

128.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1990

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE	PAG.	PAG.	
BALZAMO: Sulle cause del grave disservizio del traffico aereo verificatosi nella giornata del 20 aprile 1990 (4-19513) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9677	BOATO: Per un'indagine fiscale volta ad accertare la regolarità degli ormeggi delle imbarcazioni nella darsena Mossella di Chioggia (Venezia) (4-07795) (risponde Formica, <i>Ministro delle finanze</i> ) .....	9681
BARZANTI: Sull'accentramento nella nuova unità di produzione di Livorno della gestione del tratto della linea ferroviaria « Tirrenica » compreso tra la stazione di Grosseto e Tombolo (Pisa) (4-19316) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9677	BORGOGGIO: Per un intervento volto a revocare il provvedimento che ha declassato l'istituto magistrale Soleri di Saluzzo (Cuneo) a sezione annessa del locale liceo classico Bodoni (4-20418) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9682
BIONDI: Per un intervento volto a prevedere l'unificazione dell'organico della docenza universitaria attualmente divisa tra professori di prima e seconda fascia, nonché la revisione del trattamento economico e dell'elettorato passivo dei docenti universitari (4-18498) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i> ) .....	9679	BRUNO ANTONIO: Sulla decisione del provveditore agli studi di Taranto di scorporare sei classi della scuola media Salvemini di Tramontone per aggregarle alla scuola media Magna Grecia (4-19116) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9682
BIONDI: Per un'indagine volta a verificare la veridicità delle notizie secondo le quali presso l'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Milano si cercherebbe di impedire l'esame per la patente di guida ai candidati privatisti (4-19143) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9680	COLUCCI GAETANO: Per un intervento volto ad impedire la vendita a privati, da parte dell'Istituto universitario orientale di Napoli, di terreni agricoli di sua proprietà siti nei comuni di Eboli e Battipaglia (Salerno), al fine di acquisirli e destinarli a centri di ricerca scientifica (4-18361) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i> ) .....	9683

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1990

	PAG.		PAG.
COSTA RAFFAELE: Per un intervento volto a snellire le procedure per il rilascio dei libretti di circolazione presso l'ispettorato della motorizzazione civile e il pubblico registro automobilistico di Cuneo (4-19847) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9684	FIORI: Per l'estensione a tutti gli assegnatari di abitazione di proprietà dell'amministrazione dello Stato del disposto del prefetto di Roma che prevede la sospensione degli sfratti nel caso in cui gli sfrattati non abbiano la disponibilità di alloggio alternativo (4-19517) (risponde Formica, <i>Ministro delle finanze</i> ) .....	9691
COSTA RAFFAELE: Sul mancato rispetto, da parte della USL n. 59 di Dronero (Cuneo), della legge regionale che fissa il numero delle farmacie in servizio notturno (4-20738) (risponde Garavaglia, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i> ) .....	9686	FIORI: Per il completamento dei lavori di costruzione dell'ospedale oncologico Sant'Andrea in Roma (4-21081) (risponde Garavaglia, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i> ) .....	9692
COSTA RAFFAELE: Sull'accorpamento del liceo scientifico, del liceo classico e dell'istituto magistrale di Saluzzo (Cuneo) (4-20224) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9685	GRILLO LUIGI: Sulla decisione dell'Alitalia di impiegare velivoli ATR sulla linea Genova-Francoforte (4-18666) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9693
COSTA RAFFAELE: Sull'accorpamento del liceo scientifico, del liceo classico e dell'istituto magistrale di Saluzzo (Cuneo) (4-20968) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9685	GUIDETTI SERRA: Per un intervento volto a risolvere il problema del riconoscimento a favore dei cittadini extracomunitari della patente di guida rilasciata loro nei paesi d'origine (4-19245) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9694
DI PIETRO: Sulle iniziative che s'intendono assumere in relazione alla gestione dell'università di Chieti da parte del professor Umberto Crescenti (4-19218) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i> ) .....	9687	LAVORATO: Per un intervento presso l'Alitalia volto alla revoca del provvedimento di soppressione del volo Roma-Reggio Calabria delle ore 9,20 e Reggio Calabria-Roma delle ore 11,10 nei giorni di sabato e domenica (4-18115) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9695
DONATI: Sull'orientamento del Governo in merito alle richieste di potenziamento ed ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso (Torino) Ivrea-Aosta (4-20026) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9688	LEONI: Per la modifica degli orari di accesso agli uffici del provveditorato agli studi di Cremona (4-20529) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9695

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1990

PAG.	PAG.
<p>LODIGIANI: Per l'istituzione nella città di Lodi (Milano) di un polo universitario, nel settore delle scienze agrarie, collegato all'università di Milano (4-09295) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i>) ..... 9697</p> <p>MANNA: Sull'esito dell'inchiesta disposta dal ministro per la funzione pubblica in merito ai concorsi illegittimamente banditi ed espletati dall'Ente regionale per lo sviluppo della Campania (ERSAC) nell'imminenza dell'ultima campagna elettorale (4-20631) (risponde Gaspari, <i>Ministro per la funzione pubblica</i>) ..... 9697</p> <p>MASSANO: Sull'opinione del Governo in ordine alla dubbia correttezza professionale dimostrata dal giornalista della RAI-TV, Vittorio Orefice, nel commentare le dichiarazioni di alcuni segretari di partito (4-18619) (risponde Mammì, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) ..... 9698</p> <p>MUNDO: Per un intervento presso l'ente ferrovie dello Stato affinché il processo di automazione degli impianti della tratta Reggio Calabria-Crotone-MetapontoTaranto non comporti conseguenze negative per i livelli occupazionali (4-19775) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 9699</p> <p>ORCIARI: Per l'attribuzione all'aeroporto di Falconara-Ancona della qualifica di sede di circoscrizione aerea con direzione aeroportuale autonoma (4-03606) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 9700</p> <p>ORCIARI: Per un intervento volto a consentire l'apertura per l'intera</p>	<p>giornata dell'aeroporto di Falconara (Ancona) (4-18816) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 9700</p> <p>PACETTI: Sul ritardo con cui vengono pagati dalle FFSS gli assegni mensili relativi ai vitalizi spettanti agli invalidi del lavoro (4-19184) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 9701</p> <p>PATRIA: Per la proroga del termine previsto per la presentazione, da parte dei provveditorati agli studi, del piano di ridimensionamento delle unità scolastiche (4-18744) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) ..... 9701</p> <p>PAVONI: Per un intervento volto ad impartire disposizioni affinché le risposte del Governo agli atti ispettivi dei deputati siano tempestive (4-08839) (risponde Sterpa, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento</i>) ..... 9702</p> <p>PAZZAGLIA: Per l'istituzione della facoltà di architettura presso l'università di Cagliari (4-00178) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i>) . 9703</p> <p>PELLEGATTI: Sull'opportunità di non sopprimere, da parte delle FFSS, le linee ferroviarie Rovigo-Verona, Monselice-Mantova e Vicenza-Schio (4-18663) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 9703</p> <p>PIREDDA: Per l'inquadramento dei tecnici laureati nei ruoli degli assistenti e ricercatori universitari (4-18632) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i>) ..... 9704</p>

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1990

	PAG.		PAG.
RABINO: Per un intervento volto ad evitare la soppressione ad Asti del treno delle ore 20,11 per Nizza Monferrato e Acqui Terme (Alessandria) (4-19895) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9705	concorrenza sleale posta in essere dagli autotrasportatori austriaci (4-19925) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9708
RIZZO: Per l'assunzione di iniziative volte ad impedire il ventilato licenziamento di 80 ricercatori della SCLAVO (4-21185) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i> ) .....	9705	SINATRA: Per la revoca della decisione di accorpamento degli istituti professionali per il commercio di Castelvetrano e di Marsala (Trapani) (4-20485) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9708
RONZANI: Per la revoca della disposizione relativa all'accorpamento dell'istituto alberghiero di Trivero con l'istituto Pastore di Varallo Sesia (Vercelli) (4-20109) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9706	TEALDI: Per la revoca del provvedimento di annessione dell'istituto magistrale statale Giacomo Soleri di Saluzzo (Cuneo) al locale liceo classico Giovanni Battista Bodoni (4-20672) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9709
RUSSO FERDINANDO: Per l'equiparazione dei tecnici laureati ai ricercatori confermati ed agli assistenti ordinari (4-20007) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i> ) .....	9707	TORCHIO: Per una deroga alle disposizioni ministeriali che vietano il trasporto di alunni di scuola materna su scuolabus assegnati agli alunni delle scuole elementari e medie, con particolare riferimento al disagio determinatosi nelle province di Cremona e Mantova (4-16068) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9710
RUSSO FERDINANDO: Sui motivi del mancato espletamento del concorso magistrale bandito con l'ordinanza ministeriale del 30 luglio 1986 e sulle cause delle diverse date di chiusura dell'anno scolastico della scuola materna e della scuola elementare (4-20546) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9707	VALENSISE: Per un intervento volto ad eliminare i disservizi esistenti nei collegamenti ferroviari in Calabria (4-19476) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9711
SEPPIA: Per un intervento volto ad impedire la ventilata soppressione del treno n. 6900 che effettua il percorso Asciano scalo-Siena (4-19356) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	9708	VITI: Sul bando per la terza tornata dei giudizi di idoneità a professore associato emanato con decreto 4 luglio 1989 (4-17111) (risponde Ruberti, <i>Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i> ) .....	9712
SERVELLO: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione alla		VITI: Sui tempi previsti per l'apertura degli uffici scolastici regionali istituiti in Basilicata, Umbria e Molise (4-20624) (risponde Bianco, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> ) .....	9713

BALZAMO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per avere delucidazioni sul grave disservizio del traffico aereo verificatosi nella giornata del 20 aprile 1990, che ha causato ritardi sui voli di circa cinque ore, con disagi gravissimi per i passeggeri.

La giustificazione addotta, secondo cui i pesanti ritardi sarebbero stati determinati da guasti ai ripetitori dei segnali radio dell'area di Milano, provocati dalle improvvise neviccate, appare poco credibile. Le neviccate, infatti, non sono state di entità tali da avere conseguenze così disastrose su apparecchiature che dovrebbero funzionare in qualsiasi condizione meteorologica, per cui si è portati a prendere in considerazione disservizi di altra natura, quali la scarsa manutenzione o l'inefficienza dei controlli.

L'interrogante, inoltre, fa rilevare disservizi di altra natura che ostacolano il traffico aereo quali ad esempio improvvise chiusure delle piste per lavori che in alcuni casi si prolungano per giornate intere o per mancanza di coordinamenti fra i vari organismi preposti al controllo del traffico aereo.

Per sapere altresì se, con l'approssimarsi dei mondiali di calcio, se Civilavia abbia ricevuto dal Ministero disposizioni tali da far assicurare una razionale pianificazione, con controlli rigorosi, per evitare ulteriori, gravi disagi agli utenti.

(4-19513)

RISPOSTA. — *In merito alle cause dei ritardi nel traffico aereo determinatisi nella giornata del 20 aprile 1990, l'Azienda autonoma di assistenza al volo (AAAVTAG) fa sapere che sono da imputare alla mancata erogazione di energia elettrica ENEL dalle*

*ore 06.05 alle ore 17.20 del medesimo giorno al centro comunicazioni terra/bordo/terra di monte Settepani, che serve il centro di controllo del traffico aereo di Milano. Contemporaneamente i fulmini hanno messo fuori uso il sistema alternato di energia asservito ai gruppi di continuità ed intervento automatico presenti sul sito sopraindicato.*

*A tutto ciò va aggiunto lo sciopero dei controllori francesi che ha comportato notevoli difficoltà di coordinamento con i centri limitrofi, nonché la concomitanza del maltempo sull'aeroporto di Fiumicino, dove si è potuta utilizzare un'unica pista per arrivi e partenze, condizionando così il traffico proveniente dagli altri aeroporti. Non si è trattato, quindi, di carenza di manutenzione, né di inefficienza di controlli, ma di cause di forza maggiore non imputabili all'AAAVTAG.*

*Si rappresenta, inoltre, che la direzione generale dell'aviazione civile, in occasione del campionato mondiale di calcio Italia '90 ha tempestivamente predisposto ed adottato, d'intesa e previo coordinamento con le amministrazioni e gli enti interessati, tutte le iniziative e le misure atte a garantire la piena regolarità del traffico aereo in termini di sicurezza e funzionalità.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

a seguito dell'istituzione delle unità di produzione, il tratto della linea « Tirrenica » compreso dalla stazione di Grosseto e Vada, situato nelle provincie di Grosseto e di Livorno, facente parte del reparto di esercizio (ex ML. 31) dell'unità

di coordinamento manutenzione, è stato unificato con il tratto di linea compreso tra Vada e Tombolo, sopprimendo così l'ex reparto ML. 31;

il nuovo reparto creatosi con l'unità di produzione di Livorno (attuale reparto L. 1) ha una notevole estensione geografica comprendendo nella sua giurisdizione ben 8 tronchi lavori (1° Grosseto, 2° Follonica, 3° Campiglia, 4° Cecina, 5° Livorno 6° Livorno C.le, 7° Livorno S.M., 22° Cecina-Collesalvetti) e si estende sulle seguenti linee:

linea « Tirrenica » da Grosseto a Tombolo per una estesa (doppio binario) di Km 136,500;

linea Campiglia-Piombino (doppio binario) Km 14,000;

linea Piombino-Piombino M.ma Km 1,600;

linea Cecina-Volterra SP Km 30,000;

linea Cecina-Collesalvetti-Pisa Km 43,000;

linea Collesalvetti-Guasticce-Livorno Km 13,500;

oltre alle linee suddette sono compresi tutti i raccordi dell'area livornese nella zona del porto;

su tali linee sono alcuni grandi piazzali (come ad esempio Grosseto, Campiglia, Fiorentina di Piombino, Cecina, Livorno C.le, Livorno C.ne), che formano una estesa di chilometri 170 circa di biari secondari con sopra inseriti circa 1.000 apparecchi tecnici (scambi semplici, intersezioni, eccetera);

fanno parte del reparto anche i fabbricati sia di servizio che i fabbricati alloggi ricadenti nella giurisdizione, per un totale di metri cubi 1.600.000 circa di volume;

esistono inoltre 880 opere d'arte suddivise tra ponti, ponticelli e tombini, la cui sorveglianza e manutenzione non è indifferente;

data la enorme estensione del reparto la gestione dello stesso, con la struttura attualmente esistente (unico reparto con sede a Livorno), crea enormi difficoltà di organizzazione del lavoro con il personale di linea (circa 190 persone), nonché per il controllo e per la manutenzione di tutte le strutture esistenti (ponti, fabbricati, eccetera) —:

quali sono le ragioni di questo accentramento dei servizi dal momento che le misure intraprese vanno chiaramente a discapito della funzionalità e della economicità;

se sono state valutate ed in che modo le conseguenze che la istituzione delle unità di produzione, come nel caso della linea tirrenica, provocheranno in termini di utilizzazione del personale, dei disagi per lo stesso e circa il controllo dell'insieme degli apparati tecnici;

se questa misura è tale da produrre le premesse per un ulteriore declassamento della stazione ferroviaria di Grosseto, oltre a tutte le altre lungo la linea che interessa la Maremma;

quali sono le misure che si intendono prendere per impedire la marginalizzazione della linea ferroviaria tirrenica, assicurando, con il ripristino delle fermate necessarie e con la funzionalità dei servizi tecnici e di manutenzione, un forte ruolo alla stazione ferroviaria di Grosseto e il ruolo strategico che può assolvere in una nuova politica dei trasporti, unitamente ai nodi ferroviari di Follonica e di Orbetello. (4-19316)

*RISPOSTA. — Sulle istituite unità di produzione, l'Ente delle ferrovie dello Stato fa sapere che i criteri operativi che hanno guidato la definizione geografica delle competenze territoriali delle medesime e, di conseguenza, dei dipendenti reparti, sono stati, fra gli altri, la valenza degli impianti, la possibile omogeneità delle realtà ferroviarie presenti, la collocazione geografica da ricercare anche nella possibile unificazione di gestione di esercizio delle tratte di linea e,*

non certo come criterio secondario, il carico di lavoro che quanto esposto avrebbe comportato ai singoli impianti.

Per quanto attiene in particolare la formulazione del territorio di competenza del reparto lavori dell'unità di Livorno, la stessa non ha fatto eccezione ai richiamati criteri e complessivamente il carico di lavoro è stato distribuito in modo del tutto analogo a quello dei reparti delle altre unità territoriali del compartimento delle ferrovie dello Stato di Firenze.

Inoltre va considerato che a seguito delle nuove competenze di gestione lavori in appalto, sia di opere civili che di armamento (gestione transitata pressoché totalmente agli uffici del dipartimento potenziamento e sviluppo), presso tutti i reparti lavori sono aumentati in misura ragguardevole i tempi a disposizione per il controllo delle infrastrutture e per le incombenze di istituto legate al presidio degli impianti.

Con analoghi criteri sono state individuate le altre strutture territoriali dell'unità di Livorno e nella fattispecie i reparti di esercizio e impianti elettrici.

Qualora in futuro dovessero scaturire nuovi e gravosi impegni per le strutture territoriali della unità di Livorno, l'ente assicura che saranno apportati tutti quei correttivi che la variata nuova situazione imporrà, per un'equilibrata ripartizione dei carichi di lavoro. L'ente precisa, altresì, che l'istituzione delle unità produzione territoriali non ha avuto alcun riflesso negativo sulla programmazione dell'orario estivo 1990.

Peraltro, con l'instradamento dell'ex Genova Sprint via Pisa-Firenze, determinato dell'esigenza di offrire un più celere e maggiormente funzionale collegamento Liguria-Roma, per non penalizzare la stazione di Grosseto, presso quest'ultima è stata prevista la fermata dei treni intercity 615 Torino-Roma della sera (ore 21,31) e 610 Napoli-Torino del pomeriggio (ore 18,17).

Per quanto riguarda, poi, i servizi sulla linea Roma-Genova i treni diretti cadenzati che svolgono il predetto collegamento non hanno subito alcuna variazione in quanto per la velocità d'impostazione e per il nu-

mero delle fermate che effettuano assicurano maggiori possibilità di collegamento tra le località di una certa importanza.

L'ente riferisce, infine, che i servizi pendolari relativi alle località balneari sono stati potenziati.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BIONDI. — Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. — Per sapere —

premessi che la situazione di discriminazione artificiosa ed irrazionale, creata dalla legge n. 382 del 1980, nella docenza universitaria italiana tra professori di prima fascia e professori di seconda fascia, costituisce una delle principali ragioni della crisi dell'università, poiché da un lato favorisce le posizioni acquisite disincentivando l'attività scientifica di coloro che hanno raggiunto la più non discutibile prima fascia, e dall'altro avvilisce tutti coloro che, ghezzizzati nella seconda fascia, avvertono l'inutilità, anche a causa della gestione assai poco trasparente dei concorsi, di ogni tentativo di passaggio di rango —:

se non ritenga maturi i tempi per proporre l'unificazione dell'organico della docenza e la riconsiderazione del trattamento economico e dell'elettorato passivo dei professori universitari. (4-18498)

RISPOSTA. — La ratio dell'articolazione in due fasce, sancita dal decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980, corrisponde ad una esigenza di organizzazione delle carriere;

Per quanto attiene i concorsi, il Governo ha presentato una proposta per anticipare la modifica dell'articolo 20 della legge sulle autonomie delle università e degli enti di ricerca, in discussione in Parlamento; sta altresì elaborando un organico disegno per la revisione dei concorsi relativamente a tutto il personale docente e non degli atenei e degli enti di ricerca;

Per quanto riguarda, infine, il pensionamento del personale docente universitario, il

*Parlamento ha approvato le norme contenute nella legge 7 agosto 1990, n. 230 — Disposizioni sul collocamento fuori ruolo dei professori universitari.*

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

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

se sia a conoscenza del diffuso malumore a Milano tra i candidati privatisti all'esame per la patente di guida, per asserite molteplici difficoltà burocratiche tese a ritardare se non addirittura ad impedire l'esame stesso;

se non ritenga, altresì, opportuna un'indagine ispettiva presso l'ufficio provinciale MCTC di Milano, indagine indirizzata a verificare la sussistenza dei fatti suesposti e a garantire, nella giusta, doverosa e imparziale severità, l'assoluta inesistenza di discriminazioni a danno dei candidati privatisti rispetto a quelli presentati dalle scuole di guida. (4-19143)

RISPOSTA. — *Nei primi quattro mesi del corrente anno sono state presentate e registrate presso l'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC) di Milano complessivamente 28.158 domande di cui 23.681 (84,1 per cento) relative ad allievi di autoscuole e 4.477 (15,9 per cento) riguardanti privatisti. La digitazione delle pratiche dei privatisti è effettuata dalla medesima ditta esterna che cura la digitazione delle pratiche presentate dalle autoscuole.*

*Gli statini di esame vengono emessi con gli stessi identici tempi e non risulta pervenuta alcuna protesta da parte del privatista o dell'autoscuola per ritardata consegna degli stessi.*

*Durante il periodo di elaborazione degli statini, sia i candidati privatisti che gli allievi di autoscuola, possono regolarmente esercitarsi alla guida in quanto autorizzati da una specifica annotazione a stampa apposta sulla pratica (la quale viene registrata*

*e restituita a vista al momento stesso della presentazione). È ovvio che la validità di sei mesi prescritta dall'articolo 83 del testo unico decorre per tutti dalla data di presentazione e registrazione della domanda.*

*Il tempo che intercorre dalla richiesta di esame all'espletamento dello stesso è di circa un mese e la data nella quale si svolgerà la prova viene comunicata a vista e trascritta a mezzo timbro sulla pratica che il candidato (o chi per lui) esibisce allo sportellista.*

*La direzione dell'ufficio per non limitare in alcun modo le possibilità di esame dei candidati privatisti e non creare disparità di trattamento rispetto agli allievi di autoscuola, con un ordine di servizio del 19 dicembre 1989, ha impartito disposizioni di dettaglio agli sportellisti addetti alle prenotazioni degli esami per consentire ai suddetti privatisti di effettuare le tre prove di esame nel periodo di validità del foglio rosa (sei mesi).*

*Si riferisce, altresì, che per lo stesso periodo indicato in premessa, su un totale di 85.764 prove complessivamente programmate, ai candidati privatisti ne sono state riservate 12.871 (cioè il 15 per cento), percentuale pienamente coerente con quella relativa al numero di domande presentate (15,9 per cento).*

*È doveroso tuttavia sottolineare che molti contrasti tra gli esaminatori ed i candidati privatisti sorgono — all'atto degli esami pratici di guida — principalmente per due motivi:*

- 1) irregolarità del contrassegno P;*
- 2) omessa od irregolare dichiarazione del proprietario del veicolo che, sotto la sua responsabilità, ne consente l'uso al candidato per sostenere l'esame di guida.*

*1) Il contrassegno P è prescritto per i candidati privatisti dal quarto comma dell'articolo 83 del codice della strada nel testo sostituito dall'articolo 6 della legge n. 111, del 18 marzo 1988. Il decreto ministeriale di attuazione n. 261, del 30 maggio 1988 stabilisce che i veicoli destinati agli esami ed alle esercitazioni di guida per i candidati privatisti « devono essere muniti,*



nella parte anteriore e posteriore, di un contrassegno in materiale retroriflettente di forma quadrata di lato 30 centimetri, recante la lettera P dell'alfabeto maiuscola, di colore nero, su fondo di colore bianco. La lettera P dovrà avere un'altezza pari a due terzi delle dimensioni del contrassegno e lo spessore di millimetri 8. Apposita circolare ministeriale del 2 novembre 1989 richiama gli esaminatori all'obbligo di fare rispettare tale disposizione imponendo agli stessi di rifiutare l'esame « se il contrassegno ha caratteristiche diverse da quelle stabilite nel decreto ».

2) La dichiarazione (il cui facsimile è consegnato al candidato al momento della prenotazione dell'esame di guida) con firma autenticata ai sensi dell'articolo 20 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, molto spesso, all'atto dell'esame, non è stata preparata e se l'accompagnatore non è lo stesso proprietario, la cui firma potrebbe essere autenticata dallo stesso esaminatore, il candidato non può sostenere l'esame salvo che non ottenga, sul posto il prestito di un altro veicolo e, quindi, di un altro accompagnatore.

Infine, si ritiene opportuno precisare che l'emissione delle patenti da parte del sistema elettronico centrale avviene automaticamente non appena digitati gli esiti positivi degli esami di guida. Tale digitazione è effettuata dal personale dell'ufficio, rispettando l'ordine cronologico delle sedute di esame.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BOATO e CERUTI. — Al Ministro delle finanze. — Per sapere — premesso che a Chioggia (Venezia) nella cosiddetta Darsena Mosella di proprietà dello Stato, centinaia di imbarcazioni vi sono ormeggiate abusivamente ostruendo il canale navigabile. I contratti di affitto per l'ormaggio si aggirano, mediamente, sui due milioni annui, ma né l'amministrazione comunale, né il magistrato alle acque si assumono la responsabilità di indagare sull'abusivismo degli ormeggi. 150 imbarcazioni al 18 per cento di IVA sono

58.000 milioni annui di evasione, ma le imbarcazioni ormeggiate abusivamente sono molte di più —

se non ritiene importante indagare su tale situazione al fine di far cessare l'evasione fiscale. (4-07795)

RISPOSTA. — La zona acque lagunare, conosciuta come Darsena Mosella, è gestita dalla società Mosella snc dei fratelli Tiozzo con sede in Sottomarina di Chioggia (Venezia) concessionaria per una superficie del demanio marittimo che fino al 31 maggio 1976 era di metri quadrati duemila.

Successivamente detta società occupava abusivamente ulteriori spazi ampliando la disponibilità della darsena sino agli attuali metri quadrati 8.170,50. Di conseguenza, l'intendenza di finanza di Venezia provvedeva ad adeguare i relativi canoni sulla base della maggiore superficie occupata.

I corrispettivi riscossi dalla snc Mosella in relazione al numero dei posti barca sono stati dalla stessa annotati e dichiarati quali operazioni non imponibili ai sensi dell'articolo 9, n. 6, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, e ciò in conformità, secondo l'interpretazione data dalla società suddetta, alle istruzioni impartite da questa amministrazione con alcune risoluzioni ministeriali.

L'ispettorato compartimentale delle tasse e delle imposte indirette sugli affari di Venezia invece, in considerazione del fatto che i servizi in questione sono forniti nell'ambito di uno specchio acqueo lagunare attrezzato a darsena e non in un porto commerciale, ha provveduto a contestare alla suddetta società il mancato assoggettamento ad IVA dei predetti corrispettivi a decorrere dall'anno 1983, secondo il seguente prospetto:

anno 1983, lire 128.933.000;  
 anno 1984, lire 181.980.000;  
 anno 1985, lire 179.200.000;  
 anno 1986, lire 206.100.000;  
 anno 1987, lire 227.050.000;  
 anno 1988, lire 188.400.000.

Questo ministero, infatti, con circolare n. 66, del 23 novembre 1988, ha avuto occasione di precisare che le prestazioni di servizi rese negli impianti marittimi in questione non rientrano nella sfera di non imponibilità di cui al citato articolo 9, punto 6, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, in quanto detti impianti non sono aperti all'uso della generalità né vengono utilizzati per lo svolgimento di attività commerciali ma sono destinati soltanto ad offrire ormeggio e ricovero alle imbarcazioni.

Pertanto, la prevalente destinazione al naviglio da diporto e l'utilizzazione pressoché esclusiva degli impianti da parte dei proprietari delle unità che vi trovano stabile ormeggio non consentono di annoverare gli impianti marittimi in questione tra i porti, propriamente detti, con la conseguenza che i corrispettivi afferenti le cennate prestazioni vanno assoggettati all'IVA con l'aliquota ordinaria.

Conseguentemente nei confronti della società di cui trattasi è stato provveduto alla contestazione delle violazioni in materia di IVA e dato avvio agli adempimenti di recupero del tributo evaso nonché alla irrogazione delle relative penalità.

Da quanto risulta a questa amministrazione non è stato infine riscontrato il lamentato fenomeno di abusivismo sugli ormeggi di imbarcazioni da diporto, né che le medesime intralcino affatto il traffico nel canale navigabile.

Il Ministro delle finanze: Formica.

BORGOGLIO. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per conoscere i motivi per i quali la direzione generale per l'istruzione classica, il 1° giugno 1990, ha declassato l'istituto magistrale « Soleri » di Saluzzo a sezione annessa del locale liceo classico « Bodoni », già con sezione annessa di liceo scientifico, in contrasto con la legge n. 426 del 1988, sulla razionalizzazione della rete scolastica, in conflitto con l'O.M. 26 novembre 1988, n. 40 del ministero della pubblica istruzione, che subordina inderogabilmente la prio-

rità degli accorpamenti tra scuole al numero delle classi degli istituti da unire e alla vacanza di presidenza di almeno uno di essi, in spregio del piano predisposto dal consiglio scolastico provinciale, che correttamente propose l'accorpamento di altri istituti rientranti nella normativa e solo per terzo quello tra l'istituto magistrale di Saluzzo e il liceo classico con sezione scientifica di Saluzzo, nessuno dei quali con presidenza vacante. Per conoscere, inoltre se il Ministro non ritenga opportuno ritirare il provvedimento.

(4-20418)

RISPOSTA. — Questo ministero, in sede di revisione del piano di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1990/91 ha revocato il provvedimento di trasformazione dell'istituto magistrale di Saluzzo in sezione annessa al liceo classico.

L'istituto in parola, pertanto, per l'anno scolastico 1990/91 manterrà la sua autonomia.

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

BRUNO ANTONIO. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere:

se sia a conoscenza:

della decisione del provveditore agli studi di Taranto di scorporare sei classi della scuola media « Salvemini » di Tramontone per aggregarle alla scuola media « Magna Grecia » ad 11 chilometri di distanza;

della disapprovazione e dello scontento che tale decisione ha creato nel consiglio d'istituto, nel collegio dei docenti e nell'assemblea dei genitori della scuola « Salvemini »;

infine, se non ritenga opportuno, prima che il provvedimento sia attuato, sentire il parere dei su citati consigli e delle organizzazioni sindacali. (4-19116)

RISPOSTA. — La questione rappresentata nella interrogazione è superata nel senso

*auspicato. Infatti per l'anno scolastico 1990/91 le sei classi della scuola media Salvemini site in via Granchio Corso di Taranto continueranno a dipendere dalla medesima scuola media.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

COLUCCI GAETANO. — *Ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e dell'agricoltura e foreste. — Per conoscere — premesso che:*

*l'Istituto universitario orientale di Napoli ha posto in vendita i terreni agricoli di sua proprietà per complessivi 728 ettari, di cui 620 ettari relativi all'azienda di Santa Cecilia nel comune di Eboli (SA) e 108 relativi all'azienda « Le Filette » nel comune di Battipaglia (SA);*

*la prevista alienazione ha scatenato meccanismi di protesta e di notevole e giustificato allarme da parte degli organi amministrativi e sindacali del comprensorio, con richiesta di bloccare la decisione del consiglio di amministrazione dell'Istituto orientale di Napoli;*

*tale operazione costituirebbe un ennesimo attacco ai fertillissimi terreni agricoli della piana del Sele con il conseguenziale ulteriore declino dell'attività primaria del salernitano e di tutto il Mezzogiorno;*

*tale vendita a privati presenterebbe, inoltre, seri pericoli di speculazione edilizia di cui la piana del Sele ed in particolare il territorio ricadente nel comune di Battipaglia è abbondantemente vittima —*

*se non ritengano opportuno intervenire con l'urgenza che il caso richiede, per attivare le consentite procedure atte ad impedire la prevista e temuta alienazione, facendo recedere l'Istituto universitario orientale di Napoli dalla sua determinazione, e, quindi, successivamente, procedere all'acquisizione dei terreni medesimi per destinarli ad area di ricerca*

*scientifica e di sperimentazione tecnologica, di cui in Italia si avverte inderogabile esigenza. (4-18361)*

RISPOSTA. — *La liquidazione del patrimonio immobiliare di che trattasi è prevista dall'articolo 242 del testo unico delle norme sull'istruzione universitaria approvate con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592, che trae origine dalla legge 27 dicembre 1888, n. 5873, che, in relazione alla questione in parola, stabiliva che alla vendita doveva provvedere direttamente il ministro della pubblica istruzione (oggi MURST) che curerà « l'investimento dei capitali ricavati in rendita pubblica italiana intestata all'istituto ».*

*La mancata applicazione della suddetta normativa ha comportato, invero, come, ha fatto rilevare il rettore dell'istituto, che la componente più cospicua del patrimonio in parola, ossia quella fondiaria, fosse sinora gestita, per la maggior parte, direttamente dall'istituto mediante aziende agricole e, per la parte residua, da terzi detentori non tutti legalmente riconosciuti. Tale situazione, se da un lato assicura all'ateneo un ingente patrimonio, è fonte dall'altro di oneri di gestione e di responsabilità imprenditoriali, non compatibili con i fini di ricerca e di istruzione dell'istituto.*

*Siffatte considerazioni e l'obiettivo necessità di dotare l'ateneo di adeguate strutture edilizie e l'esigenza di adeguamento alla normativa che impone la vendita del patrimonio in argomento hanno indotto il competente consiglio di amministrazione a rappresentare la questione al Ministero della pubblica istruzione, allora competente per materia, nell'intento di dare puntuale attuazione a quanto disposto dal succitato articolo 242. A tal fine l'allora Ministero della pubblica istruzione, riconosciute valide le ragioni addotte ed acquisito il parere del Consiglio di Stato, con proprio decreto del 10 luglio 1986, registrato alla Corte dei conti il 25 luglio 1986, ha dato incarico al direttore amministrativo dell'istituto di attivare tutte le procedure prescritte dalla normativa vigente per l'alienazione del patri-*

monio di cui trattasi e di investire, successivamente, i capitali ricavati in titoli di rendita pubblica italiana, intestati allo stesso istituto.

Quanto alla stima ed alla suddivisione in lotti dei cespiti da alienare, in funzione della dislocazione dei terreni e delle relative infrastrutture, i relativi adempimenti saranno curati, ferma restando l'attuale destinazione agricola, autonomamente dall'ufficio tecnico erariale di Salerno, in conformità alle precisazioni al riguardo fornite dal rettore.

Per completezza di informazione si fa presente, infine, che l'allora Ministero della pubblica istruzione con telex del 22 maggio 1987 chiedeva il consenso dell'Istituto orientale alla proposta, avanzata dal sindaco di Battipaglia, di convocare una riunione tra i dirigenti delle strutture locali interessate ad un comune progetto, che prevedeva la costituzione di una azienda pilota, a conduzione pubblica, operante sul territorio nel campo della ricerca finalizzata nel comparto agro-alimentare. In merito a tale proposta si ritiene doveroso precisare che, stante l'interesse dimostrato dagli enti locali territoriali, è allo studio la possibilità che venga presa in considerazione la costituzione di un centro di ricerca agricola su un lotto del patrimonio dell'Istituto orientale in cui concorrano, oltre all'università di Napoli, l'ente di sviluppo agricolo della Regione Campania unitamente al CNR.

Premesso quanto sopra, si precisa che i terreni da alienare sono attualmente destinati nei vigenti piani regolatori generali dei comuni di Battipaglia ed Eboli a terreni agricoli per cui, salvo variazione dei predetti piani, non sembrano sussistere pericoli per una difforme destinazione.

Circa la necessità di alienazione, più volte sollecitata dagli organi di controllo, si significa che l'istituto, in quanto proprietario e beneficiario del ricavato della vendita, ha solo l'interesse a che la vendita avvenga al meglio e non ha, né potrebbe averlo secondo il disposto del richiamato articolo 242 del testo unico e secondo quanto chiarito dal Consiglio di Stato, alcuna possibilità di interferire sulle procedure di vendita. In merito si può solo affermare che gli

organi di governo dell'ateneo hanno espresso, in più occasioni, l'intenzione di trasformare i titoli in questione in beni reali indispensabili per l'espletamento delle proprie attività di didattica e di ricerca, stante la gravissima ed endemica carenza di spazi in cui versa l'istituto.

Si informa, inoltre, che il delegato alla vendita, dottor Angelo Michele Ricco, attuale dirigente superiore dei servizi ispettivi centrali del Ministero, ha già trasmesso il progetto di contratto con relativi allegati, al fine del successivo inoltrare al Consiglio di Stato per il parere prescritto dall'articolo 5 del regio decreto 18 novembre 1923 n. 2440, e che il Consiglio stesso ha espresso parere favorevole.

Presso questo ministero si è già tenuta alla mia presenza una riunione tra il presidente del consiglio regionale della Campania, il competente assessore provinciale di Salerno e il direttore dell'Istituto orientale ed il delegato alla vendita.

I rappresentanti degli enti territoriali hanno espresso soddisfazione per la disponibilità manifestata dall'Istituto orientale a concedere agli enti pubblici della Regione Campania un diritto di prelazione all'acquisto e di fare ulteriori vincoli ai terreni per mantenere la destinazione agricola e di ricerca.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

COSTA RAFFAELE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

se corrisponde a verità il fatto che, nonostante l'impegno encomiabilmente profuso dai dipendenti, gli uffici dell'ispettorato della motorizzazione civile e del pubblico registro automobilistico di Cuneo impieghino mediamente « più di tre mesi per il rilascio dei libretti di circolazione », secondo quanto riportato dal quotidiano *La Stampa* del 15 maggio 1990;

quale sia la ragione delle lentezze procedurali suesposte, nonostante l'informatizzazione delle procedure;

quali provvedimenti urgenti s'intendano adottare per snellire, senza ulteriore ritardo, una situazione tanto pregiudizievole e porre fine agli innumerevoli disagi che sono costretti a sopportare i cittadini. (4-19847)

**RISPOSTA.** — *L'articolo apparso sul quotidiano La Stampa del 15 maggio 1990, nel quale vengono addebitate promiscue responsabilità all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC) e al pubblico registro automobilistico di Cuneo per ritardi nel rilascio dei documenti di circolazione, non sembra essere dettato da una specifica conoscenza della materia.*

*Dal 1985 gli uffici provinciali MCTC rilasciano le carte di circolazione direttamente agli interessati e contemporaneamente trasmettono le copie autentiche delle medesime al competente pubblico registro automobilistico per gli adempimenti. Pertanto il disservizio denunciato dall'articolaista non può che riferirsi al ritardo con cui tali adempimenti vengono effettuati dal locale pubblico registro automobilistico.*

*Inoltre, da accertamenti eseguiti presso l'ufficio provinciale di Cuneo è risultato che la consegna delle carte di circolazione agli interessati avviene mediamente entro quindici giorni dalla data della domanda di immatricolazione; qualche ritardo nella compilazione della carta di circolazione può verificarsi per i veicoli industriali per i quali si richiede una complessa istruttoria concernente la licenza per il trasporto di merci di cui devono essere muniti ai fini dell'immatricolazione.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

**COSTA RAFFAELE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni che hanno indotto il Ministero della pubblica istruzione a « cancellare » l'istituto magistrale di Saluzzo mediante accorpamento al locale liceo scientifico e classico.

Per conoscere le ragioni per le quali è stato disatteso il parere del locale consiglio scolastico provinciale che — in ac-

cordo con il locale provveditorato — aveva ragionevolmente indicato un ordine di priorità da seguire negli « accorpamenti », stravolto poi dal Ministero. (4-20224)

**COSTA RAFFAELE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

con provvedimento ministeriale alcune settimane or sono, vennero accorpati il liceo scientifico, il liceo classico e l'istituto magistrale di Saluzzo (CN);

il provvedimento ha destato proteste giustificate ed un'interrogazione parlamentare;

risulta all'interrogante che per istruire la risposta all'interrogazione il ministero della pubblica istruzione ha richiesto al provveditorato agli studi di Cuneo per quale ragione si fosse provveduto all'inusitato accorpamento e che il provveditore ha risposto successivamente che l'accorpamento era stato deliberato con atto unilaterale dal ministero della pubblica istruzione —:

se non intenda intervenire in merito alle carenze di coordinamento degli uffici ministeriali in questione, al fine di evitare costose duplicazioni d'attività;

se non ritenga opportuno, qualora emergano responsabilità amministrative, adottare al riguardo idonei provvedimenti nei confronti dei responsabili — da individuare — dei comportamenti da censurare. (4-20968)

**RISPOSTA.** — *La questione rappresentata nelle interrogazioni è superata nel senso auspicato. Infatti, questo ministero, in sede di revisione del piano di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1990/91 ha revocato il provvedimento di trasformazione dell'istituto magistrale di Saluzzo in sezione annessa al liceo classico. L'istituto in parola, pertanto, per l'anno scolastico 1990/91 manterrà la sua autonomia.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

**COSTA RAFFAELE.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che nonostante una legge regionale a tutela del farmacista limiti il numero delle farmacie in servizio notturno, nell'USL n. 59 di Dronero (CN), competente su un territorio in cui la popolazione è in costante diminuzione mentre il numero delle farmacie è in progressivo aumento, viene imposto, caso unico in Piemonte, il contemporaneo servizio notturno a ben 4 farmacie —:

per quali ragioni nella suddetta USL non venga rispettata la citata legge regionale, peraltro adottata in tutto il Piemonte;

quali provvedimenti s'intendono assumere al fine di verificare le eventuali responsabilità politiche o amministrative di tale situazione. (4-20738)

**RISPOSTA.** — *Il problema prospettato deve intendersi strettamente collegato alla richiesta del titolare di farmacia del comune di Busca di essere esonerato dal turno di servizio notturno e festivo, con esclusione della domenica. Tale richiesta risulta motivata con la considerazione che, per essere la popolazione assistita della competente USL n. 59 di Dronero, inferiore ai 40 mila abitanti, la continuità del servizio farmaceutico — in base alla legge regionale n. 22 del 1982 potrebbe essere assicurata in ogni turno (diurno, festivo, notturno) da una sola fra tutte le farmacie ivi esistenti.*

*Lo stesso titolare di farmacia del comune di Busca faceva a tal fine notificare alla USL n. 59 di Dronero il 14 maggio 1990 un apposito atto d'intimazione con cui ribadiva la necessità di dar corso ad un'urgente revisione dei criteri di determinazione dei turni delle farmacie, diffidando in questo senso il presidente di quel comitato di gestione ad attivarsi in conformità delle richiamate disposizioni normative regionali.*

*Ne derivava un incontro dei responsabili di detta unità sanitaria con i presidenti dell'associazione dei titolari di farmacia di*

*Cuneo e dell'ordine dei farmacisti della provincia, al termine del quale, dopo un'approfondita disamina della questione, venivano raggiunte le conclusioni che possono così riassumersi:*

*la pianta organica delle farmacie esistenti nel comune di Busca, pari a tre, consente turnazioni di servizio dei titolari senza implicare danni o particolari aggravii d'impegno personale;*

*risulterebbe perciò ingiustificato e controproducente modificare gli assetti organizzativi in materia ormai consolidati in tutto il territorio dell'USL n. 59, tanto più laddove obiettivamente sussistano le indispensabili condizioni di corretta continuità di presenza degli operatori a fronte di reali esigenze di pubblica utilità e di interesse pubblico rilevante, anche in considerazione della notevole distanza riscontabile rispetto alle farmacie turnanti in zone limitrofe;*

*d'altra parte, lo stesso ordine provinciale dei farmacisti non aveva mancato, fin dal 26 febbraio 1988, di esternare le proprie perplessità e riserve sulla ventilata modifica dei turni, che avrebbe potuto pregiudicare pericolosamente il livello dei servizi sanitari proprio in un'area caratterizzata da una popolazione distribuita su un vasto territorio privo di servizi di pronto soccorso.*

*Secondo quanto viene fatto osservare, si tratta delle stesse argomentazioni a suo tempo esposte dall'USL n. 59 al titolare di farmacia autore dell'atto d'intimazione, delle quali sembra difficile eccepire il contrasto con la citata legge regionale n. 22 del 1982, specie se si considera che l'articolo 3 di quest'ultima richiama proprio i criteri « della situazione territoriale, della concentrazione urbana e della densità demografica, della pianta organica delle farmacie, nonché degli assetti organizzativi già consolidati ». Sembra farne fede, del resto, la circostanza che, se si esclude il caso specifico, il problema delle turnazioni non è stato sollevato da altri.*

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Garavaglia.

DI PIETRO, SOAVE, CICERONE, CIAMBERTINI e ORLANDI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

il professor Umberto Crescenti, rettore dell'università di Chieti, è stato condannato dal tribunale di Teramo (14 novembre 1988), con conferma della Corte d'appello de L'Aquila (12 febbraio 1990), per il reato di diffamazione a mezzo stampa contro i predecessori, commesso, secondo la decisione del giudice, con comportamenti non consoni alla dignità accademica;

pende contro lo stesso rettore giudizio di appello presso la Corte de L'Aquila per la riforma della sentenza del tribunale di Chieti che lo ha assolto dall'imputazione di interesse privato in atti di ufficio in relazione al concorso per un posto di amministrativo nell'ateneo, vinto dalla figlia del rettore, assoluzione fondata fra l'altro su inesatte rappresentazioni e valutazioni di fatto;

la procura di Pescara ha chiesto (marzo 1990) il rinvio a giudizio dello stesso rettore, con contestazione dei reati di falso in atto pubblico ed interesse privato in atti di ufficio per fatti inerenti l'acquisto ed i lavori del complesso edilizio di viale Pindaro in Pescara, nel quadro di una situazione caratterizzata da ulteriori possibili aspetti di gravi irregolarità e perplessità (inadeguatezza e insalubrità della sede acquistata o di sue parti, congruità del prezzo, prevedibili e previsti danni derivati da allagamenti con distruzione fra l'altro di un ingente patrimonio librario);

è stata presentata all'autorità giudiziaria denuncia contro lo stesso rettore per abuso in atti di ufficio per avere egli segnalato all'autorità amministrativa, giudiziaria e contabile un dato comportamento didattico di un unico docente, il professor Vincenzo Scordamaglia, prorettore dimissionario per le riscontrate irregolarità di gestione e autore di una pubblicamente annunciata denuncia alla magistratura, quando quel comportamento

consiste in un modulo organizzativo dell'orario delle lezioni notoriamente condiviso da sempre dalla maggioranza dei docenti dell'ateneo e sancito da delibera di facoltà;

tutte queste vicende, e altre ancora, hanno sollevato scalpore di stampa e reazioni di opinione pubblica e ora anche degli studenti;

da tutto ciò risultano non solo colpiti la dignità e il prestigio dell'università, ma in radice la stessa possibilità che il professor Crescenti eserciti un'amministrazione obiettiva ed imparziale, come attesta l'episodio relativo al professor Scordamaglia, con possibili gravissime e ripetute conseguenze negative —:

quali provvedimenti intenda adottare per fare chiarezza e restituire trasparenza e credibilità a un'istituzione di alta cultura e per porre termine ad una situazione che non può certo attendere i tempi della giustizia penale sino alle pronunce definitive, dovendosi ritenere la presunzione di non colpevolezza stabilita dalla Costituzione non incompatibile con provvedimenti provvisori e cautelari. (4-19218)

RISPOSTA. — *Da notizie assunte è risultato che:*

1) *Vero risulta che il professore Uberto Crescenti è stato condannato dal tribunale di Teramo in data 14 novembre 1988, con sentenza confermata dalla corte d'appello de L'Aquila in data 12 febbraio 1990 per diffamazione a mezzo stampa, però non già nei confronti dei predecessori, ma unicamente nei confronti del precedente rettore, professore Aldo Bernardini, talché nella sentenza risulta stabilita la somma risarcitoria in favore di questi. Non risulta la menzionata circostanza di « comportamenti non consoni alla dignità accademica » e corre l'obbligo di rappresentare che la stessa sentenza è stata parimenti appellata in Cassazione per cui la sentenza non è ancora definitiva.*

2) *Il procedimento penale instauratosi presso il tribunale di Chieti per interesse*

privato in occasione di pubblico concorso vinto dalla figlia dello stesso professore Crescenti si è concluso con assoluzione in formula piena poiché il fatto non sussiste. La sentenza in questione è stata appellata dal pubblico ministero.

3) Risulta, altresì, che il sostituto procuratore della Repubblica in Pescara ha chiesto il rinvio a giudizio del professore Crescenti per falso ideologico e, quindi, interesse privato per fatti inerenti la consegna di parte dei fabbricati, attuali sedi delle facoltà pescaresi.

Un'indagine ministeriale ha infine accertato la corretta procedura amministrativa seguita nell'acquisto e nella gestione delle consegne, nonché il notevole pregio di ordine tecnico ed architettonico del complesso immobiliare in parola.

Inoltre apposita commissione di collaudo, costituita dal capo del genio civile di Chieti e Teramo, dal consigliere della Corte dei conti, dirigente la delegazione della Lombardia, dal direttore della MCTC di Chieti, dopo oltre dodici mesi di sopralluogo e verifiche tecnico-amministrative, nell'aprile scorso, ha rimesso atto di collaudo del complesso in questione, dal quale atto si evince, tra l'altro, che « le cause dell'allagamento », lamentato dagli interroganti, « siano da attribuirsi ai seguenti motivi: 1) eccezionalità dell'evento meteorico; 2) mancata realizzazione della recinzione e di adeguato sistema fognante delle aree esterne; 3) ridotta ricettività della fognatura comunale ».

Dalle risultanze di collaudo e da quanto emerge dall'indagine ministeriale non si evince inadeguatezza e insalubrità della sede acquistata, come dichiarato nel documento ispettivo, bensì strutture adeguate alle esigenze universitarie, così come ampiamente attestato dall'architetto Klaus Koenig, docente dell'università di Firenze.

4) Non risulta sia stata presentata denuncia contro il rettore per abuso in atti d'ufficio, né risulta che lo stesso rettore abbia segnalato all'autorità giudiziaria e contabile un dato comportamento didattico di un unico docente, professor Scordamaglia.

Tale situazione è stata oggetto di una indagine amministrativa ministeriale eseguita da due dirigenti superiori di questa amministrazione, che ha rilevato irregolarità nelle attività didattiche del docente suindicato e che sono state portate a conoscenza, e delle autorità accademiche, e di questo ministero.

Pertanto, questa amministrazione ha ritenuto di non dover adottare alcun provvedimento di ordine cautelativo in considerazione del fatto che le sentenze dell'autorità giudiziaria di cui alle premesse non sono divenute definitive e assunto la forma della res giudicata.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

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

dal 1988, su iniziativa di forze ambientaliste, sociali e politiche è aperto il dibattito e la mobilitazione per il potenziamento e l'ammodernamento dei servizi ferroviari sul collegamento Chivasso-Ivrea-Aosta;

le iniziative di che trattasi sono state sin dagli esordi finalizzate a sollecitare e rinnovare l'impegno degli enti locali e delle Ferrovie dello Stato per permettere la fuoriuscita della dialettica sui trasporti dal percorso obbligato dell'uso del mezzo privato, incentivando di converso l'uso del mezzo pubblico ed in particolare della ferrovia quale risposta ambientalmente compatibile alle esigenze di mobilità dei residenti nelle aree interessate;

le ragioni espresse dai promotori dell'iniziativa hanno raccolto via via sempre maggior consensi sia tra i cittadini che tra le istituzioni locali interessate, sino a giungere ad un convegno sul tema organizzato nel febbraio 1989 dalle regioni Piemonte e Valle d'Aosta e dai comuni di Chivasso, Ivrea ed Aosta, ove sono state sostanzialmente accolte e fatte proprie le ragioni e le proposte dei pro-



motori in tema di infrastrutture, materiale rotabile, programmi di esercizio nonché gestione della linea e sua integrazione con il trasporto pubblico su strada;

da un anno, poi, è stato istituito il Comitato utenti della ferrovia Chivasso-Ivrea-Valle d'Aosta, al quale aderiscono tra gli altri FILT-CGIL, Comitato scelte energetiche, Lega per l'ambiente, Nuova sinistra della Valle d'Aosta, DP, Lista Verde, PCI locale, il quale nella sua piattaforma prevede come punti centrali di:

a) ottenere un servizio di tipo metropolitano tra Ivrea e Torino, con navette tra Ivrea e Chivasso, per rispondere alle esigenze di trasporto locale ed allargare l'utenza;

b) ottenere rapidi trasporti interregionali, elevando il numero di espressi tra Aosta e Torino, in coordinamento con gli espressi per Milano;

c) migliorare la funzionalità dell'intera linea anche per favorirne l'utilizzo per il traffico merci;

d) ottenere il raddoppio dei binari tra Chivasso ed Ivrea, la smilitarizzazione e l'elettrificazione dell'intera linea sino a Prè-Saint-Didier;

negli ultimi mesi dello scorso anno, sono state raccolte migliaia di firme a sostegno della piattaforma del comitato e finalmente si è giunti ad aprire un tavolo di trattative con la direzione compartimentale competente delle ferrovie dello Stato i cui risultati sembrano far ben sperare anche se la responsabilità delle scelte di largo respiro spetta all'amministrazione centrale del Ministero e dell'Ente —:

quali siano gli intenti e i programmi del Ministero e dell'Ente circa il collegamento ferroviario di che trattasi;

quali tempi e modi si prevedono per dare risposta alle legittime richieste avanzate dai cittadini e dagli enti ed associazioni interessate;

se il Ministero non intenda attivarsi affinché la tratta Aosta-Prè-Saint-Didier

non sia soppressa, quale supposto « ramo secco », bensì riassunta in esercizio e potenziata così da contribuire a decongestionare il traffico veicolare che già oggi incombe in direzione Courmayer nonché riequilibrare e mitigare il futuro impatto inquinante della contestatissima autostrada del Monte Bianco. (4-20026)

*RISPOSTA. — La linea Chivasso-Aosta è compresa tra quelle che svolgono funzione integrativa nella rete nazionale per il soddisfacimento di esigenze di interesse generale, mentre la linea Aosta-Prè Saint Didier rientra tra quelle di interesse esclusivamente locale. In particolare, la gestione della Chivasso-Aosta da parte dell'autorità militare è intesa, innanzitutto, a soddisfare interessi nazionali, la cui tutela fa capo al Ministero della difesa, connessi alla necessità di disporre di un contingente di militari addestrato per funzioni di essenziale importanza, sia del punto di vista militare, che in materia di protezione civile.*

*Tuttavia, anche al fine di andare incontro a varie richieste di smilitarizzazione della linea, all'atto del rinnovo della convenzione fra il Ministero della difesa e le ferrovie dello Stato per l'esercizio ferroviario a mezzo di militari del genio ferrovieri — stipulata il 12 luglio 1985, con validità fino al 30 aprile 1994 — è stata esaminata la possibilità di trasferire la gestione militare su altra linea.*

*Dal relativo studio di fattibilità è emerso peraltro che il richiesto trasferimento contrasterebbe sia con gli interessi militari, che con quelli ferroviari. Infatti, sulla Chivasso-Aosta, che costituisce un tratto di linea ben definito — non presentante cioè interconnessioni con altre linee ferroviarie — l'esercizio con personale militare può essere organizzato con sufficiente autonomia, non verificandosi, per i servizi di macchina e di scorta, alcuna interferenza con i servizi gestiti da personale ferroviario.*

*Tale situazione operativa risulta indispensabile ai fini di una chiara ripartizione dei compiti tra ferrovie dello Stato e militari, necessaria per una funzionale organizzazione dell'esercizio e per una corretta ri-*

partizione dalle competenze relative alla gestione del personale. Inoltre l'operazione di trasferimento della gestione militare su di un'altra linea comporterebbe pesanti oneri economici — costruzione di alloggiamenti, depositi locomotive, oneri di trasferimento del personale eccetera.

Sotto l'aspetto sociale, infine, nell'eventualità del trasferimento della gestione, i posti della Chivasso-Aosta risultanti liberi verrebbero a dover essere coperti attraverso la mobilità interna del personale ferroviario proveniente da altre linee; il che determinerebbe l'insorgenza di evidenti notevoli situazioni di disagio sia per i militari in servizio permanente, sia per i ferrovieri.

Per quanto concerne la relazione Aosta-Torino e viceversa, l'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che l'attuale offerta viaggiatori è costituita giornalmente da 11 treni (di cui 8 classificati diretti) nel senso Aosta-Torino e 10 treni (di cui 7 diretti) nel senso opposto. Tali treni sono quasi tutti in coincidenza con i treni da o per Milano.

La fermata a Chivasso di treni intercitty che percorrono la Torino-Milano-Venezia non è prevista in quanto tale tipologia di treni è stata istituita come collegamento veloce di estremità ed è caratterizzata da poche fermate intermedie e in località centri di hinterland che garantiscano una grande movimentazione di viaggiatori, mentre Chivasso dista dal capoluogo piemontese soltanto 29 chilometri.

Relativamente alla proposta di istituire sulla relazione Aosta-Torino un servizio di treni espressi l'ente fa notare che tale categoria di treni, che si differenzia da quelli diretti per un numero ridotto di fermate, viene utilizzata in prevalenza per le relazioni notturne ed internazionali. Sulla relazione in parola l'effettuazione di espressi, oltre ad essere impropria per le caratteristiche della clientela, costringerebbe ad una inopportuna soppressione dei diretti, anche perché il tratto Chivasso-Torino, allo stato attuale — nelle more cioè della realizzazione del quadruplicamento del tratto stesso previsto dal piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente delle ferrovie dello Stato — non permette l'inserimento di altri treni.

L'ente ritiene che potrà invece essere posta allo studio l'ipotesi dell'istituzione di un servizio navetta tra Chivasso ed Ivrea, tenendo comunque presente che il tratto è già ampiamente servito da treni locali e diretti che assommano a 42 nell'arco della giornata, con orari dalle 3,48 alle 23,33. In ogni caso un servizio del genere non potrebbe in atto essere esteso, per le ragioni sopra dette, al tratto Chivasso-Torino.

Nell'immediato, la frequentazione dei servizi pendolari maggiormente utilizzati fra Torino e Pré Saint Didier sarà oggetto, assicura l'ente, di ulteriore attento esame e, se del caso, verranno apportate le opportune variazioni alla composizione dei convogli.

Circa il rapporto strada-rotai, le ferrovie dello Stato auspicano e hanno ripetutamente ribadito alle regioni interessate (Val d'Aosta e Piemonte) l'esigenza, solo in minima parte soddisfatta, di razionalizzare il trasporto pubblico viaggiatori in modo che il servizio su gomma sia integrativo, funga cioè da sistema di raccolta verso le stazioni, o sostitutivo dei treni, nei periodi di basso afflusso e non invece concorrenziale con il servizio ferroviario.

Quanto al materiale rotabile utilizzato, la linea Chivasso-Aosta è servita nella quasi totalità da treni reversibili composti con nuove carrozze per media distanza a vestiboli centrali e con locomotive D 445 (le più recenti nel parco delle ferrovie dello Stato fra le diesel). L'introduzione di dette carrozze, utilizzate con successo per i collegamenti diurni a medio raggio su tutta la rete, è avvenuta gradualmente con la consegna del nuovo materiale e, nell'aprile 1990, si è avuta la sostituzione delle ultime vecchie automotrici termiche.

Soltanto il breve tratto Ivrea-Chivasso è servito ancora con carrozze tradizionali a 140 chilometri orari largamente utilizzate anche altrove per analoghi servizi locali, ma destinate anch'esse ad essere sostituite non appena saranno disponibili le nuove carrozze per servizi pendolari e interregionali previste dal piano di ristrutturazione più sopra citato.

Non sono invece previste, sui treni ordinari, carrozze per treni notturni (cucette e

letto) in quanto i flussi di traffico che normalmente interessano la Val d'Aosta sono serviti, per i principali collegamenti a lungo percorso, dal sistema nazionale di treni notturni facenti capo a Torino, con coincidenze per la Val d'Aosta.

Per quanto concerne il servizio merci, attualmente sono abilitate allo stesso le stazioni di Chivasso, Ivrea, Montalto Dora, Chatillon e Aosta. Se dall'azione promozionale dell'ente risultassero adeguati aumenti di traffico, sarà possibile procedere all'immediata abilitazione di eventuali altre stazioni interessate.

Lo spostamento dello scalo merci di Ivrea a San Bernardo, come pure la realizzazione di un terminale intermodale, potranno essere programmati solo dopo attenta valutazione della domanda ipotizzabile e dei vantaggi globalmente conseguibili con tali operazioni. Preliminari contatti al riguardo possono essere avviati da parte dei comuni interessati con la direzione compartimentale di Torino.

Per l'ammodernamento della linea sono stati eseguiti lavori di rinnovamento graduale del binario; la linea stessa è armata con rotaie pesanti 60 UNI e 50 UNI in buone condizioni, escluso un tratto di otto chilometri tra Montanaro e Rodallo e tra Mercenasco e Strambino. È imminente l'inizio dei lavori di rinnovamento anche su tale tratto.

È stato inoltre realizzato l'impianto del blocco elettrico semiautomatico da Chivasso a Chambave, comprensivo di moderni apparati centrali elettrici e dell'automazione e centralizzazione dei passaggi a livello. L'ente prevede che entro breve termine tale nuovo sistema di circolazione verrà attivato anche da Chambave ad Aosta, mentre i lavori di sistemazione dalla stazione di Ivrea, comprendenti anche l'impianto di un moderno apparato centrale elettrico, potranno essere ultimati per la fine del prossimo anno 1991.

Nella stazione di Aosta sono stati programmati opportuni interventi per il superamento delle barriere architettoniche. Vengono inoltre rispettati i programmi di manutenzione previsti, tanto che le velocità

effettive dei treni sono praticamente coincidenti con le massime consentite dal tracciato.

Per quanto riguarda la linea Aosta-Pré Saint Didier, è in corso di approntamento da parte della direzione compartimentale di Torino la proposta tecnico-amministrativa per i lavori relativi al ripristino del servizio ferroviario sul breve tratto terminale Morgex-Pré Saint Didier, interrotto nell'estate del 1988 a causa di dissesti nella galleria Mont Bardon e da allora assicurato con autocorse sostitutive, nonché per lavori riguardanti altri interventi intesi a migliorare l'offerta di trasporto e nel contempo a contenere le spese di gestione. Il relativo finanziamento potrà essere eventualmente reperito nell'ambito degli importi a corpo previsti nel piano di ristrutturazione succitato per il recupero delle linee di interesse locale, compatibilmente con le altre analoghe esigenze della rete.

L'ente fa infine presente che gli ulteriori interventi previsti per la Chivasso-Aosta, concernenti il raddoppio del binario e l'elettrificazione del tratto Chivasso Ivrea, le rettifiche di tracciato su alcuni tratti particolari della linea ed il collegamento diretto della linea medesima verso Torino, in corrispondenza della stazione di Chivasso, non sono stati inseriti nello stesso piano di ristrutturazione, in quanto trattasi di provvedimenti ritenuti non prioritari nell'arco temporale di attuazione del piano, tenuto anche conto del rilevante costo delle opere.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

FIORI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle finanze e della difesa. — Per sapere — premesso che il prefetto di Roma ha disposto per tutta la provincia di Roma la sospensione di tutti gli sfratti nel caso in cui gli sfrattati non abbiano la disponibilità di alloggio alternativo;

i ministri delle finanze e della difesa continuano invece a firmare ordinanze di rilascio di appartamenti demaniali, sotto la minaccia, per l'esecuzione, dell'utilizzo

della forza pubblica, senza preoccuparsi di verificare se gli inquilini abbiano altra soluzione —:

se non ritengano di dover intervenire per estendere a tutti i cittadini-inquilini lo stesso trattamento senza discriminazioni ai danni degli assegnatari di abitazioni di proprietà dell'Amministrazione dello Stato, anche al fine di evitare che l'esercito italiano e la Guardia di finanza, intervenendo per l'esecuzione dei provvedimenti di rilascio dei rispettivi ministri, si possano « scontrare » con gli uomini della pubblica sicurezza chiamati a difendere il provvedimento prefettizio di sospensione di tutti gli sfratti. (4-19517)

*RISPOSTA. — La questione sollevata è sotto la stretta attenzione di questo ministero, che sin dal settembre scorso ha disposto, con telegramma che si acclude in copia, diretto a tutte le intendenze di finanza, la sospensione di azioni di sgombero forzoso nei confronti di occupanti di alloggi di proprietà statale — demaniali e patrimoniali — adibiti a civile abitazione.*

*Si soggiunge che, con riferimento all'epoca in cui sarà cessata la vigenza della prevista sospensione, si terrà debito conto delle documentate condizioni di salute, età, reddito e composizione del nucleo familiare degli occupanti.*

Il Ministro delle finanze: Formica.

*FIORI. — Ai Ministri della sanità e dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:*

*da molti anni è stata realizzata la struttura in muratura dell'ospedale oncologico S. Andrea in Roma tra le vie Cassia e Flaminia;*

*i lavori sono da tempo fermi per esaurimento dei fondi necessari;*

*la spesa necessaria per evitare che la costruzione divenga inutilizzabile è di oltre 5 miliardi all'anno;*

*si corre il rischio di un progressivo degrado tale da rendere necessaria la demolizione del manufatto —:*

*quali siano le reali ragioni che hanno determinato tale situazione e che non hanno consentito l'ultimazione di un'opera così importante;*

*quale sia stato il vero costo dell'opera e a quanto ammontino i danni (danno emergente e lucro cessante) subiti dalla collettività;*

*quale spesa sia necessaria per l'ultimazione delle opere e la messa in efficienza dell'ospedale;*

*quale ufficio pubblico abbia sbagliato così grossolanamente le previsioni di spesa da determinare tale incredibile situazione;*

*chi siano i responsabili di tale danno erariale, quali iniziative s'intendano prendere per l'ultimazione dell'opera in tempi brevi in modo da rendere finalmente accessibili ai cittadini le nuove strutture ospedaliere. (4-21081)*

*RISPOSTA. — In merito al quadro, a dir poco poco desolante, prospettato riguardo alla situazione del costruendo ospedale oncologico Nuovo Sant'Andrea sulla via Cassia, è necessario rilevare come esso risulti fondato su presupposti di fatto fortunatamente ben distanti dalla realtà. Non risponde al vero, infatti: che i lavori siano da tempo fermi per esaurimento dei fondi necessari; che la spesa necessaria per evitare che la costruzione divenga inutilizzabile è di oltre 5 miliardi l'anno; che si corra il rischio di un progressivo degrado tale da rendere necessaria la demolizione del manufatto.*

*Va precisato, al riguardo, che per il completamento di tale ospedale sono stati a suo tempo stanziati con le procedure FIO (delibere del CIPE in data 12 maggio 1988 e 19 dicembre 1989) 70,200 miliardi, gestiti, man mano che affluiscono al capitolo 8052 della tabella 19, dal servizio centrale per la programmazione sanitaria di questo ministero, per opera del quale sono stati*

già accreditati agli Istituti fisioterapici ospitalieri di Roma (istituto riconosciuto a carattere scientifico) 16,263 miliardi, quale quota per il finanziamento dell'appalto dei lavori concesso all'impresa Vianini SpA dello stesso capoluogo.

Inoltre, è ora all'esame della ragioneria centrale presso questo ministero, in vista del successivo inoltro alla Corte dei conti, un decreto ministeriale che impegna tutte le somme presenti nel summenzionato capitolo 8052 di bilancio per l'anno 1990, mentre i competenti servizi centrali della programmazione sanitaria stanno istruendo altro provvedimento per la liquidazione delle somme dovute fino all'ottavo stato di avanzamento dei lavori per il primo lotto ed al primo stato di avanzamento dei lavori per il secondo lotto, la cui documentazione probatoria risulta recentemente pervenuta agli stessi competenti uffici ministeriali.

È significativo, del resto, che sia stata da tempo costituita e si sia insediata anche la commissione di collaudo di tali lavori di completamento. Si fa, comunque riserva, per opportuna e doverosa completezza d'informazione, di inviare successivi più dettagliati ragguagli, non appena possano considerarsi esaurienti ed attendibili, soprattutto per quanto concerne le previsioni di completamento dell'opera.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Garavaglia.

GRILLO LUIGI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — in relazione alla notizia apparsa sul quotidiano *Il Secolo XIX* di domenica 4 marzo, dal titolo: « Da quest'estate si vola su aerei mignon » —:

se corrisponda al vero la notizia che, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, ossia dal prossimo 25 marzo, l'Alitalia cambierà i vettori dei voli Genova-Francoforte (con rispettivi ritorni) impiegando velivoli ATR (capienza 48 posti) anziché DC 9 (capienza 100 posti) e super-ottanta (capienza 150 posti). Poiché le motivazioni adottate dalla compagnia di

bandiera per giustificare questo declassamento sono di ordine puramente ragionieristico, l'interrogante ritiene che questa decisione sia in contrasto con i programmi di sviluppo turistico, commerciale ed infrastrutturale impostati dalla città di Genova e approvati dal Governo. In particolare le decisioni dell'Alitalia appaiono incongrue rispetto all'impegno del Governo e della città per finanziare ed ospitare i prossimi mondiali di calcio e le celebrazioni colombiane del 1992. È, infatti, evidente che il successo di dette manifestazioni dipenderà in maniera determinante dalla funzionalità e dalla quantità dei collegamenti aerei internazionali da e per Genova;

se intenda attivare gli strumenti opportuni tesi a modificare le decisioni della compagnia di bandiera — peraltro continuamente « punitive » nei confronti dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova — relativamente al problema sopraesposto. (4-18666)

RISPOSTA. — Sul collegamento internazionale Genova/Francoforte è risultato che nel 1989 i passeggeri sono stati in media 22,2 a volo. Detta linea si sosteneva anche attraverso l'apporto dei passeggeri con destinazione/origine sullo scalo di Pisa: il volo interessava infatti, Pisa/Genova/Francoforte e viceversa.

Per motivi di concorrenza con i vettori stranieri e di traffico, sono state separate le singole destinazioni, istituendo un collegamento diretto da Pisa su Francoforte.

Ugualmente il collegamento Genova/Parigi, la cui media passeggeri è risultata nel 1989 pari a 29,9 a volo, si sosteneva attraverso l'apporto dei passeggeri con destinazione/origine sullo scalo di Napoli (il volo operava Napoli/Genova/Parigi e viceversa). Anche questa linea è stata scissa, separando le singole destinazioni e istituendo un collegamento diretto Napoli/Parigi.

In tale situazione il traffico potenziale di Genova non avrebbe giustificato un volo diretto con aeromobile tipo DC9 a 107 posti, né con Parigi né con Francoforte.

Conseguentemente alla luce dei risultati raggiunti e nel quadro di un coerente adeguamento della capacità da offrire all'utenza, dall'inizio della stagione estiva (25 marzo 1990), l'Alitalia sulle direttrici Parigi e Francoforte per i voli diretti giornalieri ha adottato aeromobili tipo ATR 42. La capacità offerta da tale tipo di velivolo (46 posti) soddisfa le attuali dimensioni di mercato e contribuisce a rendere economicamente validi i due collegamenti.

Si assicura, peraltro, che il bacino di utenza interessato allo scalo ligure è oggetto di attenta valutazione per eventuali potenziamenti dei collegamenti che si rendessero necessari per gli sviluppi del trasporto, con particolare riferimento alla esigenza di contribuire ad assicurare il successo delle importanti manifestazioni internazionali che interesseranno la città di Genova.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

**GUIDETTI SERRA, RUSSO SPENA e ARNABOLDI.** — Ai Ministri degli affari esteri e dei trasporti. — Per sapere — premezzo che:

numerosi cittadini di nazionalità tunisina e marocchina residenti in Italia, in possesso di patente di guida regolarmente rilasciata dalle competenti autorità del Paese d'origine, si sono visti respingere la richiesta di riconoscimento di tale documento dagli uffici provinciali della motorizzazione civile;

l'inammissibilità della domanda di conversione deriverebbe dall'insussistenza delle condizioni di « reciprocità » previste per l'esercizio dei diritti civili del cittadino straniero dall'articolo 16 delle disposizioni sulla legge in generale;

l'impossibilità di ottenere il riconoscimento della patente in Italia pone i titolari in condizioni di grave difficoltà, suscettibili anche di ostacolare l'esercizio di attività lavorative, stante anche la scarsa conoscenza della lingua italiana che in pratica impedisce loro di sostenere gli esami per ottenere la patente italiana —

se effettivamente non esistano le condizioni di reciprocità richieste dalla

legge e con quali altri Stati di provenienza di immigrati extra-comunitari sussistano eventualmente analoghi problemi;

come il Governo e i ministri competenti intendano procedere, e con quali tempi, per ovviare a tale difficile situazione, così anche da favorire l'inserimento lavorativo dei cittadini immigrati: attraverso un accordo con i Governi dei paesi di provenienza volto a stabilire le condizioni di reciprocità, oppure con l'emanazione di una norma che consenta il riconoscimento della patente di guida ai cittadini extra-comunitari muniti di permesso di soggiorno, indipendentemente dalle condizioni di reciprocità. (4-19245)

**RISPOSTA.** — L'articolo 15 della legge 18 marzo 1988, n. 111, prevede che le patenti rilasciate da Stati comunitari possono essere convertite in patenti italiane previo ritiro delle stesse ed invio alle autorità di rilascio. Tale disposizione viene applicata anche nei confronti di Stati terzi non comunitari purché sussistano le condizioni di reciprocità ossia che anche le patenti italiane siano convertite in quelle degli Stati terzi e da questi ultimi ritirate e inviate in Italia.

Si fa presente che nel luglio del 1989, l'ambasciata del Marocco aveva fatto sapere che il ministro dei trasporti marocchino avrebbe disposto che i cittadini italiani in Marocco potessero convertire la loro patente di guida senza superare un esame teorico o pratico, come invece prevede la legislazione marocchina; tale disposizione, comunque, non è ancora applicabile.

Si rende noto, altresì, che nel mese di marzo 1990 il Ministero degli affari esteri ha trasmesso al concerto ministeriale un progetto di accordo sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida tra Italia e Marocco, predisposto dall'ambasciata del Marocco. Questo dicastero, sensibile al problema, ha espresso parere favorevole al progetto, ma al riguardo non risultano pervenute le osservazioni da parte dei ministeri dell'interno e del lavoro, ripetutamente sollecitati.

*Il problema potrà essere risolto con la firma e la ratifica dell'accordo sopracitato.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

LAVORATO, ANGELINI GIORDANO, MANGIAPANE, CICONTE e SAMA'. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la decisione dell'Alitalia di sopprimere il volo Roma-Reggio Calabria delle ore 9,20 e Reggio Calabria-Roma delle ore 11,10 nei giorni di sabato e domenica ha suscitato vivo allarme e proteste tra le popolazioni di un vasto comprensorio comprendente l'*hinterland* di Reggio Calabria e di Messina;

tale decisione è assolutamente immotivata perché penalizza una utenza in costante aumento complessivo (79 per cento in più il traffico passeggeri, in aumento anche il traffico merci) e soprattutto perché proprio il sabato e la domenica è in forte aumento il flusso turistico —:

se non ritenga di intervenire urgentemente per chiedere la revoca di una decisione che si configura come l'ennesimo tentativo di mortificare il ruolo dell'aeroporto di Reggio Calabria e con esso una funzione di vitale importanza per lo sviluppo turistico, economico e sociale dell'intera area dello Stretto;

se non ritenga, inoltre, di intervenire per potenziare in maniera adeguata i voli e per realizzare le opere necessarie ad un vero ammodernamento di uno scalo aereo tanto importante. (4-18115)

RISPOSTA. — *I voli giornalieri del sabato Reggio Calabria-Roma (BM358 e BM337) in partenza rispettivamente da Fiumicino alle ore 9,20 e da Reggio alle ore 11,10, temporaneamente sospesi nei mesi di febbraio e marzo a causa della loro modesta frequentazione riscontrata nei giorni di fine settimana, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, sono stati regolarmente ripristinati.*

*Si rappresenta, inoltre, che dal 25 marzo scorso, nell'aeroporto di Reggio Calabria sono stati potenziati i collegamenti con Milano e pertanto, all'ordinario servizio giornaliero mattino/sera (BM319/318) è stato aggiunto un ulteriore collegamento (BM317/316) che con sei frequenze settimanali non solo favorisce i flussi turistici per l'area reggina, ma osservando orari invertiti rispetto all'ordinario servizio giornaliero garantisce all'utenza calabrese e lombarda l'andata e il ritorno nella stessa giornata.*

*Per quanto attiene all'ammodernamento e miglioramento dell'aeroporto medesimo, si informa che sono stati previsti interventi sia per il prolungamento della pista 15/33 che per dotare l'aerostazione di impianto di aria condizionata e di porte automatiche. I lavori per il prolungamento della suddetta pista, interrotti a causa di pronunzia giurisdizionale sono stati ripresi nel mese di aprile 1990 e la loro ultimazione è prevista a breve termine.*

*Per l'affidamento dei lavori relativi all'installazione dell'impianto di condizionamento, si riferisce che è stata espletata una apposita gara mediante appalto concorso e la commissione giudicatrice appositamente nominata ha individuato nella ditta SMIA-SUD la migliore offerente sotto il profilo tecnico-economico.*

*Poiché, recentemente, l'amministratore unico della ditta in questione è rimasto coinvolto in vicende giudiziarie è stato opportuno e necessario dare inizio all'espletamento di nuove procedure per l'affidamento dei lavori medesimi.*

*I lavori per l'istallazione di porte automatiche sono stati aggiudicati mediante gare a licitazione privata alla ditta Sicil elettro impianti Srl con sede in Catania. Il relativo contratto, stipulato in data 29 gennaio 1990, approvato con decreto del 17 febbraio 1990, è stato inviato agli organi di controllo il 3 marzo 1990.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

LEONI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:

il provveditore agli studi della provincia di Cremona ha disposto che si

possa accedere agli uffici del provveditorato di Cremona dalle ore dodici alle ore quattordici;

detta disposizione riguarda il personale docente, non docente e tutti coloro che devono per qualsiasi motivo consultare gli uffici sopracitati;

i sopracitati orari di accesso agli uffici riguardano i residenti in Cremona e nell'intero territorio provinciale e non;

è materialmente impossibile per i non residenti nella città di Cremona accedere agli uffici del provveditorato negli orari sopracitati, in quanto non coincidenti con quelli dei pubblici mezzi di trasporto;

il provveditorato agli studi di Cremona svolge un pubblico servizio e i suoi uffici devono essere a disposizione dei cittadini;

lo stesso provveditore agli studi deve assolvere i bisogni dei cittadini, avendo cura di rispettare le difficoltà che questi hanno per spostarsi sul territorio, delle quali dovrebbe avere ampia conoscenza —

se non sia possibile modificare gli orari di accesso agli uffici del provveditorato agli studi di Cremona;

se non sia possibile segnalare al provveditore di Cremona quali sono le difficoltà di spostamento dei residenti sul territorio provinciale di Cremona;

se non sia possibile anticipare l'apertura degli uffici al pubblico almeno alle ore dieci del mattino. (4-20529)

**RISPOSTA.** — *L'orario di funzionamento dell'ufficio scolastico provinciale di Cremona è previsto dalle ore 8 alle ore 14 (orario continuato antimeridiano) per sei giorni alla settimana. L'orario di ricevimento del pubblico è di due ore giornaliere, tranne il sabato, dalle ore dodici alle ore quattordici.*

*Si è ritenuto di non poter eccedere le due ore giornaliere poiché nell'economia generale del servizio bisogna assicurare al*

*personale addetto il tempo necessario al disbrigo della corrispondenza, all'emissione dei provvedimenti formali riguardanti oltre settemila amministrati, alla predisposizione degli atti necessari al funzionamento delle scuole. In precedenza il pubblico accedeva agli uffici dalle ore 10,30 alle ore 12 di tutti i giorni escluso il sabato.*

*Successivamente, a seguito di diffuse e continue lamentele da parte del personale docente e non docente, che evidenziavano la difficoltà di accedere agli uffici del provveditorato in orario coincidente per intero con quello lavorativo (in particolare il disagio era avvertito dagli insegnanti elementari), veniva svolta un'indagine su un campione molto ampio dalla quale emergeva che l'orario ritenuto più funzionale per l'utenza nella misura più ampia era quello che fu poi fissato. Nell'occasione, si conveniva che la giornata del sabato venisse riservata al personale direttivo ed a quello di segreteria per il disbrigo delle pratiche amministrative (circolare provvisoria n. 4801 del 23 maggio 1977).*

*L'orario così definito, e attualmente in vigore, non ha dato luogo ad inconvenienti o a proteste; anzi frequentemente, al provveditorato accedono persone provenienti dalle province confinanti. Inoltre l'impegno delle prime quattro ore del mattino nel disbrigo di numerosissime pratiche risulta enormemente produttivo, al punto che non vi sono ritardi sugli adempimenti prescritti in tutte le sezioni.*

*Infine per quanto riguarda i trasporti pubblici e privati di cui l'utenza si avvale, occorre precisare che durante la stagione invernale autunnale e primaverile raggiungere Cremona nel corso della prima parte della mattinata è reso difficile causa le nebbie e il diradarsi dei servizi pubblici nella fascia oraria compresa tra le ore 9 e le ore 11.*

*Fermo restando, pertanto, che in relazione agli impegni di lavoro da assolvere non appare possibile e funzionale prevedere un'apertura al pubblico protratta per oltre due ore giornaliere la disponibilità a rivedere gli orari definiti dopo lunghe ed at-*



tente verifiche è subordinata esclusivamente alla accertata migliore rispondenza ai fabbisogni dei cittadini e degli amministrati.

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

LODIGIANI. — Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica. — Per sapere — premesso che la città di Lodi, per la quale sono state presentate da deputati di quasi tutti i Gruppi parlamentari proposte di legge per il riconoscimento a nuova provincia, è il capoluogo di un vasto territorio a vocazione prevalentemente agricola, nel quale le tecniche di coltura e di allevamento hanno raggiunto altissimi livelli qualitativi e quantitativi, tra i più elevati in Italia ed in Europa;

rilevato che a Lodi esistono da molti decenni due istituti post-universitari, quali l'Istituto lattiero Caseario e l'Istituto di Praticoltura, le cui ricerche sperimentali e scientifiche hanno offerto ed offrono tuttora contributi rilevanti alle scienze agrarie;

considerato che gli enti locali hanno da molti anni ormai offerto la loro disponibilità a studiare forme di collaborazione con le autorità accademiche per ospitare nel migliore dei modi a Lodi un polo universitario distaccato dall'università di Agraria di Milano;

rilevato altresì che il sistema di collegamento con Milano, sulla base di progetti operativi già in cantiere, sarà ulteriormente migliorato nel corso dei prossimi anni —

se non intenda promuovere una consultazione con tutte le autorità accademiche e gli enti locali interessati al fine di verificare la possibilità della creazione a Lodi di un nuovo polo universitario, nel settore delle scienze agrarie, collegato all'università di Milano. (4-09295)

RISPOSTA. — Questo ministero, in vista del prossimo piano triennale di sviluppo, è

in attesa delle proposte delle università, che è auspicabile si indirizzino anche nell'individuazione di diplomi di primo livello, con il concorso degli enti locali eventualmente interessati.

In tale contesto, l'università di Milano potrebbe proporre corsi di studio specifici nel settore agro-alimentare, che saranno attentamente valutati in sede di predisposizione del piano stesso, in relazione alle risorse disponibili.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

MANNA e PARLATO. — Ai Ministri per la funzione pubblica, dell'interno e di grazia e giustizia. — Per sapere quale esito abbia avuto l'inchiesta, disposta, nella sua qualità, dal ministro per la funzione pubblica, sui concorsi illegittimamente banditi ed espletati dall'Ente regionale per lo sviluppo agricolo della Campania (ERSAC) nell'imminenza — e quando sennò? — dell'ultima campagna elettorale, e, dunque, miranti alla sistemazione di persone che agli interroganti risultano vicine ai maggiorenti della Col-diretti specialmente, nonché dei loro immancabili satelliti.

Banditi in violazione dell'articolo 19 della legge regionale 8/78 ed espletati in violazione della legge regionale 11/74 e del suo regolamento di esecuzione (illegittima la composizione delle commissioni concorsuali ed illegittimo l'espletamento delle prove), detti concorsi furono osteggiati formalmente dal collegio dei revisori dei conti e, con due successive note (il 29 gennaio e il 21 febbraio scorsi), vennero attaccati, per la loro palese illegittimità, dalla giunta regionale la quale, tramite l'assessore all'Agricoltura, notificò al presidente dell'ente, l'opportunità di rivedere l'assurdo atteggiamento assunto da lui e dal suo circondario: « mi corre l'obbligo » — scrisse, tra l'altro, l'assessore, a nome del governo regionale, al presidente dell'ERSAC — « di invitarla a sospendere tutti i concorsi in atto, perché, anche se

avviati con deliberati divenuti esecutivi per decorrenza dei termini, sono illegittimi»: ciononostante furono avviati alla premeditata conclusione e, di fatto, espletati, tutti quanti, secondo i piani prestabiliti, né la più volte diffidata presidenza dell'ente regionale si premurò mai di controbattere alle contestazioni esplicitate formalmente dalla giunta e trasmesse al suo titolare in persona...

In spregio, dunque, alle direttive e alle diffide ufficiali e in violazione costante della stessa legge istitutiva dell'ERSAC, gli illegittimi concorsi si conclusero — pure in mancanza dell'imprescindibile autorizzazione alla spesa — con l'assunzione di duecentocinquanta persone.

Acclarata la malafede dei più volte ammoniti e diffidati banditori ed esecutori dei concorsi elettorali, e dandosi per scontata la complicità, nell'illegale operazione, dei soliti sindacalisti della tripla (pronti, sempre, a reggere il sacco a chiunque, pur di strappare assunzioni, promozioni e trasferimenti *sibi suisque*), gli interroganti chiedono di sapere se e quando le conclusioni dell'inchiesta verranno ufficializzate, e se, e quando — non sussistendovi dubbi sulla malafede certa dei banditori e degli esecutori degli illegittimi concorsi — dette conclusioni verranno trasmesse all'autorità giudiziaria per l'incriminazione dei trasgressori delle norme regionali succitate, e, se, conseguenzialmente, una volta inficiati per illegittimità, i concorsi verranno annullati oppure verrà cercata e trovata, democraticamente, anche per essi, la solita sanatoria: per modo che i vincitori dei concorsi (poco importa se illegittimi) vadano ad occupare i conquistati posti, quelli dell'ERSAC (pure se spregiatori con la prova delle leggi dello Stato) restino felici e contenti sui loro scranni, e i due miliardi l'anno occorrenti per tener su il baraccone (inventato e realizzato illegittimamente per sistemare persone vicine alla Coldiretti) vadano messi sul solito conto di Pantalone... (4-20631)

RISPOSTA. — *La relazione riguardante l'indagine ispettiva eseguita presso l'ente re-*

*gionale per lo sviluppo agricolo delle Campania (ERSAC), con sede in Napoli, dal corpo ispettivo istituito — ai sensi dell'articolo 27, comma 4, della legge 29 marzo 1983, n. 93 — presso il dipartimento per la funzione pubblica è stata trasmessa, in data 18 aprile 1990, alla procura generale della Corte dei conti ai fini della valutazione in sede giurisdizionale da parte di detto organo delle irregolarità riscontrate.*

Il Ministro per la funzione pubblica: Gaspari.

MASSANO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se un giornalista della RAI (nella fattispecie Vittorio Orifice, durante il TG1 serale del 4 marzo) abbia il diritto, commentando le dichiarazioni dei segretari di partito (nella fattispecie di Craxi, quando parla di riforme istituzionali ispirate alla Repubblica francese e di Rauti quando parla di sfondamento a sinistra nell'azione elettorale del MSI-DN) abbia il diritto di atteggiare la mimica facciale ad una via di mezzo tra il sorriso sardonico e la risata sarcastica, con un risultato che all'interrogante appare comunque ridicolo e risibile;

o se quello stesso giornalista dipendente della RAI, cioè di un organo di informazione, debba invece ispirarsi a criteri di imparzialità e di serietà comportamentale e professionale, pur esercitando il proprio diritto di espressione e di critica, che nessuno gli può e gli vuole togliere. (4-18619)

RISPOSTA. — *Non rientra fra i poteri di questo ministero quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante il contenuto delle trasmissioni. È noto, infatti, che la legge 14 aprile 1975, n. 103, recante nuove norme sulla diffusione radiofonica e televisiva, ha sottratto la materia dei controlli sulla programmazione alla sfera di competenza dell'autorità governativa, conferendola alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, la quale*

formula gli indirizzi dei vari programmi e ne controlla il rispetto adottando tempestivamente, se del caso, le deliberazioni necessarie per la loro osservanza.

Ciò risulta testualmente dall'articolo 4 della predetta legge, il quale richiama il precedente articolo 1, ove sono enunciati i principi di indipendenza, di obiettività e di apertura alle diverse tendenze politiche, sociali e culturali cui deve essere fondamentalmente ispirato il servizio pubblico radiotelevisivo. Trattasi quindi di una innovazione acquisita al nostro ordinamento ed il Governo non può non essere rispettoso della riserva di competenza attribuita alla Commissione parlamentare anzidetta.

Nondimeno, allo scopo di poter disporre di adeguati elementi di valutazione in merito a quanto ha formato oggetto dell'atto parlamentare in esame, non si è mancato di interessare la concessionaria RAI, la quale ha precisato che, nel corso del TGI del 4 marzo 1990, il giornalista Vittorio Orefice, parlando delle dichiarazioni del deputato Rauti, ha accennato allo sfondamento a sinistra del movimento sociale italiano ed alla presentazione di liste in alcune città senza il simbolo del partito, aggiungendo: « Ma quanti partiti che vogliono cambiare! ».

La concessionaria, pur ammettendo che tale espressione possa essere stata involontariamente accentuata dal tono di voce, ritiene che le parole sopra citate non contengano alcunché di offensivo o di malevolo e che il giornalista in questione non sia venuto meno ai propri doveri di imparzialità ed obiettività.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Mammi.

MUNDO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che l'Ente ferrovie sta predisponendo una riorganizzazione selvaggia su tutta la tratta ionica Reggio-Crotone-Metaponto-Taranto e che ultimamente ha disposto la chiusura degli impianti di Villapiana ed Amendolara con

conseguenze negative per i livelli occupazionali — quali iniziative intenda svolgere perché il necessario processo di automazione degli impianti non pregiudichi i lavoratori dipendenti, la cui utilizzazione deve obbedire a criteri razionali ed obiettivi e non a valutazioni discrezionali.

(4-19775)

RISPOSTA. — L'Ente delle ferrovie dello Stato fa sapere che la linea Metaponto-Crotone-Reggio Calabria è interessata da un ampio programma di potenziamento delle strutture ferroviarie, che ha richiesto un notevole impegno di mezzi finanziari, finalizzato al complessivo miglioramento del servizio, specie per quanto attiene la sicurezza e la velocizzazione dei convogli.

Il necessario processo di automazione comporta un opportuno adeguamento dell'organizzazione delle strutture operative per evitare improduttive sovrapposizioni gestionali. Una politica dei trasporti improntata a criteri di efficienza ed economicità, non può infatti prescindere dalla valutazione obiettiva di nuove situazioni che impongono una più razionale organizzazione di servizi.

Pertanto, in relazione alle nuove condizioni di esercizio che permettono il controllo centralizzato della circolazione, sarà gradualmente disposto l'impresenziamento di alcune stazioni e fermate che non hanno più alcuna funzione operativa, sia per gli aspetti tecnici che per quelli commerciali.

È una riorganizzazione, quindi, che si basa su presupposti validi e che, in ogni caso, non prescinderà da un'accurata valutazione delle esigenze dei dipendenti, per la ricerca di soluzioni che risultino quanto più possibile soddisfacenti.

Peraltro, il mantenimento di posti di lavoro inutili, oltre a costituire una pesante passività, non rende partecipe il dipendente delle attività improntate a criteri di produttività e tese ad avviare concretamente l'auspicato processo di risanamento dell'ente stesso.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ORCIARI. — *Al Ministri dei trasporti.*  
— Per conoscere — premesso:

che la regione Marche, pur disponendo di un aeroporto nuovissimo, efficiente, ampio, con una pista di circa 3.000 metri, dotato delle radioassistenze più moderne, è l'unica a non avere ancora ottenuto il riconoscimento di Circo-scrizione aerea con una Direzione auto-noma, anche se sono state presentate in proposito varie proposte di legge;

che a seguito della soppressione della direzione dell'aeroporto di Pantelle-ria è possibile sanare una ingiusta ed ingiustificata situazione attribuendo la qualifica alla struttura marchigiana, che ha un notevole traffico aereo costituito da linee giornaliere per Milano, Roma e vi-ceversa, da voli *charter*, privati, taxi, dove l'Alitalia dal prossimo mese avvierà pro-pri voli di addestramento per piloti;

che il traffico aereo nel 1988 è desti-nato ad aumentare anche a seguito della recente decisione del Ministero della di-fesa che ha reso possibile l'utilizzo dell'a-eroporto di Falconara da parte dei voli con l'est per cui sono già stati richiesti numerosissimi voli *charter* da e per le nazioni interessate;

che nel 1987 si sono verificati in totale oltre 11.000 movimenti tra voli passeggeri, scuola, *charter* stranieri, ecc. —:

quali provvedimenti si intendano adottare con urgenza al fine di ovviare alla precarietà di una situazione che frena lo sviluppo dello scalo aeroportuale di Falconara-Ancona con negative e gravi conseguenze economiche per l'intera re-gione, attribuendo all'aeroporto marchi-giano la qualifica di sede di Circo-scrizione aerea con direzione aeroportuale autonoma. (4-03606)

RISPOSTA. — *Con decreto ministeriale del 23 febbraio 1990, pubblicato sulla Gaz-zetta Ufficiale n. 157 del 7 luglio 1990, è stato determinato il nuovo assetto dell'orga-nizzazione periferica della direzione generale*

*dell'aviazione civile. Con detto provvedi-mento sono state istituite le direzioni di circoscrizione aeroportuale di Ancona Fal-conara e di Firenze e sono state soppresse quelle di Pantelleria e di Trapani.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ORCIARI. — *Al Ministro dei trasporti.*  
— Per conoscere — premesso che:

per migliorare i servizi relativi all'a-eroporto di Falconara, in continua ascesa, è assolutamente necessario estendere l'a-pertura dello stesso a tutto il giorno (h 24). Il provvedimento si giustifica anche perché il citato aeroporto ha ottenuto il riconoscimento di circoscrizione, com-prendendo nella sua competenza Perugia, Foligno e Fano, cioè Marche ed Umbria, è diventato DCA e come aeroporto regio-nale sta richiamando su di sé le atten-zioni degli operatori economici, degli im-prenditori, specialmente del settore turi-stico;

l'apertura di 24 ore su 24 è stata riconosciuta all'aeroporto di Forlì, di qua-lifica inferiore a quella di Falconara, a Bologna, a Rimini, per cui diverse regioni hanno più di un aeroporto aperto per l'intera giornata mentre per le Marche quello proposto sarebbe l'unico;

frequentemente si svolgono nella notte voli di soccorso sanitario per cui l'orario di funzionamento dell'aeroporto viene protratto;

i pareri in proposito delle varie strutture interessate a livello nazionale sono favorevoli —:

quando il provvedimento di apertura per 24 ore dell'aeroporto di Falconara di-venterà operativo. (4-18816)

RISPOSTA. — *Si precisa che nell'aero-porto di Falconara, sede di circoscrizione, sono comprese le province di Ancona, Ascoli Piceno, Macerata e Pesaro. Conside-rato che nell'espletamento dell'attività aero-portuale di tale aeroporto, peraltro, l'unico in ambito regionale, molto spesso si verifi-*

cano estensioni dell'attuale orario previsto (ore 7-23), soprattutto per servizi di eliambulanza, di protezione civile e soccorso o per ritardi causati da continue esercitazioni della marina militare sull'Adriatico, si rappresenta che, al fine di assicurare istituzionalmente il soddisfacimento di tali esigenze, questo dicastero ha provveduto ad interessare l'azienda autonoma di assistenza al volo, competente per materia, richiedendo la predisposizione di servizi per l'intero arco delle 24 ore.

L'azienda, in proposito, ha fatto sapere che, in sede di riunione del comitato erogazione servizi assistenza al volo (CESAV) sono state rappresentate le perplessità e le difficoltà relative all'attuazione di un prolungamento d'orario del tipo richiesto a causa delle implicazioni connesse con la gestione dell'organico e dei maggiori oneri economici previsti.

Pertanto, secondo il parere espresso dall'azienda finché l'attività aerea su Falconara rimarrà commisurata alla realtà attuale di traffico l'estensione di orario appare alquanto problematica, in quanto al momento le esigenze dell'utenza aeroportuale rappresentate oltre il normale orario possono ancora essere soddisfatte con l'ausilio di quanto operativamente assicurato con i mezzi a disposizione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PACETTI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:

da alcuni mesi gli assegni mensili relativi ai vitalizi conseguenti ad infortunio erogati direttamente dalle Ferrovie dello Stato vengono trasmessi agli aventi diritto con considerevole ritardo;

tali ritardi, che provocano disagio ai mutilati ed alle loro famiglie, sembrano sempre più prolungarsi e, soprattutto, non sembrano legati a motivi contingenti e pertanto superabili —

quali siano le ragioni per cui si determinano i lamentati ritardi nell'erogazione degli assegni. (4-19184)

RISPOSTA. — L'Ente delle ferrovie dello Stato ha riferito che a seguito di richieste avanzate da parte di titolari di rendita l'infortunio anche tramite associazioni di categoria, dal mese di gennaio 1990 il pagamento delle rendite viene effettuato mediante accreditamento in conto corrente bancario. Nella fase di avvio, tale procedura ha comportato alcuni problemi nei riguardi di coloro che ricevono l'importo della rendita mediante assegno circolare non trasferibile.

Pertanto, d'intesa con l'istituto bancario incaricato del servizio, sono state adottate tutte le iniziative perché dette anomalie non abbiano a ripetersi nel futuro. L'Ente ha, altresì, precisato che assicurazioni al riguardo sono state date anche all'associazione nazionale mutilati e invalidi delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PATRIA e RABINO. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:

l'ordinanza ministeriale n. 40 del 26 febbraio 1990, avente per oggetto « Disposizioni riguardanti la razionalizzazione della rete scolastica — quinquennio 1990/91 - 1994/95 » nello stabilire criteri, tempi e modalità per la definizione, in ogni provincia, del piano di ridimensionamento delle unità scolastiche e la migliore distribuzione delle istituzioni formative sul territorio, dispone che i provveditorati agli studi trasmettano il piano provinciale « comunque entro il 24 marzo 1990 »;

i provveditorati agli studi dovrebbero esaminare preventivamente le proposte di tutti i consigli scolastici distrettuali e degli enti locali, nonché acquisire il parere del consiglio scolastico provinciale, operazioni e consultazioni complesse, sicuramente non esauribili nel ristretto periodo di tempo disponibile (meno di un mese);

la soppressione di direzioni didattiche e di presidenze che si verificassero

laddove non sussiste vacanza del posto per cessazione dal servizio del personale direttivo causerebbe, in molte realtà, grave disagio per il personale perdente posto e in particolare per i presidi e i direttori didattici in quanto appartenenti ad un ruolo nazionale —:

se non ritiene opportuno prorogare i termini indicati per l'inoltro del piano provinciale da parte dei provveditori agli studi nonché predisporre gli opportuni accorgimenti perché il disagio del personale direttivo perdente posto venga ridotto al minimo. (4-18744)

**RISPOSTA.** — *La proroga dei termini stabiliti al 24 marzo 1990 dall'ordinanza ministeriale del 26 febbraio 1990, n. 40 per la presentazione da parte dei competenti provveditori agli studi del piano di razionalizzazione delle scuole di cui alla legge n. 426 del 1988, avrebbe pregiudicato la tempestività dei conseguenti provvedimenti per il normale inizio dell'anno scolastico 1990/91 e delle relative operazioni propedeutiche.*

*Per quanto riguarda i disagi che deriverebbero al personale perdente posto si fa presente che l'ordinanza ministeriale n. 134, diramata con circolare ministeriale del 10 maggio 1990, n. 135 ad integrazione della ordinanza ministeriale 2 marzo 1984 concernente i trasferimenti, passaggi, e utilizzazioni, ha previsto per il personale direttivo perdente posto in conseguenza della razionalizzazione della rete scolastica, una particolare precedenza nelle procedure di trasferimento e di utilizzazione intesa a consentire, per quanto possibile l'assegnazione di una sede viciniora a quella di provenienza.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

**PAVONI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che

il regolamento della Camera dei deputati per quanto attiene alle interroga-

zioni ed interpellanze fissa tassativamente alcuni termini per la risposta del Governo;

è purtroppo ormai consuetudine consolidata dai ministri competenti a rispondere alle loro interrogazioni lascino, inspiegabilmente trascorrere i termini fissati dal regolamento camerale;

le procedure di indirizzo, di controllo, e di informazione note comunemente come attività di sindacato ispettivo da parte del deputato, hanno la specifica funzione di informare, far conoscere, mettere al corrente, il deputato, che è nella stragrande maggioranza dei casi sollecitato da associazioni di categoria, studi professionali, organizzazioni sindacali, enti vari, enti locali o singoli cittadini, su specifici aspetti, fenomeni, questioni e fatti che si sono verificati;

gli istituti dell'interrogazione e dell'interpellanza, da quanto precede, hanno una loro specifica peculiare funzione di raccordo tra classe politica e società civile —:

se non si ravvisi l'opportunità di impartire precise disposizioni affinché l'aprontamento delle risposte agli atti ispettivi avvenga da parte degli uffici ministeriali con la necessaria tempestività.

(4-08839)

**RISPOSTA.** — *Alla data del 26 settembre 1990 su 21.443 interrogazioni a risposta scritta presentate alla Camera dall'inizio della legislatura, ne sono state esaurite 9.561, pari al 45 per cento. La informo, inoltre, di avere in più occasioni richiamato l'attenzione dei diversi ministri in ordine alla necessità di rispettare i termini previsti dai regolamenti parlamentari.*

*Tuttavia, ritengo di dover segnalare che non sempre le amministrazioni interessate riescono ad ottenere in tempi brevi le notizie necessarie per rispondere agli atti del sindacato ispettivo parlamentare: molte volte, infatti, gli elementi per una puntuale risposta devono essere forniti da altre amministrazioni, da uffici periferici o da enti pubblici; ed è sufficiente che uno di questi*

non sia tempestivo nel comunicare le chieste informazioni, perché si verificino i ritardi che l'interrogante ha posto in evidenza. Le assicuro, comunque, che mi adopererò ulteriormente, affinché sia dato puntuale adempimento alle disposizioni regolamentari concernenti la materia.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Sterpa.

PAZZAGLIA. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per conoscere — premesso che:

la istituzione della Facoltà di architettura a Cagliari è una esigenza da lungo tempo fortemente sentita perché consentirebbe agli studenti sardi, in particolare ai numerosi licenziati del liceo artistico di Cagliari e delle altre scuole d'arte esistenti in Sardegna, di proseguire gli studi in tale facoltà senza dover sostenere i disagi e gli oneri degli studi nella penisola, e perché promuoverebbe un processo culturale di grande ampiezza in momento di crescente sensibilità per i problemi di competenza specifica del settore;

dopo le iniziative assunte nel lontano 1962 dal consiglio di ingegneria e dal senato accademico cagliaritano rimaste senza esito, il problema è stato episodicamente ripreso, e, che, negli ultimi tempi, l'esigenza di istituire la detta facoltà viene nuovamente sostenuta come indifferibile da illustri studiosi —:

se il ministro intenda comprendere nel piano per la facoltà di nuova istituzione, la istituzione della facoltà di architettura di Cagliari. (4-00178)

RISPOSTA. — Come è noto, il piano di sviluppo per le università per il quadriennio 1986-1990 predisposto dall'allora competente Ministero della pubblica istruzione e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 12 maggio 1989 (Gazzetta ufficiale n. 111 — serie generale — del 15 maggio 1989), non ha previsto l'istituzione in Cagliari, della predetta facoltà.

Giova qui ricordare che ai sensi della vigente normativa (confronta decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980 e legge n. 590 del 1982) il piano di sviluppo sopraindicato è stato approvato al termine di una complessa fase procedurale che ha visto impegnati tanto l'allora competente Ministro della pubblica istruzione e il Governo, quanto il Parlamento, chiamato ad esprimere il proprio parere. Le scelte operate dal piano stesso in ordine all'istituzione di nuove strutture ed alla localizzazione di nuovi insediamenti universitari hanno dovuto tener conto necessariamente anche di esigenze di riequilibrio e delle risorse disponibili. Ovviamente, ogni scelta è influenzata da una molteplicità e varietà di elementi di valutazione che, non possono essere soltanto legati a rigidi parametri oggettivi, ma devono tener conto anche dei rapporti con il territorio.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

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

la direzione compartimentale di Verona, su richiesta della direzione generale delle Ferrovie dello Stato ha elaborato due progetti di lavoro denominati ipotesi A e ipotesi B;

queste due ipotesi prevedono la chiusura temporanea di alcune tratte ferroviarie venete fra le quali: la Rovigo-Verona, la Monselice-Mantova e la Vicenza-Schio;

la durata della chiusura delle tratte sopracitate è indicata rispettivamente in: 3 mesi nell'ipotesi A, periodo 15 giugno-15 settembre, 6 mesi nell'ipotesi B, periodo 15 giugno-31 dicembre;

inoltre, nella bozza di orario che entrerà in vigore il 27 maggio 1990 risultano sopresse 5 coppie di treni (andata e ritorno), sulla linea Rovigo-Chioggia;

la soppressione dei treni avviene proprio nel periodo e nei giorni in cui

maggiore è la necessità di servizi di trasporto per i turisti che si recano nelle località di Rosolina, Chioggia e del delta del Po;

da lungo tempo le forze politiche, sociali e istituzionali della provincia di Rovigo indicano nella ferrovia la scelta infrastrutturale e di trasporto da potenziare e privilegiare —:

quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per far sì che il Polesine non sia ulteriormente penalizzato nelle vie di comunicazione;

se non intenda verificare con la direzione generale delle FF.SS. l'opportunità di non chiudere, anche se temporaneamente, le tratte in discussione.

(4-18663)

**RISPOSTA.** — *L'Ente ferrovie dello Stato riferisce che non sono in atto progetti di chiusura, né temporanea né definitiva, delle linee Vicenza-Schio, Verona-Rovigo e Mantova-Monselice.*

*Limitatamente al periodo giugno-settembre, è stato previsto soltanto l'esercizio con autoservizi della Verona-Rovigo nei giorni di sabato e domenica e della Mantova-Monselice nelle giornate domenicali.*

*I provvedimenti, riguardanti giornate in cui la domanda di trasporto sulle due linee in questione è assai scarsa, sono stati adottati dall'ente in una logica di priorità al fine di conciliare il godimento delle ferie estive con l'incremento del traffico merci che si manifesta generalmente nel mese di luglio e nei primi giorni di agosto. Per quanto concerne la linea Rovigo-Chioggia, sulla stessa non è stata prevista alcuna soppressione di treni.*

*Le variazioni interessanti l'esercizio di detta linea, introdotte con l'orario 27 maggio/29 settembre 1990 riguardano soltanto i treni 6447 (Rovigo-Chioggia), 6436 e 6446 (Chioggia-Rovigo) la cui circolazione è stata limitata ai giorni feriali a causa della loro scarsa frequentazione nei giorni festivi durante l'estate. Di contro, per altro, i treni*

*6441 e 6440, circolanti sulla tratta Rovigo-Adria, sono stati resi permanenti anziché limitati al periodo scolastico.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

**PIREDDA.** — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che la figura del tecnico laureato fu istituita ed inquadrata nelle carriere direttive dalla legge n. 1255 del 3 novembre 1961 e che nella generalità dei casi i tecnici laureati sono stati utilizzati in attività essenzialmente di ricerca e/o didattica con compiti assimilabili a quelli dell'assistente e del ricercatore universitario e che tali compiti li distinguono dal restante personale non docente, laureato e non, con il quale ingiustamente sono stati inquadrati dalla legge n. 312 dell'11 luglio 1980 con la qualifica di coordinatori tecnici e funzionari tecnici;

considerato che:

per l'accesso al ruolo è previsto un concorso pubblico a base nazionale selettivo per il quale è richiesta una laurea specifica;

la specificità del ruolo tecnico laureato equiparabile a quella dell'assistente è stata riconosciuta dagli articoli 50 e 119 della legge n. 382, che ha consentito loro l'accesso ai giudizi d'idoneità a professori associati;

nel verbale del 15 aprile 1987 « Disposizioni urgenti per i ricercatori » il Senato ha invitato il Governo ad estendere il provvedimento ai tecnici laureati;

il decreto del Presidente della Repubblica n. 163 del 10 marzo 1982 ha inquadrato a domanda i tecnici laureati degli osservatori astronomici nel ruolo dei ricercatori;

la dichiarazione congiunta fatta contestualmente alla firma dell'accordo sul contratto per l'università per il triennio 1988-1990 sottolinea la necessità di riconoscere le competenze professionali



maturate e svolte in questi anni dai ricercatori e tecnici reclutati con concorso —:

se non ritenga che i tecnici laureati con attività didattica e/o scientifica debbano avere, nel riordino della docenza universitaria, l'inquadramento nei ruoli dei ricercatori o degli assistenti, con riconoscimento dell'anzianità di ruolo.

(4-18632)

**RISPOSTA.** — *L'argomento del documento ispettivo ha già costituito oggetto di una proposta di legge, presentata dal deputato Viti, in data 13 marzo 1989 con la quale si proponeva appunto l'immissione dei tecnici laureati nel ruolo degli assistenti universitari, a suo tempo trasformato in ruolo ad esaurimento, ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 1° ottobre 1973, n. 580, convertito nella legge 30 novembre 1973, n. 766.*

*Ciò premesso, si richiama l'attenzione dell'interrogante sulle disposizioni di cui all'articolo 50 del decreto del Presidente della Repubblica, n. 582 del 1980 che hanno consentito l'ammissione ai giudizi di idoneità a professore associato dei tecnici laureati che avessero svolto per un triennio attività didattica e scientifica.*

*Pertanto, la categoria in esame ha avuto la possibilità di transitare nel ruolo dei professori associati, avendo titolo a partecipare alle prime due tornate dei giudizi di idoneità ormai espletate. Successivamente è intervenuta la legge del 29 gennaio 1986, n. 23 che, nel dettare nuove norme sul personale tecnico ed amministrativo delle università, ha specificatamente determinato le funzioni di tutte le categorie del personale di cui sopra, inquadrandolo nei profili professionali delle qualifiche funzionali.*

*Pertanto, allo stato dell'attuale normativa come sopra delineata, non si ravvisa l'opportunità di prevedere un inquadramento del personale tecnico laureato nel ruolo degli assistenti universitari che, tra l'altro, in quanto ruolo ad esaurimento, è destinato ad estinguersi.*

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

**RABINO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti intenda porre in atto affinché non venga soppresso ad Asti il treno delle ore 20,11 per Nizza Monferrato ed Acqui Terme, che anzi sarebbe necessario fosse spostato alle ore 20,30, a fronte della proposta di nuova istituzione di treno delle ore 19,32 assolutamente non rispondente alle esigenze di chi termina il lavoro alle 19,30 e di coloro che giungono dalla linea di Torino. La richiesta di spostamento di orario alle ore 20,30 è motivata dal fatto che vi sono numerosi utenti che lasciano il lavoro anche alle ore 20 (Way-Assauto, Ospedale Civile, negozi in genere). Viene altresì richiesto in subordine dai pendolari della linea Asti-Nizza-Acqui Terme che il treno delle ore 19,32 venga spostato alle ore 19,50. (4-19895)

**RISPOSTA.** — *L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che la partenza del treno locale 10235 Asti-Acqui Terme è stato anticipato perché il convoglio registrava un'accettabile frequentazione nel solo tratto Asti-Nizza Monferrato, scendendo a bassissima utilizzazione nel successivo percorso Nizza Monferrato-Acqui Terme.*

*L'anticipazione della partenza permette al locale 10235 di attendere ad Asti ben tre treni provenienti da Torino (l'intercity 617 per Firenze, il locale 4085 per Alessandria e il diretto 2037 per Bologna). È evidente, pertanto, il vantaggio per la clientela pendolare che deve raggiungere le località poste lungo la linea Asti-Acqui Terme. A Nizza Monferrato, poi, il treno in parola può ora trovare coincidenza per Bra.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

**RIZZO.** — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

il centro ricerche Sclavo di Siena, fondato alcuni anni fa dall'ENI è stato di recente venduto al gruppo Marcucci con conseguente imminente minaccia di eliminazione del settore di ricerca scientifica forte di circa 80 ricercatori;

questo gruppo di ricerca annovera ricercatori di notevole livello, in gran parte italiani recuperati dagli U.S.A., esempio raro di inversione della « fuga di cervelli » dall'Italia;

questo gruppo di ricerca ha mantenuto in questi anni livelli elevatissimi di produzione scientifica, come testimoniato da oltre 200 lavori pubblicati sulle più prestigiose riviste di biologia internazionali —

quali iniziative urgenti e a più lunga scadenza il Ministro intenda prendere per evitare che un tale prestigioso gruppo vada disperso, con grave danno per la ricerca scientifica italiana. (4-21185)

**RISPOSTA.** — *Conscio della gravità di tale iniziativa del gruppo Marcucci, anche in considerazione dell'elevatissima qualità della produzione scientifica che si svolge nel centro SCLAVO, ho assunto l'iniziativa di contattare il presidente della Marcucci Sclavo SpA invitandolo, quale responsabile della società acquirente il centro di ricerca senese, di valutare con attenzione e sensibilità l'opportunità di rinviare al momento qualsiasi decisione in merito, sia per consentire tempestivo avvio entro il corrente mese di una concreta analisi congiunta sulla futura operatività del centro, sia per garantire la continuità delle ricerche in corso nel rispetto degli impegni contrattuali.*

*Quanto sopra in considerazione del fatto che si va via via sviluppando nel paese un forte impegno per un organico potenziamento del sistema di ricerca nazionale al fine di una competitiva presenza in sede comunitaria ed internazionale e che particolare attenzione è rivolta da questa amministrazione a tutte quelle iniziative di ricerca avviate in sede locale e tra queste a quelle in atto nell'area senese. Si soggiunge che il minacciato collocamento in cassa integrazione dei dipendenti SCLAVO non è stato attuato.*

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

**RONZANI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

codesto Ministero ha deciso di sopprimere l'autonomia dell'istituto alberghiero di Trivero (VC) a partire dal prossimo anno scolastico, trasformandolo in una sezione distaccata dell'istituto « Pastore » di Varallo Sesia (VC);

tale decisione è motivata con il fatto che l'istituto alberghiero di Trivero non ha un numero di classi sufficienti da giustificare il mantenimento dell'autonomia;

se confermato un tale orientamento creerebbe gravissimi problemi al funzionamento dell'istituto alberghiero di Trivero;

la decisione del Ministro della pubblica istruzione è tanto più grave se si considera che con il prossimo anno scolastico le classi saliranno da 11 a 14, a conferma del fatto che è in crescita la popolazione scolastica che gravita sull'istituto di Trivero e, quindi, dell'assurdità della decisione di accorpare i due istituti;

l'accorpamento è tanto più incomprendibile se si considera che i due istituti sono distanti decine di chilometri l'uno dall'altro; ragione sufficiente per far decidere di restituire l'autonomia alla scuola alberghiera di Trivero —

sulla base di quali ragioni ha ritenuto di dover decidere un tale accorpamento;

se non ritenga di dover revocare tale decisione in deroga alle disposizioni vigenti tanto più che le norme in questione, peraltro ingiuste come era facile prevedere, possono essere applicate gradualmente. (4-20109)

**RISPOSTA.** — *La questione rappresentata nella interrogazione è superata nel senso auspicato dall'interrogante.*

*Infatti il provvedimento di trasformazione dell'istituto alberghiero Zegna di Trivero in sezione staccata dell'istituto Pastore di Varallo Sesia è stato revocato nell'am-*

bito di una parziale modifica del piano di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1990-1991. L'istituto professionale alberghiero di cui trattasi, pertanto, per l'anno scolastico 1990-1991 manterrà la sua autonomia.

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

**RUSSO FERDINANDO.** — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere — premesso che:

in occasione del dibattito svoltosi in Commissione alla Camera sugli ordinamenti universitari è stata posta da più parti l'esigenza di provvedere ad equiparare, anche per un problema di costituzionalità, i tecnici laureati, in relazione a quanto previsto dall'articolo 50 della legge n. 382 del 1980 ai ricercatori confermati ed agli assistenti ordinari;

in molte università, così come previsto, i tecnici laureati sono stati incaricati di svolgere funzioni di docenza e di ricerca e ciò da diversi anni per sopperire ad esigenze oggettive;

in più occasioni e in più sedi i rappresentanti del Governo hanno preso impegni ed accettato appositi ordini del giorno per la definitiva sistemazione di questa parte di tecnici laureati che ha reso notevoli servizi alle università;

infine, già in Senato è stato deliberato il passaggio di detti tecnici laureati nel ruolo dei ricercatori confermati;

di tutto il personale cui fa riferimento l'articolo 50 della legge n. 382 del 1980 solo i tecnici laureati delle università non hanno tale giusto riconoscimento, atteso ancor di più dopo l'avvenuta equiparazione dei tecnici laureati degli osservatori astronomici ed astrofisici, questi ultimi neppure contemplati nel citato articolo 50 —:

quali indirizzi e provvedimenti ritenga adottare per risolvere rapidamente la lunga vertenza. (4-20007)

**RISPOSTA.** — *La questione attinente l'argomento del documento ispettivo viene dal Governo attentamente valutata nell'ambito dell'esame del disegno di legge sugli ordinamenti didattici, all'esame del Senato della Repubblica (atto Senato n. 2266), e già approvato, in data 14 aprile 1990 (atto Camera n. 80 ed altri collegati) dall'altro ramo del Parlamento.*

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

**RUSSO FERDINANDO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

quali ritardi non rendono espletabile il concorso magistrale bandito con ordinanza ministeriale n. 218 del 30 luglio 1986;

quali motivazioni giustificano le differenti scadenze di chiusura anno scolastico fra la scuola materna e quella elementare, pur restando le stesse equiparate. (4-20546)

**RISPOSTA.** — *L'ordinanza ministeriale del 30 luglio 1986, n. 218 relativa all'espletamento del concorso ordinario per il ruolo degli insegnanti elementari è stata revocata con ordinanza ministeriale dell'8 aprile 1989, n. 122 il cui avviso è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 32 serie speciale del 28 aprile 1989.*

*Le motivazioni che hanno indotto questo ministero alla revoca del provvedimento sono state determinate dalle modifiche legislative intervenute dopo l'emanazione dell'ordinanza in parola che hanno mutato le condizioni generali di riferimento normativo per le quali era stata emanata la succitata ordinanza.*

*Quanto poi alle lamentate differenti scadenze di chiusura dell'anno scolastico tra scuole materne e scuole elementari, si precisa che attualmente le scadenze di apertura e di chiusura dell'anno scolastico sono uniche per tutti gli ordini di scuole (1° settembre-31 agosto).*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

SEPIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che numerosi lavoratori pendolari ed in particolare turnisti utilizzano il treno n. 6900 che effettua il percorso Asciano Scalo-Siena, unico treno che in quell'orario circola nei giorni lavorativi, e pertanto utilizzato quasi esclusivamente da lavoratori, che con il nuovo orario parrebbe essere soppresso —:

quali provvedimenti intenda adottare per il mantenimento del treno di cui sopra, unico mezzo che consente a dei lavoratori il raggiungimento del posto di lavoro. (4-19356)

RISPOSTA. — *L'Ente delle ferrovie dello Stato riferisce che è proprio intendimento perseguire, in un contesto di migliore utilizzazione delle risorse disponibili, un processo di adeguamento dell'offerta alle effettive esigenze del mercato con obiettivi articolati per segmenti di prodotto e di mercato e orientati anche ad un recupero graduale del trasporto merci a favore della ferrovia.*

*In tale ottica, per l'offerta viaggiatori relativa ai servizi locali, si è manifestata l'esigenza dell'espansione, da una parte, dei servizi pendolari ad alta frequentazione e, dall'altra, quella della contemporanea riduzione dei treni per i servizi a più bassa frequentazione.*

*In particolare, la soppressione del treno 6900 da Asciano a Siena ha trovato giustificazione nella sua scarsissima utilizzazione (nove viaggiatori in media). Comunque, come ben noto, con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1990 il collegamento Asciano-Siena, nella fascia oraria che va dalle 5,37 alle 7,44 è stato assicurato dai treni 6902, 6904 e 11758.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

SERVELLO, BAGHINO e MATTEOLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se sia a conoscenza che autotrasportatori austriaci, dopo aver scaricato nel nostro Paese merci provenienti dall'estero, ricaricano in Italia altra merce con destinazione a Stati terzi;

se sia a conoscenza che questo sistema non solo è largamente ma, anche, continuamente praticato dai trasportatori austriaci, con evidente danno per le imprese italiane;

se quanto denunciato avvenga nel quadro di accordi italo-austriaci ed in tal caso sarebbe necessario renderli di pubblica ragione, oppure

se si tratta di un illecito comportamento addebitabile ai singoli — come gli interroganti sono propensi a credere — e, in ambedue i casi, quali iniziative si intendano prendere, tenendo conto della montante irritazione delle imprese nazionali per questa forma di concorrenza che appare illegittima. (4-19925)

RISPOSTA. — *Tutto in contingente di autorizzazioni per la relazione di traffico Italia-Austria consente anche l'effettuazione di viaggi cosiddetti triangolari in virtù dei quali i trasportatori austriaci possono trasportare merci tra due paesi terzi a condizione che venga attraversato il paese di immatricolazione del veicolo. Pertanto, ad un vettore austriaco è consentito di caricare merci in Italia con destinazione a Stati terzi purché attraversi il territorio austriaco.*

*Al riguardo si assicura che le autorità di frontiera, preposte al controllo circa la regolarità di esecuzione dei predetti viaggi, sono state attivamente interessate per impedire che si verificino possibili abusi in tal senso.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

SINATRA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

è stata decisa la soppressione dell'autonomia dell'Istituto professionale per il commercio di Castelvetro, che, a decorrere dal 1° gennaio 1990, diventa sezione staccata dell'Istituto professionale per il commercio di Marsala;

il consiglio scolastico provinciale aveva espresso il proprio parere, pronun-

ciandosi a favore del mantenimento dell'autonomia sulla base delle seguenti considerazioni:

a) i due istituti distano tra loro 52 chilometri, cioè più dei 30 previsti dalla ordinanza ministeriale n. 40, articolo 4, lettera c);

b) presso l'Istituto professionale per il commercio di Castelvetro funziona una sperimentazione inserita nel « Progetto 92 » (ordinanza ministeriale n. 40, articolo 4, lettera b);

c) la fondata previsione dell'aumento della popolazione scolastica dei due istituti (ordinanza ministeriale n. 40, articolo 4, lettera a);

d) nella provincia esistono soltanto tre istituti di questo tipo, e i due in questione appartengono a distretti diversi;

tutto ciò rende contraddittoria e illogica la decisione di perdita dell'autonomia dell'Istituto professionale per il commercio di Castelvetro, anche perché tutti gli altri istituti sottodimensionati della provincia hanno mantenuto la propria autonomia, si pensa in conformità con quanto previsto dall'articolo 4 della citata ordinanza ministeriale n. 40 —:

quali iniziative intenda assumere per eliminare tale incomprensibile e assurda decisione;

se non ritenga opportuno procedere alla immediata revoca del provvedimento emesso in ordine all'accorpamento dei due istituti professionali per il commercio. (4-20485)

**RISPOSTA.** — *Ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 246 del 1985 recante norme di attuazione dello statuto della regione Siciliana la competenza in materia di nuove istituzioni nonché di razionalizzazione della rete scolastica e della regione medesima che delibera previa intesa con questo Ministero.*

*Per quanto riguarda, il caso evidenziato dall'interrogante si fa presente che, nell'ambito della intesa concessa alla predetta regione, è stata anche approvata la trasformazione dell'istituto professionale per il commercio di Castelvetro (Trapano) in scuola coordinata dell'istituto professionale commerciale di Marsala, in quanto l'istituto di Castelvetro funzionava soltanto con 11 classi, parametro molto al di sotto di quello delle 25 classi stabilito dall'articolo 2 del decreto-legge 6 agosto 1988, n. 323 convertito nella legge 6 ottobre 1988, n. 426.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

**TEALDI, SARTI, COSTA RAFFAELE, MARTINO e SOAVE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che;

il Ministro della pubblica istruzione, con suo provvedimento del 1° giugno 1990, ha disposto la soppressione dell'autonomo istituto magistrale statale « Giacomo Soleri » di Saluzzo (Cuneo) annettendo detto istituto al liceo classico statale « Giovanni Battista Bodoni » della stessa città al quale — sia detto per inciso — è già stata annessa la sezione del locale liceo scientifico e, così, per un totale di ben 32 classi;

tale provvedimento è in aperto contrasto con le indicazioni e gli orientamenti assunti a livello di consiglio scolastico provinciale;

non è stato tenuto conto in sede di adozione del provvedimento stesso della vastità del bacino di utenza del predetto istituto che comprende oltre 50 comuni e dell'altissimo prestigio acquisito nei decenni decenni dalla benemerita istituzione medesima;

la notizia di tale provvedimento ha sollevato vivaci proteste nel comprensorio rilevandosi una indiscussa contraddizione con la legge n. 426 del 1988 sulla razio-

nalizzazione della rete scolastica ed un conflitto con l'ordinanza ministeriale 26 febbraio 1988, n. 40:

se non ritenga opportuna una rimeditazione del problema per la conseguente revoca del provvedimento anche tenendo conto degli orientamenti volti ad elevare l'età dell'obbligo scolastico fino al 16° anno in conseguenza di che anche nel distretto saluzzese si realizzerà un forte incremento della popolazione scolastica.

(4-20672)

**RISPOSTA.** — *La questione rappresentata nell'interrogazione è superata nel senso auspicato dall'interrogante.*

*Infatti, questo ministero, in sede di revisione del piano di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1990/91 ha revocato il provvedimento di trasformazione dell'istituto magistrale di Saluzzo in sezione annessa al liceo classico. L'istituto in parola, pertanto, per l'anno scolastico 1990/91 manterrà la sua autonomia.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.

**TORCHIO.** — *Ai Ministri dei trasporti, della pubblica istruzione e del tesoro — Per sapere — premesso che:*

nelle province di Cremona e Mantova, al pari di altre realtà del Paese, si è venuta a creare una situazione di reale disagio a seguito della rigorosa applicazione della norma relativa al « Trasporto alunni della scuola materna su scuolabus per alunni della scuola dell'obbligo » come da circolare n. 42/84 — Prot. 504/4331 — D.C. IV n. A020/84 del 17 febbraio 1984 e Vs. Prot. n. 2852/4331 del 3 novembre 1987 — IV Divisione centrale — Div. 43;

la provincia di Cremona, pur avendo poco più di 300.000 abitanti, di cui circa la metà concentrati nel capoluogo e nei quattro comuni principali, presenta 115 Comuni. Molti di essi non superano i 1.000 abitanti e, tuttavia, nella constatata impossibilità di trasporto dei bambini

della scuola materna sugli scuolabus della scuola media inferiore (dell'obbligo) già in proprietà, si vedono costretti all'acquisto di ulteriori mezzi di trasporto per provvedere al trasporto degli alunni delle elementari e della materna;

tutto ciò determina situazioni di protesta e comunque di difficoltà, tenuto conto dell'incidenza della spesa sulle ridotte capacità economiche dei comuni;

si fa presente, al riguardo, che la disponibilità 1989 da parte della Cassa depositi e prestiti è stata ridotta da 16.000 miliardi di lire a 9.000 miliardi, mentre per il prossimo anno si prevede un ulteriore taglio di 3.000 miliardi —:

se non ritengano di proporre, prioritariamente, una deroga alle attuali disposizioni che consenta ai bambini frequentanti la scuola materna di utilizzare gli scuolabus della scuola dell'obbligo, comprendendo la scuola secondaria inferiore o media, subordinando tale deroga a precise norme di garanzia (personale di sorveglianza), già in atto per scuolabus della scuola elementare ove frequentati dai bambini della materna;

se, subordinatamente, ad ulteriore garanzia dell'incolumità fisica dei trasportati, non vogliano verificare la possibilità di dotare tali scuolabus di idoneo sistema di ritenuta, con ciò magari causando qualche mugugno ma evitando nel contempo, la protesta di tanti amministratori che si vedono ora costretti a destinare ingenti somme dei propri bilanci ed un numero crescente del proprio personale dipendente, oltretutto sempre più compresso nel numero globale a seguito delle disposizioni recate dalla legge finanziaria, per l'acquisto duplicato di mezzi di trasporto che, data la sempre più ridotta utenza a causa del calo delle nascite, risulta incomprensibile alla popolazione ed agli amministratori stessi;

se non ritengano incongruente la disparità di trattamento in essere tra gli alunni trasportati dagli autobus, e quelli che utilizzano gli scuolabus;

per quale motivo sull'autobus possono andare tutti gli infanti senza alcuna garanzia mentre sugli scuolabus quelli della materna non possono salire sui mezzi di trasporto utilizzati per la scuola dell'obbligo (media inferiore). (4-16068)

**RISPOSTA.** — *Al fine di accogliere le richieste dei comuni, in attesa dell'ulteriore aggiornamento della normativa riguardante il trasporto di studenti con autobus, tenuto anche conto delle caratteristiche tecniche dei medesimi, da stabilire in conformità alle direttive comunitarie, il Ministero dei trasporti, ha, già da tempo, ammesso, dal punto di vista tecnico, la possibilità di trasportare alunni della scuola materna su scuolabus per scuole elementari e medie.*

*A tale proposito si deve però osservare che pur non riscontrandosi apparenti ostacoli dal punto di vista dimensionale, risultando, nel caso in argomento, l'allestimento interno di carrozzeria sovradimensionato, occorre, ai fini della sicurezza, presumere che gli alunni della scuola materna, durante la circolazione dell'autobus, a causa della loro età, abbiano bisogno di un'assistenza e sorveglianza maggiori rispetto agli alunni della scuola elementare, per cui è stata messa allo studio un'apposita normativa rivolta a regolamentare il numero e le dislocazioni degli accompagnatori.*

*Nelle more della definizione di tali disposizioni, rimane affidata alla responsabilità dei comuni l'istituzione di un apposito servizio di assistenza che tuteli, a bordo degli scuolabus, la sicurezza dei bambini trasportati.*

*Per quanto concerne i mutui ordinari concessi dalla cassa depositi e prestiti agli enti locali, il Ministero del tesoro fa sapere che nel 1988 l'importo complessivo è stato di lire 8.706 miliardi, inferiore quindi alla disponibilità fissata per il 1989 in lire 9 mila miliardi, dal decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65, convertito con legge 26 aprile 1989, n. 155.*

*Per il 1990, il consiglio di amministrazione del menzionato istituto, nella seduta del 17 ottobre 1989, ha confermato l'intervento a favore degli enti locali nella stessa*

*misura del 1989, in attesa di eventuali, diverse disposizioni scaturenti dalle leggi di accompagnamento della finanziaria 1990, attualmente all'esame del Parlamento.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

**VALENSISE.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

sulla tratta Rosarno-Nicotera-Tropea-Lamezia Terme è stato soppresso il treno in partenza da Nicotera alle ore 5,08 per Lamezia con disagi gravi per impiegati, operai e studenti e conseguenti proteste;

il treno regionale Reggio-Lamezia-Paola, in partenza da Reggio alle ore 5,22 è stato spostato via Mileto con danni per tutti i centri e gli utenti della fascia costiera Nicotera-Tropea-Vibo Marina;

è ventilata la soppressione del treno locale Lamezia-Nicotera, in partenza alle ore 21,52 in coincidenza con un espresso proveniente da Roma;

la stazione di Nicotera non è abilitata amministrativamente ai carri per cui è paralizzata per il fatto che il pagamento dei carri deve avvenire a Rosarno —

quali iniziative intenda assumere per eliminare gli inconvenienti sopra descritti che risultano pregiudizievoli per l'utenza e dannosi per l'Ente Ferrovie, le cui scelte incentivano il trasporto privato su gomma con conseguenze sociali ed economiche non tollerabili, da contenere attraverso un minimo di aderenza del trasporto ferroviario alle necessità di sviluppo delle zone in crescita sociale ed economica. (4-19476)

**RISPOSTA.** — *Con il nuovo orario estivo 1990 è stato ripristinato il treno locale 12654 che parte da Nicotera (Catanzaro) alle ore 5,13 e arriva a Lamezia alle 6,45. La coincidenza con il treno intercity proveniente da Roma è assicurata dal treno locale 12681 che da Lamezia parte alle ore 21,40.*

*Il treno diretto 3706 Reggio Calabria-Cosenza in partenza da Reggio alle ore 5,22, negli ultimi anni, tra Rosarno ed Eccellente, ha sempre percorso la nuova più breve variante di Mileto.*

*La disabilitazione amministrativa del servizio merci a carro della stazione di Nicotera è dovuta al fatto che l'impianto, negli ultimi tempi non ha raggiunto accettabili livelli di produttività e non sono previsti incrementi a breve termine. Tuttavia, i direttori compartimentali nel caso in futuro ne venissero a ricorrere i presupposti, potranno procedere alla riabilitazione degli impianti disabilitati.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

VITI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. — Per sapere — premesso che:*

*il bando per la terza tornata dei giudizi d'idoneità a professore associato, emanato con decreto 4 luglio 1989, all'articolo 3 elenca i soggetti legittimati a parteciparvi;*

*ivi sono compresi, tra i soggetti legittimati, «gli assistenti universitari di cittadinanza italiana in servizio presso l'istituto universitario europeo di Firenze» [lettera c) dell'articolo 3] e i «lettori universitari» [lettera b) dell'articolo 3] non previsti dalla legge delega n. 28 del 1980 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980 —:*

*in base a quali criteri e norme di legge siano stati esclusi dal bando i tecnici laureati espressamente compresi tra i soggetti legittimati a partecipare ai giudizi d'idoneità sia nella legge di delega n. 28 del 1980 sia nella legge delegata n. 382 del 1980;*

*perché il bando di questa terza tornata sia stato emanato a ben sei anni di distanza dal bando della seconda tornata, mentre in base alle suddette leggi tra i due bandi doveva intercorrere un periodo di soli dodici mesi;*

*se queste evidenti anomalie del bando in questione non debbano giustificare sul piano giuridico ed amministrativo la necessità di comprendere come legittimati a partecipare a questa terza tornata anche i professori incaricati e gli assistenti che già erano legittimati a partecipare alla prima tornata dei giudizi d'idoneità, per evitare a loro danno una evidente situazione di disuguaglianza, accentuata dal lungo periodo concesso per l'allestimento della produzione scientifica ai soggetti previsti dal suddetto bando.*

(4-17111)

RISPOSTA. — *Gli assistenti universitari di cittadinanza italiana in servizio presso l'istituto universitario di Firenze sono stati ammessi al giudizio di idoneità a professore associato ope legis (articolo 20 della legge 25 agosto 1982, n. 604).*

*Gli assistenti universitari del ruolo ad esaurimento, contemplati tra i legittimati al giudizio in parola dall'articolo 50, n. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980 sono, come esplicitamente puntualizza il bando di concorso, soltanto quegli assistenti di ruolo nominati successivamente alla scadenza dei termini per la presentazione delle domande di partecipazione alla prima tornata. Si tratta, in altri termini, degli assistenti che non hanno potuto essere nominati in tempo utile per partecipare alla prima tornata a causa dei ritardi nell'espletamento di concorsi ad assistente banditi prima della legge delega n. 28 del 1980.*

*I tecnici laureati sono stati invece esclusi dalla terza tornata perché così come disposto dal legislatore che ha posto per loro due condizioni:*

*l'essere in servizio alla data del 1° agosto 1980 e*

*l'essere inquadrati alla stessa data nel rispettivo ruolo (confronta articolo 52 decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980).*

*Si ritiene opportuno, infine, far presente che il ritardo nell'emanazione del bando della terza tornata dei giudizi di idoneità è*



*stato causato, oltre che dalla complessità delle varie fasi di svolgimento delle precedenti tornate, soprattutto dal notevole contenzioso instaurato in sede giurisdizionale, contenzioso che ha creato non poche incertezze nell'individuazione dei soggetti aventi titolo ai giudizi stessi.*

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Ruberti.

VITI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che:

circa un anno fa il Parlamento varò la legge istitutiva degli uffici scolastici regionali in Basilicata, Umbria e Molise;

ancora oggi non è dato di conoscere né quando né come a questo adempimento il Ministero intenda assolvere, mentre va montando la protesta delle comunità regionali e degli operatori scolastici interessati alla fruizione di una struttura cui sono devoluti significativi compiti organizzativi —:

quando si intenda dar luogo all'apertura degli uffici scolastici cennati sic-

ché possano essere soddisfatte le ragioni che ispirarono l'iniziativa del legislatore.  
(4-20624)

RISPOSTA. — *Questa amministrazione, appena entrata in vigore la legge del 15 novembre 1989, n. 373 si è immediatamente attivata presso le amministrazioni provinciali per sollecitare gli adempimenti di competenza al fine di consentire il tempestivo funzionamento dai nuovi uffici scolastici regionali.*

*Sono state, inoltre, fornite indicazioni in ordine alla spesa per la fornitura e la manutenzione dei locali dell'arredamento, degli impianti dell'acqua dell'illuminazione, del riscaldamento dei termosifoni nonché per la copertura finanziaria interessando della questione sia i prefetti della relative province che il Ministero dell'interno.*

*È stato, infine, conferito incarico ai provveditori agli studi della province interessate di prendere diretti contatti con le locali amministrazioni provinciali e prefetture, offrendo ogni fattiva collaborazione per la sollecita definizione della questione.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Bianco.