative e mutue di Roma:

1) cooperazione in agricoltura (trimestrale);

2) supplementi alla rivista Cooperazione in agricoltura (trimestrale);

3) bollettino ANCA-Notizie (mensile);

c) Centro nazionale per lo sviluppo delle forme associative e cooperative CENFAC-Roma:

1) problema e prospettive dell'associazionismo contadino per una nuova agricoltura (mensile);

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

2) supplementi al notiziario predetto (quadrimestrale);

d) Unione nazionale cooperative italiane-UNCI-Roma:

1) nuova azione cooperativa (semestrale);

2) idee e cooperazione (bimestrale);

3) cooperazione piemontese (bimestrale);

4) sviluppo e cooperazione (trimestrale);

e) Centro studi sulla cooperazione-CENSCOOP-Roma:

1) inserti sul periodico « Italia cooperativa »;

f) Consorzio nazionale cooperative pescatori ed affini-Consorpesca-Roma:

1) Corriere della pesca e dell'acquacoltura;

g) nessuna domanda è pervenuta al Ministero, per l'azione di divulgazione della cooperazione, da parte di cooperative di lavoro di giornalisti.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(5 febbraio 1985)

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

a) che la circolare n. 21215 del 31 maggio 1972, indirizzata a tutte le direzioni degli istituti di prevenzione e pena della Repubblica, ha disposto, in applicazione della legge n. 1041 del 25 novembre 1971, che, sulle gestioni fuori bilancio nell'ambito dell'Amministrazione dello Stato gli utili derivanti dalla « gestione vendita tabacchi e valori postali per detenuti » dovranno essere versati integralmente in tesoreria;

b) che in netto contrasto con le disposizioni della legge e della circolare citate, in data 12 giugno 1973 la Direzione generale degli istituti di prevenzione e pena, con circolare n. 30208 ha disposto, dal 1° settembre 1973, di ripristinare la gestione fuori bilancio obbligando gli istituti di prevenzione e pena a « versare sul c/c postale n. 1/29590 intestato a Amministrazione fondo detenuti Ministero di grazia e giustizia - Roma, anziché in tesoreria »,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) in base a quali norme di legge si è ripristinata e mantenuta la gestione fuori bilancio del fondo vendita tabacchi, valori postali e valori bollati per detenuti;

2) il rendiconto del fondo gestione vendita tabacchi, valori postali e valori bollati per i detenuti per ciascuno degli anni dal 1973 al 1983;

3) quali provvedimenti intende adottare il Ministro affinché le norme della legge n. 1041 siano applicate integralmente anche dall'amministrazione penitenziaria e su tutto il territorio nazionale.

(4-01340)

(8 novembre 1984)

RISPOSTA. — 1) Il Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale di finanza — con nota n. 110664 del 26 aprile 1972, nel fornire chiarimenti circa l'applicazione della legge 25 novembre 1971, n. 1041, comunicò a suo tempo a questa Amministrazione che il fondo utili derivanti dalla gestione tabacchi e valori bollati per detenuti non risultava disciplinato da alcuna disposizione legislativa o regolamentare, per cui il fondo stesso rientrava nella normativa di cui al titolo I della citata legge n. 1041 del 1971. Di conseguenza, tutte le entrate di tale gestione dovevano affluire integralmente in tesoreria, mentre le spese dovevano essere poste a carico dei competenti capitoli del bilancio del Ministero di grazia e giustizia.

Con lettera circolare n. 21215 del 31 maggio 1972, indirizzata a tutti gli istituti penitenziari della Repubblica, furono emanate agli istituti stessi le disposizioni del caso in conformità a quanto comunicato dal Dicastero del tesoro.

In data 26 giugno 1972, con nota n. 21252, ne fu data comunicazione anche alla Ragioneria centrale presso il Ministero di grazia e giustizia, informandola, nel contempo, che si stava predisponendo apposito disegno di legge al fine di disciplinare la materia in modo che la gestione in questione potesse rientrare nella normativa di cui al titolo II della citata legge n. 1041 del 1971.

Questa Amministrazione propose inoltre (nota n. 611699 del 7 dicembre 1972), di versare la totalità dei proventi realizzati dalla gestione dei tabacchi sull'apposito c/c postale intestato a « Amministrazione fondo detenuti — Ministero di grazia e giustizia — Roma » (sul quale già venivano versati i profitti del fondo detenuti), fino a quando non fosse intervenuta la disciplina predisposta.

Al Ministero del tesoro fu anche precisato che « nelle more, fino quando non interverrà la disciplina predisposta, questa Amministrazione continuerà ad esercitare la rivendita dei generi di monopolio rendendo puntualmente il conto », che « la procedura che sarà seguita, e sulla quale si ritiene possa concordare, è quella di organizzare la gestione economica in questione applicando le norme e la prassi vigenti per l'amministrazione degli utili prodotti dal fondo detenuti » e che « pertanto, i proventi della vendita dei generi di monopolio saranno versati sul c/c postale intestato a Amministrazione fondo detenuti — Ministero di grazia e giustizia — Roma ».

In data 12 giugno 1973, con lettera circolare n. 30208, furono impartite alle direzioni degli istituti disposizioni nel senso che, a decorrere dal 1° settembre 1973, gli utili della gestione andavano versati sul c/c postale intestato a « Amministrazione fondo detenuti — Ministero di grazia e giustizia — Roma ».

Con nota n. 172095/6411 del 15 ottobre 1975, il Ministero del tesoro comunicava, fra l'altro, di « convenire sulla necessità che il servizio della rivendita dei generi di monopolio continui ad essere esercitato anche nelle more dell'approvazione del predisposto provvedimento » e che « il rendiconto della relativa gestione sarà prodotto con la procedura seguita per quello del fondo detenuti e movimenti e consistenze andranno, ovviamente, dimostrati con indicazioni distinte e particolareggiate ».

In base a quanto convenuto e nelle more dell'approvazione del provvedimento legislativo all'uopo predisposto, gli utili derivanti dalla gestione tabacchi e valori bollati sono

stati sempre versati e tuttora affluiscono sul più volte ricordato c/c postale.

Tale procedura, peraltro, era stata segnalata sia al Ministero del tesoro stesso che alla Corte dei conti.

Infatti, nel trasmettere ai predetti organi il rendiconto riguardante la gestione del fondo detenuti, nonché gli utili della gestione tabacchi e carte valori postali per detenuti per l'anno 1976, la Ragioneria centrale presso questo Ministero, nella relazione illustrativa al rendiconto stesso, diceva testualmente: « Per il "fondo condannati e detenuti" viene reso il conto giudiziale alla Corte dei conti, ma, in esso, non vengono inclusi, tra le entrate, gli utili derivanti dalla rivendita dei tabacchi e valori postali ai detenuti, ritenendo il Ministero di grazia e giustizia che sia — nel caso della gestione di tali utili — peculiare il suo carattere privatistico e, pertanto, non assoggettabile alle disposizioni di cui agli articoli 74 della legge di contabilità di Stato e 610 e seguenti del relativo Regolamento di esecuzione ».

Gli utili derivanti dalla gestione tabacchi, costituiti dalla differenza fra il prezzo di acquisto dei tabacchi (che è quello previsto per le rivendite speciali regolate dall'articolo 53 del Regolamento di esecuzione della legge 22 dicembre 1957, n. 1293) e il prezzo di vendita ai detenuti (che è quello di tariffa al pubblico), affluiscono, invece, sempre a mezzo postagiuro, al c/c postale n. 1/24282 intestato a « Gestione tabacchi Ministero di grazia e giustizia — via Arenula, n. 70 », dando luogo alla suddetta gestione fuori bilancio, attualmente non regolamentata da alcuna disposizione normativa.

L'utile della gestione tabacchi è destinato a beneficio dei detenuti stessi in forma di interventi assistenziali generici e specializzati, ad integrazione degli ordinari programmi di trattamento.

Gli interventi sono, in particolare, costituiti da: pacchi dono e gratifiche in occasione di festività; protesi dentarie, ortopediche ed oculistiche; sussidi; abbonamenti a riviste culturali e scientifiche per le biblioteche per i detenuti; premi per attività culturali e sportive; spese per particolari forme di assistenza spirituale; contributi per

traslazione di salme dei detenuti defunti; altre eventuali provvidenze a favore dei detenuti.

Al riguardo non appare superfluo rilevare che in forza delle disposizioni della legge 25 novembre 1971, n. 1041, tale gestione debba essere regolata da apposite disposizioni legislative, come previsto dall'articolo 9 della legge stessa.

La Corte dei conti, nelle relazioni annuali al rendiconto generale dello Stato, ha fatto rilevare che le attività connesse alla vendita di tabacchi e valori bollati nell'ambito degli istituti penitenziari, i cui proventi, anche dopo il 1976, sono stati fatti confluire nel fondo detenuti e condannati, potranno essere proseguite legittimamente soltanto in presenza di un adeguato supporto legislativo.

Questa Amministrazione ha risposto a tale rilievo rappresentando la necessità che la gestione dei profitti detenuti possa continuare la cennata attività e, di conseguenza, fare ancora da supporto legislativo alla gestione relativa ai tabacchi e valori postali, almeno fino a quando il Parlamento non approverà il disegno di legge.

Si ribadisce, comunque, che i profitti della gestione in questione sono sempre stati versati e lo sono tuttora sul c/c postale intestato a questa Amministrazione; i relativi interessi maturati sono stati sempre regolarmente versati all'erario.

Va precisato che con detti utili sono state erogate, fino all'anno 1982, spese esclusivamente a favore dei detenuti (rimborsi protesi dentarie, sussidi, eccetera), i quali, con i loro acquisti, costituiscono la fonte degli utili stessi.

Dall'anno 1983 nessuna spesa è stata sostenuta.

2) In aderenza a quanto convenuto dal Ministero del tesoro con la citata nota n. 172095/6411 del 15 ottobre 1975, a partire dall'anno 1973 il rendiconto della gestione dei generi di monopolio è stato predisposto in uno con quello relativo ai profitti del fondo dei detenuti, e ciò in quanto si ritiene che quest'ultima gestione faccia da supporto legislativo alla gestione della rivendita di tabacchi e carte-valori postali ai detenuti ed

internati, almeno fino a quando non vi sarà un'apposita norma legislativa che disciplinerà la materia.

Va precisato, al riguardo, che i rendiconti in questione sono stati regolarmente « visti » dalla Corte dei conti fino all'anno 1976.

Per gli anni 1977, 1978 e 1979 la Corte predetta ha restituito i rendiconti in questione, senza vistarli, facendo osservare che, a seguito dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 29 aprile 1976, n. 431 (Regolamento di esecuzione alla legge 26 luglio 1975, n. 354), è venuta a cessare la gestione fuori bilancio dei profitti del fondo detenuti, per cui « l'attività gestoria relativa alla vendita dei tabacchi e carte-valori postali, che per l'innanzi veniva espletata nell'ambito della più volte menzionata gestione del fondo detenuti, è rimasta priva del necessario supporto legislativo, con le conseguenze previste dalle disposizioni contenute nel titolo I della legge 25 novembre 1971, n. 1041. Pertanto, ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 1041, la contabilità da produrre dovrà essere limitata alle operazioni svolte fino al momento della entrata in vigore del sopra richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 436 del 1976 ».

3) Allo scopo di disciplinare la gestione di cui trattasi, era stato presentato nella VII legislatura apposito disegno di legge (n. 2331-C.), ripresentato nella successiva VIII legislatura (n. 858-C.), che non ha avuto esito per decadenza della legislatura.

Per dare idonea e definitiva soluzione al problema, divenuta ormai indifferibile, sarà presto portato all'esame del Consiglio dei ministri un nuovo provvedimento, attualmente in avanzata fase di elaborazione.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTINAZZOLI

(4 febbraio 1985)

FOSCHI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Nel centro abitato di Corpòlo, in comune di Rimini, attraversato dalla strada statale n. 358. « Rimini-Sansepolcro », si verificano frequenti incidenti, anche mortali.

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

li, a causa della ristrettezza della sede stradale e della sua tortuosità.

In proposito si ravvisano inadeguati la segnaletica verticale e il *guard-rail*, che non copre l'intero tratto stradale all'interno del centro di Corpò; resta anche da verificare se non sia il caso di abbassare il limite di velocità indicato in 50 chilometri orari.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere se il Ministro non ritenga di accertare la suindicata situazione al fine di mettere in atto i provvedimenti più adeguati al caso.

(4 - 00814)

(18 aprile 1984)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente che, al fine di ottenere una maggiore sicurezza del traffico, anche pesante, nel tratto della strada statale n. 258, « Marecchia », compreso fra le progressive chilometriche 78 + 050 e 78 + 250, ricadente in comune di Corpò, sono in corso di esecuzione lavori intesi a migliorare la segnaletica verticale e marginale esistente, nonchè ad adeguare la segnaletica orizzontale; a ciò aggiungasi che si sta limitando, ove necessario, la velocità a 40 chilometri orari.

Si precisa, infine, che sarà presa in esame, d'intesa con il comune interessato e nei limiti delle disponibilità finanziarie dell'ANAS, la possibilità di apportare variazioni planimetriche in modo da eliminare i punti di maggior ristrettezza della sede stradale.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(7 febbraio 1985)

GROSSI, RASIMELLI, COMASTRI, GIUSTINELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Constatato:

che l'indice di carico giudiziario della Pretura di Gualdo Tadino è superiore a quello medio di oltre mezzo punto;

che nella stessa Pretura è vacante il posto di pretore;

che le funzioni di pretore a Gualdo Tadino vengono attualmente espletate dal pre-

tore di Gubbio, la cui sede ha già di per sé un carico giudiziario pari al triplo di quello riconosciuto come sopportabile da un singolo magistrato;

che è imminente l'apertura del carcere mandamentale di Gualdo Tadino della capienza di 24 detenuti e del quale il pretore dovrebbe assolvere anche alle funzioni di direttore;

che sia a Gualdo Tadino che a Gubbio le Preture dovranno far fronte all'aumento del carico di lavoro derivante dalle nuove competenze civili e penali,

gli interroganti chiedono al Ministro di sapere se in tale situazione non ravvisi l'assoluta urgenza della copertura del posto di pretore presso la Pretura di Gualdo Tadino per assicurare l'amministrazione della giustizia in quel distretto ora affidato soltanto alla lodevole abnegazione ed alla resistenza fisica del pretore di Gubbio e dei suoi collaboratori.

(4 - 01470)

(19 dicembre 1984)

RISPOSTA. — In relazione al notevole flusso di lavoro, sottolineato anche dagli interroganti, che si registra nella Pretura di Gualdo Tadino, con nota del 2 novembre 1984 questo Ministero ha segnalato al Consiglio superiore della Magistratura l'opportunità di provvedere con urgenza alla copertura del posto in detto ufficio, vacante dal marzo 1975, prescindendo dall'annuncio nel Bollettino Ufficiale del Ministero.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTINAZZOLI

(4 febbraio 1985)

MALAGODI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che l'articolo 6 del disciplinare del 5 agosto 1960, regolante la derivazione di acque dal torrente Brugnato (Genova), prevede che — successivamente al 1970 — il comune di Genova avrebbe dovuto lasciar defluire dal predetto torrente verso il bacino del Trebbia un quantitativo di acqua in misura da stabilirsi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

che gli organi tecnici competenti (Ufficio idrografico del Po e Genio civile) hanno già da tempo formulato le proprie motivate proposte al proposito;

che, peraltro, il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha ancora assunto le proprie determinazioni,

si chiede di sapere se il Ministro non intenda convocare il Consiglio superiore dei lavori pubblici affinché lo stesso assuma la decisione di sua spettanza.

(4 - 01224)

(9 ottobre 1984)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente che, per consentire di adottare le definitive determinazioni in ordine alla quantità di acqua che il comune di Genova deve lasciar defluire dal serbatoio del Brugneto, a norma dell'articolo 6 del disciplinare della relativa concessione, sono stati richiesti, sin dal febbraio 1979, i prescritti pareri delle Regioni Liguria ed Emilia-Romagna.

Poichè nonostante i ripetuti solleciti detti pareri non risultano ancora pervenuti, con telegramma in data 23 novembre 1984 le Regioni sono state nuovamente invitate a pronunciarsi in merito agli elaborati predisposti dall'Ufficio idrografico del Po. Con l'occasione è stata ancora una volta evidenziata la necessità di risolvere la questione in tempi brevi ed è stato fatto presente che la stessa, trascorsi sessanta giorni dalla data del citato telegramma, sarà comunque sottoposta all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Ministro dei lavori pubblici

NICOLAZZI

(7 febbraio 1985)

MARINUCCI MARIANI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere se sono a conoscenza:

1) dell'ormai intollerabile situazione creatasi, per le frequenti e prolungate chiusure al traffico, causa frane, sulla strada

statale n. 80, nel versante teramano, con disagi gravissimi per gli abitanti dei numerosi comuni interessati e con serie ripercussioni sui quotidiani rapporti tra la provincia di Teramo e quelle vicine di L'Aquila, Roma, Rieti e Terni;

2) della particolare insoddisfazione di tutti coloro che per ragioni di studio e di lavoro utilizzano giornalmente la strada statale n. 80 di fronte alle insufficienti misure adottate, sia per quanto riguarda l'esecuzione dei lavori stradali da predisporre organicamente e con procedura d'urgenza, sia per quanto riguarda le misure da adottare, con pari urgenza, di fronte al fenomeno calamitoso naturale, divenuto ormai rilevante, del ripetersi delle frane.

Si chiede, pertanto, se i Ministri interrogati non ritengano necessario ed urgente convocare tutti i sindaci dei comuni interessati, in uno con tutti i rappresentanti responsabili della Regione e delle Province di Teramo e L'Aquila, per impostare un piano di emergenza che, in una visione globale del problema (dalla rapida apertura del traforo del Gran Sasso alla accelerazione di tutti i programmi di viabilità ordinaria connessi con la strada statale n. 80, dalle garanzie per i trasporti a quelle per la protezione civile), possa subito ridurre, programmaticamente e con precise responsabilizzazioni, i tanto vivamente denunciati gravi disagi dei cittadini dell'intera Val Vomano e delle province di Teramo e L'Aquila.

(4 - 00802)

(17 aprile 1984)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente che il distacco quasi continuo dei massi di notevole mole che precipitano sulla sede stradale specialmente nel tratto che va dall'abitato di Ortolano (chilometro 36) all'abitato di Montorio (chilometro 59) della strada statale n. 80, « del Gran Sasso d'Italia », è la causa delle interruzioni del traffico.

La situazione si aggrava specialmente nel periodo del gelo e disgelo, frequente nella zona a causa della sua altitudine (da quota 1.000 a quota 700 sul livello del mare).

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

L'ANAS ha già effettuato numerosi interventi, quali l'ispezione di scarpate rocciose e lo sganciamento dei massi pericolanti, nonché la realizzazione di strutture paramassi, anche di notevole importo, alcune delle quali in corso.

È attualmente in redazione, da parte del competente compartimento della viabilità ANAS, un progetto tendente alla eliminazione del pericolo della caduta massi tra i chilometri 39+750 e 40+500 della citata strada, mediante la costruzione di una galleria.

Sono, inoltre, allo studio altre opere tendenti a sanare il tratto ove più frequenti sono i distacchi e cioè il tratto compreso tra Ortolano e Paladini.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(7 febbraio 1985)

MOLTISANTI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza:

a) della grave situazione venutasi a determinare negli stabilimenti dell'Enichem, azienda del gruppo ENI, succeduta all'ex ABCD, che ha portato al trasferimento di alcuni dirigenti e funzionari, tra i più qualificati, a causa di misteriosi episodi che si sarebbero verificati nei primi giorni del settembre 1984 ad opera di ignoti;

b) del fatto che, dopo i detti trasferimenti, gli interessati, rivolgendosi al giudice del lavoro, hanno ottenuto la revoca dei provvedimenti ingiusti e che l'azienda, per tutta risposta e in frode alla legge, li mortifica in sala d'attesa a « far nulla »;

c) del motivo per cui non è stato tempestivamente denunciato alla Magistratura il presunto ammanco di due miliardi riguardante la scomparsa di 60 camion di politene, che si sarebbero evaporati... senza lasciare traccia alcuna.

Ciò premesso, si chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti si intendono adottare in ordine agli intempestivi e ingiustificati provvedimenti presi nei confronti di

dirigenti e funzionari, già criminalizzati per fatti non ancora accertati e sui quali, con tutta probabilità, non hanno potuto aver modo di influire, dal momento che la stessa direzione aziendale dell'Enichem dichiara in un comunicato stampa « che non è stato accertato alcun ammanco », così svilendo gli ingiusti provvedimenti adottati, volti solo a distruggere la reputazione di cittadini e professionisti trasparenti per correttezza, a giudizio di troppi.

(4 - 01305)

(25 ottobre 1984)

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

In data 19 luglio 1984 l'Enichem Polimeri s.p.a. ha presentato un esposto-denuncia al comando dei carabinieri di Ragusa per portare a conoscenza la segnalazione pervenuta alla direzione di stabilimento di Ragusa relativa ad una serie di furti, avvenuti a danno della società, di materiali prodotti nello stesso stabilimento.

I furti ipotizzati sarebbero stati realizzati con l'uscita dallo stabilimento di prodotto valutato « scarto », anziché di scelta commerciale quale era in realtà, lucrando così il differenziale di prezzo. Le verifiche disposte non hanno consentito di acquisire prove di tali fatti anche perchè, trattandosi di quantitativi inferiori all'1 per cento della produzione, risultavano di difficile individuazione. Peraltro, nello stesso tempo, la direzione dello stabilimento ha messo in atto controlli più efficaci ed azioni di riorganizzazione del lavoro che consentono, tra l'altro, un più razionale impiego delle risorse umane anche con rotazione delle mansioni.

Il provvedimento di trasferimento in altra sede limitrofa (Gela), che riguarda un impiegato di Ragusa, si inquadra nelle predette opportunità di rotazione nelle mansioni.

Tale provvedimento è stato dal pretore del lavoro di Ragusa sospeso e non revocato in attesa del giudizio in merito. D'altra parte la società, nell'ambito delle proprie facoltà e responsabilità, ha affidato l'atti-

vità prima svolta dall'interessato ad altra unità organizzativa, valutando insufficienti i risultati ottenuti precedentemente.

Ove fossero comprovati fatti e specifiche responsabilità in seguito all'indagine giudiziaria in corso, l'Enichem Polimeri, per quanto di sua competenza, adotterà i provvedimenti del caso.

Il Ministro delle partecipazioni statali
DARIDA

(8 febbraio 1985)

POZZO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* — Per conoscere la posizione e la direttrice politica e operativa delle iniziative del Governo in relazione al fatto accertato che la pista internazionale conferma, secondo le ultime notizie, l'interconnessione fra il traffico di droga e di armi e il terrorismo politico e mafioso.

Tale gravissima situazione di fatto, alla quale si devono ricollegare i criminosi, orrendi attentati al generale Dalla Chiesa, alla sua consorte e alla scorta, nonchè al giudice Rocco Chinnici, alla sua scorta e al portiere della sua abitazione, conferma l'intenso traffico di armi e di eroina tra il Medio Oriente, la Sicilia e gli Stati Uniti, come del resto ebbe a dichiarare nella sua ultima intervista il giudice Chinnici, facendo riferimento ai collegamenti internazionali delle cosche mafiose, e più precisamente fra i *clans* dei Sollena a New York e dei Bon-tade a Palermo.

Sempre a proposito di collegamenti internazionali, si chiede di conoscere con urgenza le misure adottate dal Governo per stroncare tali vastissime attività delittuose individuate anche dalla missione del giudice Falcone in Oriente e dagli accertamenti finora effettuati a carico dei mafiosi Michele e Salvatore Greco dalla Magistratura nel corso delle indagini sui maggiori crimini ultimamente portati a segno in Sicilia, come si apprende dalle ultime notizie di stampa.

(16 febbraio 1984)

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

Nel corso delle indagini svolte per individuare i responsabili dell'assassinio del giudice istruttore del Tribunale di Palermo, dottor Rocco Chinnici, sono emersi indizi sulle connessioni esistenti tra il traffico internazionale della droga e delle armi ed il terrorismo mafioso.

Detta interconnessione è stata confermata dall'istruttoria dei magistrati del Tribunale di Trento, che, a conclusione di un complesso lavoro investigativo, ha consentito di individuare una vasta ed articolata organizzazione operante a livello internazionale nel traffico degli stupefacenti, delle armi, della valuta ed in altre illecite attività.

Le indagini sono tuttora coperte da rigoroso riserbo istruttorio.

Per contrastare la specifica attività criminale è stato ulteriormente intensificato il coordinamento dell'attività di tutte le forze di polizia, mediante apposite riunioni e missioni operative di funzionari ed ufficiali dei servizi competenti.

Particolarmente proficui ed intensi sono i rapporti di collaborazione avviati dal Servizio centrale antidroga di questo Ministero con le autorità di polizia degli Stati Uniti e, in specie, con la DEA, l'organo antidroga americano, nonchè l'azione svolta in seno ai competenti organismi internazionali per il rafforzamento della cooperazione intergovernativa nello specifico settore.

Si inserisce in tale ambito l'insediamento, avvenuto a Washington il 2 e 3 ottobre 1984, sotto la contestuale presidenza del Ministro dell'interno italiano e del Ministro della giustizia degli Stati Uniti, dello speciale Comitato di collaborazione Italia-USA per la lotta contro il traffico della droga e la criminalità organizzata, i cui lavori sono stati dedicati ai temi delle rispettive strutture per la lotta contro la droga ed il crimine, allo scambio di notizie e al sistema di collaborazione tra i due Paesi.

Il Comitato ha anche deciso di assicurare la continuità del flusso informativo nelle due direzioni nell'intero arco delle 24 ore ed ha assunto l'impegno di pervenire ad efficaci modalità operative per la cooperazione

(4 - 00619)

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

nelle investigazioni e ogni altra operazione di polizia.

Nel corso della successiva riunione plenaria, tenutasi a Roma il 16 e 17 gennaio 1985, è stato deciso di rafforzare la collaborazione comune per contrastare il traffico di stupefacenti nel bacino del Mediterraneo ed il flusso di cocaina e di altre droghe dal Sud America verso i rispettivi Paesi.

Il Comitato ha anche stabilito di intraprendere una comune azione volta alla localizzazione e alla cattura dei criminali responsabili del traffico illecito degli stupefacenti ed ha ulteriormente approfondito alcuni problemi connessi con l'estradizione e la reciproca assistenza giudiziaria.

La prossima sessione del Comitato avrà luogo a Washington entro la prossima primavera.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(1° febbraio 1985)

RANALLI, BERLINGUER. — *Ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — In attesa che si realizzino i programmi di riordino e ristrutturazione del terminal delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato per i collegamenti con la Sardegna, di cui al piano regolatore del porto di Civitavecchia che dovrà, entro tempi che non possono essere considerati brevi, assicurare impianti e servizi moderni e adeguati ai traffici con l'Isola, si chiede di sapere:

1) quali tempi sono previsti per la realizzazione, nel frattempo, degli interventi già decisi e ritenuti indispensabili sulle strutture esistenti, per renderle, in questa fase transitoria, più funzionali alle esigenze dei passeggeri in transito, delle merci in discarica e del personale che lavora nelle officine di supporto alle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato;

2) se sono state completate tutte le procedure amministrative riguardanti il progetto della sopraelevazione dell'edificio dell'officina e se il finanziamento per la sua esecuzione è stato stanziato nella misura

occorrente, sì da ritenere possibile quanto prima l'affidamento dei lavori ed una loro conclusione rapida, in modo da risolvere quei problemi logistici ed igienici che la carenza di spazio non ha fino ad oggi consentito di risolvere, nonostante la pressione esercitata dagli operai, dai tecnici e dal sindacato e nonostante il consenso espresso dal compartimento delle Ferrovie dello Stato;

3) se la seconda parte di questo progetto transitorio — che, come è noto, prevede la costruzione di un edificio di collegamento tra i due esistenti a fronte dell'officina, adibiti per gli uffici della navigazione marittima e di assistenza ai passeggeri — è stata definitivamente elaborata ed approvata, nelle sedi competenti, con il relativo finanziamento di completa copertura;

4) se, infine, considerato che l'officina ha sviluppato una sua progressiva capacità di provvedere non più soltanto agli interventi di emergenza sulle navi traghetto di linea, ma anche ai lavori impegnativi di ri-classifica semestrale ed annuale delle navi, e considerati, ancora, il patrimonio di professionalità di cui dispone l'officina e il risparmio che deriva dal suo efficiente funzionamento all'economia aziendale, le Amministrazioni pubbliche interessate non ritengono di dover ulteriormente migliorare il loro coordinamento, assegnando all'esecuzione dei progetti di cui sopra la priorità necessaria.

(4 - 01552)

(23 gennaio 1985)

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

Per quanto riguarda gli interventi sulle strutture esistenti presso la stazione di Civitavecchia marittima si fa presente che è in via di completamento il potenziamento del fascio base per aumentare la capacità da 180 a 300 carri, mentre sono state già completate le modifiche al dispositivo di armamento a servizio della banchina Santa Rosa per consentire la movimentazione sotto bordo di *containers* su carri ferroviari.

Per quanto concerne i lavori di ristrutturazione e sopraelevazione del fabbricato officina e navi traghetto si fa presente che essi sono stati consegnati alla ditta aggiudicataria della relativa gara in data 27 dicembre 1984.

È, invece, in corso di rielaborazione, secondo le richieste avanzate dalla Soprintendenza ai beni culturali del Lazio, il progetto relativo alla costruzione del nuovo fabbricato officina ed uffici navi traghetto. Non appena saranno ottenuti i relativi benestare si addiverrà all'approvazione del provvedimento. Gli interventi suddetti sono in massima parte destinati al miglioramento degli ambienti di lavoro, della mensa e degli spogliatoi.

Pur non essendo prevedibili sostanziali incrementi della capacità produttiva, che già investe, oltre agli interventi di emergenza e le manutenzioni correnti, anche i lavori di riclassifica delle navi, sarà possibile migliorare l'utilizzazione del personale e razionalizzare le procedure di lavoro, con positivi riflessi sull'operatività e sulla potenzialità dell'impianto.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(6 febbraio 1985)

RIGGIO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se sia vera la notizia che il Ministero avrebbe acquistato all'estero due aerei anticendio « Canadair » con i fondi messi a disposizione dal Ministero della difesa e che se ne vogliono acquistare altri, ciò che mortificherebbe l'industria aeronautica nazionale, oltre ai conseguenti danni economici.

Appare pertanto opportuno un preciso chiarimento del Ministro per escludere la veridicità della notizia o, in caso contrario, per sapere i motivi che hanno portato a questa inopportuna scelta.

(4 - 00806)

(18 aprile 1984)

RISPOSTA. — La notizia che questo Ministero ha a suo tempo acquistato due aerei

« Canadair » con fondi messi a disposizione dal Ministero della difesa risponde a verità.

Al riguardo, si fa presente che, in seguito ai disastrosi incendi boschivi dell'estate 1981, il Consiglio dei ministri, nella seduta del 28 agosto 1981, deliberò di aumentare i mezzi di difesa e, in particolare, di ricorrere al *leasing* di cinque aeroplani anfibi « Canadair CL-215 ».

La ditta canadese costruttrice di tali velivoli, però, non si dichiarò disponibile a tale tipo di contratto, mentre delle ditte italiane soltanto la « Aeronavale s.r.l. » presentò nel settembre 1981 un'offerta di *leasing* di cinque velivoli per cinque anni e successivamente un'offerta di due velivoli per tre anni, ma l'elevatezza dei prezzi richiesti (sarebbe occorso l'impegno quinquennale di oltre 150 miliardi di lire, ovvero l'impegno triennale di quasi 40 miliardi di lire) e le relative condizioni contrattuali apparvero oltremodo onerose e tali da non garantire l'efficienza del servizio.

Successivamente, nella seduta del 6 aprile 1982 della Camera dei deputati, nel corso della discussione del disegno di legge finanziaria 1982, venne presentato, dagli onorevoli Marzotto Caotorta ed altri, un ordine del giorno con il quale si impegnava il Governo « a destinare subito una quota dei 200 miliardi disponibili presso il Ministero della difesa per l'acquisizione e l'utilizzo, appena possibile, di almeno due aerei « Canadair CL-215 ». L'ordine del giorno venne accettato dal Ministro del tesoro del tempo.

In attuazione di tale preciso impegno, questo Ministero, in seguito alla deliberazione del Consiglio dei ministri del 14 maggio 1982 e all'intesa intervenuta con il Ministro per il coordinamento della protezione civile, il Ministero della difesa e quello del tesoro, stipulò con la società « Canadair Limited », nella forma della corrispondenza commerciale, un contratto a trattativa privata, approvato e reso esecutivo con decreto ministeriale del 25 novembre 1982, per la fornitura di due aeromobili « Canadair CL-215 », parti di ricambio e prestazioni accessorie, al prezzo complessivo di dollari canadesi 15.673.082, secondo l'offerta che la ditta canadese aveva presentato il 26 maggio 1982.

La relativa spesa fu posta a carico della somma di lire 19.500 milioni, trasferita dal capitolo 4071 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa al capitolo 8225 dello stato di previsione della spesa di questo Ministero, con il provvedimento di assestamento del bilancio dello Stato per il 1982.

In proposito, si rammenta che, ai sensi dell'articolo 5 della legge 1° marzo 1975, n. 47, recante norme integrative per la difesa dei boschi dagli incendi, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste costituisce, per mezzo del Corpo forestale dello Stato, il servizio antincendi boschivi, con la facoltà di ricorrere, per le attrezzature e gli aeromobili di cui alla lettera i) del precedente articolo 3, all'acquisizione o a particolari convenzioni con imprese pubbliche e private.

Il Ministero, avvalendosi di tale facoltà, mediante apposite convenzioni stipulate con il Ministero della difesa, ha fatto ricorso, per il servizio aereo antincendi nazionale, a velivoli militari che vengono dotati di speciali apparecchiature, costituite da serbatoi modulari pressurizzati per il lancio di miscela ritardante a lungo termine, utilizzando anche personale e supporti logistici delle Forze armate.

Queste apparecchiature possono essere montate ed estratte dagli aeroplani « Hercules C-130 » e « Aeritalia G-222 » in poche ore, cosicchè i velivoli vengono equipaggiati per la difesa antincendi soltanto nei periodi più pericolosi, rimanendo disponibili nel resto dell'anno per tutti gli altri compiti di istituto.

L'impiego del ritardante a lungo termine, rifornito in aeroporto, consente l'esecuzione di interventi efficaci anche con lanci poco frequenti e, quindi, a una certa distanza dalla base in quanto il prodotto impiegato, esercitando un'azione chimica sulla combustione, spiega la sua efficacia anche per qualche tempo dopo il lancio.

L'aeroplano anfibo « Canadair CL-215 », o bombardiere d'acqua (*water bomber*), avendo la possibilità di rifornire i suoi serbatoi, della capacità di circa 5.500 litri, flottando sulla superficie delle acque, costi-

tuisce un mezzo di azione privilegiato per l'attacco diretto contro i grandi incendi che si sviluppano vicino al mare e ai laghi, dato che i lanci con sola acqua, evaporando tale elemento rapidamente di fronte alle fiamme, devono essere eseguiti ad intervalli brevi e a quota molto bassa.

L'impiego di tali aerei è quindi complementare a quello di velivoli, di costruzione italiana e straniera ad ala fissa e rotante, in dotazione alle Forze armate e messi a disposizione dal Ministero della difesa.

È noto, comunque, che i due velivoli « Canadair CL-215 » hanno operato con successo nell'estate del 1982 e in quelle del 1983 e del 1984.

L'11 luglio e il 14 agosto 1984 il Ministro per il coordinamento della protezione civile ha, rispettivamente, presentato le seguenti due richieste di finanziamento, in base all'articolo 37 della legge n. 730 del 1983 (FIO 1984):

Protex 84 per l'appalto di fornitura di 5 velivoli « Aeritalia G-222 »;

Eliprotex 84 per l'appalto di fornitura di 7 elicotteri « Agusta CH-47 ».

Entrambi i progetti sono intesi al potenziamento degli aeromobili per interventi di protezione civile.

Successivamente il Consiglio dei ministri, nella sua riunione del 29 agosto 1984, preso atto dell'accennata esigenza della protezione civile, ha autorizzato l'acquisto di 5 velivoli « Aeritalia G-222 », di 5 elicotteri « Agusta CH-47 » e anche di 2 velivoli anfibi « Canadair CL-215 ».

L'acquisto dei due velivoli « Canadair CL-215 » è stato peraltro sospeso in quanto la relativa decisione è stata strettamente subordinata, secondo le indicazioni espresse nelle apposite riunioni tenutesi presso il Ministero degli affari esteri e confermate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, a congrue compensazioni a livello di scambi industriali tra l'Italia e il Canada.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(5 febbraio 1985)

11 FEBBRAIO 1985

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 51

RIGGIO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Premesso che il gas naturale algerino arriva dal 31 dicembre 1983 e va al Nord passando dalla Sicilia, nonostante l'accordo, a suo tempo stipulato tra l'ENI e la Regione Sicilia, che stabilisce che un terzo del gas metano sia riservato all'Isola;

considerato che il consumo per usi civili di detto gas in Sicilia è ridotto per la mancata realizzazione della rete distributiva;

constatato che il CIP fa pagare di più dove si consuma meno, per cui in Sicilia il metano costa più caro che in altre parti d'Italia,

si chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti si intendano adottare per la immediata realizzazione della rete di distribuzione in tutta la Sicilia e per rendere unico in ogni parte d'Italia il prezzo del gas algerino.

(4 - 01229)

(10 ottobre 1984)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue per delega ricevuta dal Ministero dell'industria e sulla base di notizie fornite dall'ENI.

Nel 1983 sono stati distribuiti in Sicilia 501 milioni di metri cubi di metano, in massima parte destinati all'uso industriale e di sintesi chimica.

L'uso civile ha assorbito circa 11 milioni di metri cubi di gas, distribuiti tramite le reti cittadine di Catania, Messina e quartiere ANIC di Gela. Per il 1984 i consumi globali di metano dell'Isola dovrebbero attestarsi, in base ad una ragionevole stima preconsuntiva, su un livello di circa 1.700 milioni di metri cubi.

L'uso civile dovrebbe passare dagli 11 milioni di metri cubi del 1983 a 16 milioni, a causa dell'apporto delle reti di Calascibetta, Enna, Bronte e Marsala, recentemente entrate in esercizio, dei maggiori consumi della città di Messina, il cui programma di metanizzazione è in pieno sviluppo, e di un certo incremento della città di Catania. La città di Palermo non si è ancora collegata alla rete principale di distribuzione, pur essen-

do l'allacciamento della SNAM pronto per l'esercizio da quasi un anno.

Entro il 1985, in attuazione della prima fase del piano di metanizzazione di cui alla delibera CIPE 27 febbraio 1981, dovrebbero entrare in funzione ulteriori 18 reti cittadine. Va rilevato che l'attuazione di questo servizio è affidata dalle leggi vigenti ai comuni che operano in piena autonomia.

Per quanto riguarda le tariffe di vendita del gas per gli usi domestici, si fa presente che le stesse sono amministrare dal CIP sulla base di una normativa di calcolo uniforme sull'intero territorio nazionale, che tiene conto del costo della materia prima e dei costi relativi alla gestione degli impianti.

In base a detta normativa sono già stati introdotti dal CIP elementi correttivi verso una più ampia armonizzazione dei prezzi sull'intero territorio nazionale, con l'intento di proseguire in tale azione.

Il Ministro delle partecipazioni statali

DARIDA

(8 febbraio 1985)

RIGGIO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dei trasporti.* — Premesso che l'interrogante più volte ha fatto presente l'esosità delle tariffe aeree praticate dall'Alitalia sui voli per e dalla Sicilia:

constatato che il costo del biglietto di andata e ritorno Palermo-Milano è di lire 381.000 (1.524.000 per la famiglia-tipo, composta da 4 persone) e quello Palermo-Roma (andata e ritorno) è di lire 246.000 (984.000 per una famiglia di 4 persone);

considerato che per la Sardegna esistono tariffe agevolate, autorizzate con decreto del Ministro dei trasporti;

considerato, altresì, che l'alto costo della tariffa aerea penalizza la Sicilia e la sua economia ed ha avuto riflessi molto negativi nel settore turistico,

si chiede di conoscere se e quando si voglia estendere anche alla Sicilia la tariffa agevolata praticata per la Sardegna.

(4 - 01317)

(30 ottobre 1984)

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

Va premesso che l'Alitalia, in quanto società per azioni, agisce nell'ambito e nel rispetto delle norme di diritto privato che il codice civile detta a proposito di tali tipi di società. In tale contesto la finalità di lucro rappresenta l'oggetto primario dell'azienda, essendo la stessa tenuta ad operare con sani criteri di gestione e di economicità.

Inoltre il rapporto concessorio con il Ministero dei trasporti impone all'Alitalia, attraverso una specifica norma della relativa convenzione (articolo 5), l'economicità della gestione.

Le tariffe nazionali vengono stabilite dallo stesso Ministero dei trasporti, sentito il parere di una commissione e con l'approvazione del Comitato interministeriale prezzi (CIP).

Il sistema tariffario nazionale si sviluppa in modo omogeneo per tutte le città italiane. Queste, infatti, sono inserite in un complesso di fasce chilometriche determinate dalla distanza ortodromica esistente tra le singole coppie di città.

Le tariffe relative a distanze brevi sono normalmente più onerose, se rapportate ai chilometri volati, rispetto alle tariffe per distanze più lunghe.

La Sicilia, per i collegamenti Sud-Nord e Nord-Sud, beneficia di tale distribuzione del costo.

A dimostrazione di ciò si riportano alcuni esempi:

Venezia-Alghero	Lit-Km	312
Venezia-Palermo	»	233
Milano-Alghero	»	260
Milano-Catania	»	189
Genova-Alghero	»	292
Genova-Palermo	»	223

Per quanto riguarda l'allineamento delle tariffe per la Sicilia a quelle della Sardegna, si ricorda che l'unica eccezione alla normativa per la determinazione delle tariffe nazionali, sopra descritta, è costituita dalle tariffe cosiddette sociali da Roma per Cagliari

ed Alghero e da quelle dalla Sicilia per Lampedusa e Pantelleria.

La motivazione di questo trattamento anomalo è quella della difficoltà dei collegamenti alternativi all'aereo. Si fa notare come la perdita dei proventi sostenuta dalla compagnia ATI nei collegamenti con la Sardegna, dell'ordine di 12 miliardi circa per il 1983, assorba completamente i contributi per l'esercizio di linee passive erogati dallo Stato a favore dell'intero gruppo Alitalia e dell'intera rete di collegamenti aerei domestici gestiti in concessione dalle società Alitalia, ATI e Aermediterranea.

Ove si dovessero applicare tariffe « sociali » anche per la Sicilia (Roma-Palermo e viceversa, Roma-Catania e viceversa, Roma-Trapani e viceversa), ciò significherebbe per la compagnia una riduzione di proventi per circa 30 miliardi.

Va peraltro fatto presente che, dal 27 marzo dello scorso anno, sono state introdotte inoltre le tariffe dirette Sud-Nord via Roma, che sono scontate del 30 per cento circa rispetto alle tariffe della precedente situazione che contemplava la somma di tariffe di settore.

Di queste facilitazioni la Sicilia beneficia per quasi tutte le destinazioni del Nord Italia, mentre la Sardegna ne rimane esclusa.

Quanto sopra esposto appare evidente dalla seguente nota di raffronto tra le tariffe nazionali e quelle internazionali, fornita dall'IRI.

Raffronto tariffe nazionali ed internazionali

Per il collegamento Milano-Palermo e viceversa, la tariffa di andata e ritorno è pari a lire 381.000 senza alcuna restrizione di utilizzo.

Essendo la distanza ortodromica tra le due città di km. 1.734 andata e ritorno, si ha un costo chilometrico per il passeggero di lire 219.

Esistono inoltre le seguenti tariffe promozionali:

Giovani lire 266.500 per viaggio andata e ritorno senza restrizioni;

Gruppi lire 228.500 andata e ritorno applicabile solo d'inverno (minimo 25 pax);

Gruppi lire 266.500 andata e ritorno applicabile solo d'estate (minimo 15 pax);

Week-end lire 266.600 andata e ritorno applicabile sabato e domenica;

Domenica andata e ritorno lire 195.000;

Gruppo turismo scolastico lire 133.500 andata e ritorno applicabile solo durante il corso dell'anno scolastico.

Per la relazione Milano-Tunisi e viceversa, la cui distanza ortodromica è di 1918 chilometri andata e ritorno, sono applicabili le seguenti tariffe:

Economy Class

E1M/RT (escursion)

lire 443.000 con le seguenti limitazioni: min. perm. 6 gg., max. perm. 30 gg.

E1M/RT (family group)

lire 373.000 con le seguenti limitazioni: min. perm. 6 gg., max. perm. 30 gg.

Stante la sopra riportata situazione tariffaria si possono fare due raffronti di tipo omogeneo:

il primo tra due tariffe di classe economica (senza restrizioni):

Palermo-Milano-Palermo lire 381.000 - costo-km. lire 219;

Milano-Tunisi-Milano lire 554.000 - costo-km. lire 289;

il secondo tra due tariffe promozionali, tenendo conto delle restrizioni di carattere normativo:

Palermo-Milano-Palermo lire 266.500 *week-end* - costo-km. lire 154;

Milano-Tunisi-Milano lire 373.000 *family group* - costo-Km. lire 194.

Il Ministro delle partecipazioni statali

DARIDA

(8 febbraio 1985)