

132.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 5 NOVEMBRE 1990

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ALINOVI: Sui provvedimenti adottati dall'ATI nei confronti dei propri dipendenti responsabili di favoritismi presso l'aeroporto di Genova (4-17709) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9951	CERUTI: Per un intervento volto ad impedire la realizzazione di edifici per attività commerciali ed artigianali accanto ad un'antica fornace nel comune di Asolo (Treviso) (4-19122) (risponde Facchiano, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>)	9954
ANDREIS: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione al grave inquinamento acustico prodotto dalle attività che si svolgono presso l'aeroporto di Venegono (Varese) (4-16176) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9952	CICONTE: Per un intervento volto alla sollecita emissione del parere richiesto dal compartimento ANAS di Cantanzaro per il completamento dei lavori della costruenda Traversale delle Serre (4-09606) (risponde Facchiano, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>)	9955
BORRUSO: Sull'inserimento dell'Unital nella Commissione per i problemi dell'autotrasporto internazionale (4-20816) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9953	COLUCCI FRANCESCO: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione al disservizio in atto presso l'ufficio della motorizzazione civile di Milano nel disbrigo delle pratiche inerenti le patenti di guida (4-19445) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9956
CANNELONGA: Per un intervento volto ad accertare le violazioni delle tariffe obbligatorie fissate per i trasporti di merci su strada, con particolare riferimento ai commercianti del settore della semola (4-18998) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9954	COLUCCI GAETANO: Sulle iniziative assunte al fine di garantire la normalizzazione del servizio di approvvigionamento idrico sulla costa cilentana (Salerno) (4-20326) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	9956

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 NOVEMBRE 1990

PAG.	PAG.
<p>COSTA RAFFAELE: Sulla veridicità delle notizie riportate dal settimanale « L'Europeo » in merito all'assenteismo dei dipendenti del comune di Roma (4-16602) (risponde Gaspari, <i>Ministro per la funzione pubblica</i>) 9957</p> <p>COSTA RAFFAELE: Sulla soppressione di alcune corse di treni sulla linea Saluzzo-Cuneo e Saluzzo-Savigliano (4-20030) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9958</p> <p>COSTA RAFFAELE: Sul costo delle opere di restauro e ripulitura della chiesa della Missione di Mondovì Piazza (Cuneo) (4-20439) (risponde Facchiano, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>) 9958</p> <p>COSTA RAFFAELE: Sul disservizio esistente presso il centralino telefonico del Ministero dei trasporti (4-21047) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9959</p> <p>D'ACQUISTO: Sulla disattenzione mostrata dall'ICE nei confronti delle istituzioni del Mezzogiorno, con riferimento alla mostra campionaria organizzata da detto istituto in Giappone (4-20999) (risponde Ruggiero, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>) ... 9960</p> <p>FIORI: Per l'emanazione di un provvedimento che vieti di tenere acceso il motore di autoveicoli che non siano in movimento (4-17614) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 9960</p> <p>FIORI: Per l'applicazione a tutto il personale statale in quiescenza, che si trovi nelle condizioni previste dall'articolo 7 della legge 17 aprile 1985, n. 141, dei benefici economici riconosciuti al personale della scuola</p>	<p>con la sentenza costituzionale n. 504 del 1988 (4-18977) (risponde Gaspari, <i>Ministro per la funzione pubblica</i>) 9961</p> <p>LEONI: Sullo sbarramento, a causa della sua instabilità, di una delle porte di accesso alla stazione ferroviaria di Busto Arsizio (Varese), recentemente ammodernate (4-19534) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9961</p> <p>LUCCHESI: Per il potenziamento dei collegamenti ferroviari fra Firenze, Livorno e lo scalo aereo di Pisa (4-19598) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9962</p> <p>MACERATINI: Per l'ammodernamento dell'unica strada di Ponza (Latina) che allaccia Ponza porto alla frazione Le Forna (4-14683) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 9962</p> <p>MASINI: Sulle iniziative da assumere in relazione alla progressiva riduzione del servizio ferroviario nelle zone di Faenza (Ravenna), Forlì e Cesena (4-19616) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9962</p> <p>MATTEOLI: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione al ritardo con il quale vengono rilasciate le autorizzazioni per l'autotrasporto internazionale (4-20779) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9964</p> <p>MATTIOLI: Sulle iniziative che si intendono assumere per bloccare i nuovi insediamenti abitativi decisi dal comune di Pompei (Napoli) e per combattere il dilagare dell'abusivismo edilizio in atto nel comune medesimo (4-09673) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 9964</p>

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 NOVEMBRE 1990

	PAG.		PAG.
MONELLO: Per il ripristino del servizio ferroviario per i pendolari che lavorano presso lo stabilimento ANIC di Gela (Caltanissetta) (4-19806) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9965	due costruzioni moderne (4-04912) (risponde Facchiano, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>)	9968
NAPOLI: Sui motivi della ventilata soppressione della stazione di Mirto-Crosia (Cosenza) sulla linea ferroviaria ionica (4-19944) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9965	PARLATO: Per un intervento volto a prevedere il restauro delle stazioni ferroviarie di Fuorigrotta e della Mostra d'Oltremare a Napoli anziché la demolizione per sostituirlle con costruzioni moderne (4-08865) (risponde Facchiano, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>)	9969
NAPPI: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione alla grave emergenza abitativa ancora esistente nella città di Nola (Napoli) a distanza di quasi dieci anni dal terremoto del 1980 (4-19327) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	9965	PARLATO: Sui criteri di localizzazione delle aree industriali da urbanizzare ai sensi della legge 14 maggio 1981, n. 219 (4-15978) (risponde Galasso, <i>Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>)	9971
NICOTRA: Sulla esclusione dell'aeroporto di Catania dal piano strategico per l'individuazione degli aeroporti europei di I e II categoria elaborato dal comitato CEE (4-19482) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	9966	PARLATO: Sulle iniziative da assumere in relazione alla illegittimità della delibera concernente l'affidamento, da parte del comune di Benevento, della progettazione del parco urbano Calore alla cooperativa Edilter (4-15981) (risponde Galasso, <i>Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>)	9973
ORCIARI: Per un intervento volto a garantire a tutto il personale statale in quiescenza che ne ha diritto la corresponsione degli arretrati per le anzianità pregresse a decorrere dal 1° gennaio 1981, come stabilito per il personale docente e non docente della scuola (4-19509) (risponde Gaspari, <i>Ministro per la funzione pubblica</i>)	9967	PARLATO: Sui criteri di affidamento dei lavori per la realizzazione del complesso espositivo n. 4 all'interno della Mostra d'oltremare di Napoli nonché per la ristrutturazione ed il potenziamento del Teatro Mediterraneo (4-18846) (risponde Galasso, <i>Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>)	9976
PARLATO: Per un intervento volto a prevedere il restauro delle stazioni ferroviarie di Fuorigrotta e della Mostra d'Oltremare a Napoli anziché l'abbattimento per sostituirlle con		PICCHETTI: Sulla soppressione dell'ufficio postale di Ponte Galeria in Roma (4-20914) (risponde Mammi, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) ...	9978

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 NOVEMBRE 1990

PAG.	PAG.
<p>PROCACCI: Sui provvedimenti che si intendono adottare per evitare la realizzazione a Poggio Catino (Rieti) di una palazzina di edilizia popolare all'interno della rocca di castello Olgiate (4-21222) (risponde Facchiano, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>) 9979</p> <p>RECCHIA: Sull'invio di numerose lettere con affrancatura irregolare da parte del candidato democristiano alle elezioni del comune di Sezze (Latina) signor Giovanni Di Capua, dipendente del locale ufficio postale (4-19626) (risponde Mammì, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) ... 9979</p> <p>ROCELLI: Per la sospensione della costruzione, da parte dell'ENEL, di un elettrodotto tra i comuni di Sandrigo-Vedelago-Udine (4-12058) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 9980</p> <p>ROMANI: Per un intervento presso la direzione dell'ACOTRAL affinché riveda le modifiche apportate al collegamento Fiano-Roma (4-20717) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9981</p> <p>RUTELLI: Per un intervento volto ad installare un'adeguata segnaletica stradale in corrispondenza della sede del consiglio regionale in via della Pisana a Roma (4-18248) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 9982</p> <p>SANFILIPPO: Per la realizzazione di un adeguato collegamento ferroviario tra</p>	<p>Lentini ed i capoluoghi di Catania e di Siracusa (4-19434) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9982</p> <p>STAITI di CUDDIA delle CHIUSE: Sulla gestione del denaro pubblico erogato allo IASM, con particolare riferimento alle retribuzioni percepite dai funzionari dell'ufficio di Bruxelles (4-16541) (risponde Galasso, <i>Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>) 9983</p> <p>STRADA: Per un intervento volto a garantire il proseguimento dell'attività del Consorzio del canale navigabile di Cremona i cui termini sono scaduti il 31 dicembre 1989 (4-17932) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 9983</p> <p>TASSI: Sui controlli effettuati nelle aziende che operano con finanziamenti pubblici, con particolare riguardo ai tempi impiegati per il pagamento delle ditte subappaltate, anche in relazione al permanente stato di morosità dell'impresa Callisto Pontello di Firenze nei confronti della EURO SCAVI di Catania (4-18714) (risponde Galasso, <i>Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>) 9984</p> <p>TEALDI: Sull'inopportunità di attuare il provvedimento di soppressione di quattro corse di treni sulla linea Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Cuneo (4-19993) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 9984</p>

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

il 23 dicembre 1989 otto o nove passeggeri — regolarmente muniti di biglietto e conferma della prenotazione per il volo Genova-Napoli dell'ATI delle ore 12,35 — venivano respinti, al banco accettazione, benché presentatisi almeno 30 minuti prima del previsto orario di volo, con l'incredibile spiegazione « perché i posti erano stati occupati da altri »;

il capo scalo della Compagnia presso l'aeroporto, a cui i suddetti passeggeri si erano rivolti per la tutela del loro buon diritto a viaggiare con il volo prenotato, avallava il presunto « errore » che si era verificato e prometteva che avrebbe provveduto ad assicurare la partenza sul volo Milano-Napoli da Linate delle ore 15;

peraltro, al banco accettazione di Linate, i suddetti malcapitati viaggiatori si vedevano ancora una volta respinti e rinviati al successivo volo delle ore 17, sì che raggiungevano Napoli con oltre sei ore di ritardo sul previsto orario —;

la lista dei passeggeri indebitamente preferiti rispetto agli aventi diritto;

se la Compagnia abbia accertato comportamenti irregolari da parte del capo-scalo in Genova e, eventualmente, quali provvedimenti abbia adottato o abbia in animo di adottare a carico dei responsabili;

altresì, in qual modo intenda intervenire per tutelare il diritto degli utenti di fronte ad una compagnia che ha il monopolio delle linee nazionali e non garantisce nei confronti di inammissibili favoritismi.

(4-17709)

RISPOSTA. — *In merito allo spiacevole inconveniente riguardante il volo BM 132 Genova-Napoli del 23 dicembre 1989, è emerso che, al termine della fase di accettazione, ad esaurimento dei 172 posti previsti dalla configurazione dell'aeromobile, per un disguido di prenotazione, risultavano eccedenti sette passeggeri. Pertanto, il caposcalo Alitalia, al fine di assicurare comunque agli interessati il volo per Napoli, offriva loro l'immediato trasporto a Linate con mezzi di superficie, in partenza alle 12,40.*

Ai passeggeri veniva, inoltre, comunicato che, in considerazione dei tempi di percorrenza (circa due ore), i primi voli utili da Milano per Napoli risultavano essere i due BM 160 e BM 150, in partenza, rispettivamente, alle ore 15 ed alle ore 17, a seconda della disponibilità di posti, essendo i voli del giorno praticamente completi.

Gli accertamenti esperiti hanno evidenziato che quanto avvenuto è in parte addebitabile a difficoltà di gestione nella fase sperimentale e di prima applicazione di una nuova procedura di prenotazione volta ad evitare il non — show dei passeggeri prenotati e il conseguente overbooking praticato dalle compagnie aeree.

Si rende noto, altresì, che, fin dal maggio 1989 dietro autorizzazione di questo dicastero è stato dato l'avvio, su talune linee nazionali, ad una procedura sperimentale (successivamente estesa dall'ottobre 1989 a tutti i voli nazionali), secondo la quale il passeggero prenotato, deve dare conferma delle reali intenzioni di partire. Con la procedura ticket time limit la prenotazione va convalidata con l'acquisto del biglietto entro 72 ore dalla medesima, scadute le quali la prenotazione viene

cancellata. Sono previsti tempi di convalida inferiori per prenotazioni a ridosso della partenza. Al momento del check-in viene controllata la corrispondenza tra il numero del biglietto comunicato e quello prenotato.

A seguito dell'intervento di questo dicastero la società ATI ha assicurato l'adozione di adeguate misure nel sistema di vendita perché, nel futuro, non abbiano a ripetersi simili spiacevoli episodi esprimendo nel contempo il proprio vivo rincrescimento per l'accaduto.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

è divenuta ormai insostenibile la situazione degli abitanti che vivono nei paesi di Malnate, Vedano, Venegono Superiore e Inferiore per l'attività dell'aeroporto di Venegono, sul quale insistono un aeroclub, scuole di pilotaggio e paracadutismo ed una fabbrica di aerei dell'Aeronautica Macchi;

la zona in questione, densamente popolata, è interessata da aerei di qualsiasi tipo come idrovolanti, elicotteri, aerei, jets, deltaplani, alcuni dei quali sono scuola guida altri, come quelli della Macchi, sono in fase di collaudo, motivo per cui i sorvoli, che vengono effettuati a bassa quota ed a volte con frequenza di 10 primi, costituiscono un serio pericolo per la popolazione del luogo;

il rombo continuo degli aerei provoca un'emissione di rumori superiore a 70 decibel e nel caso di jets, a 120, considerando che il rumore di fondo è di 50 decibel, superiore ai limiti tollerabili consentiti dalla legge secondo la quale un rumore è nocivo quando supera di 3 decibel il rumore di fondo;

si produce un inquinamento atmosferico addizionale rispetto ai valori già alti registrati dalla USL n. 3 per conto del comune di Malnate (aria, acqua, rumori, piogge acide, ...);

inoltre non vengono rispettate né dagli aerei, né dagli elicotteri, né dai jets le prescrizioni di altezza dal punto in cui si trova il velivolo, come prescritto dal regolamento di navigazione aerea;

varie sollecitazioni ad intervenire sono state rivolte dal prefetto di Varese al direttore della circoscrizione aeroportuale di Malpensa senza alcuna risposta;

lo stesso invito è stato rivolto al presidente della USL n. 3 di Varese che, pur avendo conoscenza della situazione, non è intervenuto come di dovere;

il costo del carburante utilizzato per divertimento dagli aeroclub, pari a lire 350 il litro, risulta essere inferiore al normale prezzo di vendita e probabilmente a spese della collettività —;

se è al corrente della situazione nei paesi menzionati in premessa;

se intende intervenire affinché la situazione sopra descritta cessi di esistere nel rispetto della salute pubblica e dell'ambiente secondo gli articoli 659 CP, 450 CP, 844 CC, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 30 del 28 marzo 1983 e successivi aggiornamenti, come l'articolo 32 della Costituzione prevede;

se intende adottare provvedimenti adeguati nei confronti dei sindaci dei paesi in questione, del direttore della circoscrizione aeroportuale di Malpensa e del presidente della USL n. 3 di Varese i quali, pur essendo da anni al corrente della situazione, non hanno fatto nulla per eliminarne le cause, come è previsto dall'articolo 2 CPP;

se intende altresì adottare provvedimenti adeguati nei confronti dei piloti degli aerei, i cui nominativi sono facilmente rilevabili dai registri dell'aeroclub e dell'aeronautica Macchi, ai quali vengono addebitati, oltre agli articoli 844 CC e 659 CP, anche le violazioni del regolamento di navigazione aerea, articolo 125-ter, 125-quater e 111, riguardanti altezze e distanze dal perimetro degli aeroporti, nonché dell'articolo 823 del codice di

navigazione aerea, che riguarda il sorvolo di fondi di proprietà privata;

se intende procedere ad una verifica della questione concernente il carburante a basso costo, che peserebbe ingiustamente sulla collettività. (4-16176)

RISPOSTA. — *L'attività che si svolge nell'aeroporto di Venegono è disciplinata dall'ordinanza n. 5 del 19 dicembre 1988. In base a tale ordinanza tutti gli aeromobili che operano sull'aeroporto (aeroclub Varese per voli d'istruzione, Aermacchi, guardia di finanza, protezione civile — servizio aereo antincendio, aeronautica militare) sono limitati sia nel numero (massimo quattro velivoli in circuito), sia nello spazio aereo (circuiti che escludono il sorvolo di centri abitati), che nelle quote (1.800 ft.QHN per i velivoli convenzionali e 2.500 QHN per i jets).*

A seguito delle continue lamentele sollevate dal signor De Michelis, abitante nella zona, sono stati effettuati nuovi controlli che hanno confermato come l'attività aerea sul campo di Venegono sia effettuata nello scrupoloso rispetto dell'ordinanza succitata. Infatti tutta l'attività di volo si svolge in aderenza alle regole della circolazione aerea, della sicurezza del volo, delle normative ICAO antirumore e delle disposizioni che frequentemente vengono date dalla locale direzione di circoscrizione aeroportuale.

Si rappresenta inoltre che l'aeroclub di Venegono — federato all'aeroclub d'Italia, ente morale di diritto pubblico — usufruisce, limitatamente alle missioni di volo istituzionale, delle esenzioni fiscali sul costo della benzina, come da disposizioni legislative (legge 12 ottobre 1966, n. 850).

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

con apposito decreto è stata istituita la Commissione per i problemi dello autotrasporto internazionale;

sono state chiamate a far parte di tale commissione le associazioni maggiormente rappresentative dell'autotrasporto;

tra le competenze della commissione medesima è compresa la facoltà di fare partecipare, in qualità di uditori, rappresentanti delle associazioni così selezionate agli incontri bilaterali per la definizione di accordi in materia di autotrasporto;

sui verbali ufficiali di detti incontri compare la sigla associativa Unital, non inserita nel decreto istitutivo della commissione in quanto non sufficientemente rappresentativa;

a dimostrazione di quanto sopra, nel decreto che certifica il grado di rappresentatività delle organizzazioni del settore ai fini della ricostituzione dell'albo degli autotrasportatori, l'Unital è all'ultimo posto nella graduatoria;

da parte delle associazioni più rappresentative si è ripetutamente contestato tale inserimento, tanto che sono sulla questione pendenti giudizi di merito davanti al Tar —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza delle ragioni per le quali il suo dicastero ha autorizzato tale riconoscimento, ad avviso dell'interrogante del tutto arbitrario e se intenda effettuare le opportune, immediate verifiche assumendo le conseguenti decisioni nel caso venissero accertate violazioni di fatto e/o di diritto delle norme che presiedono all'istituzione ed al funzionamento della commissione per i problemi dell'autotrasporto internazionale. (4-20816)

RISPOSTA. — *In virtù delle disposizioni di cui al decreto ministeriale del 5 ottobre 1989 la Confederazione generale italiana del traffico e dei trasporti (CONFETRA) può designare un proprio rappresentante in seno alla commissione consultiva per l'autotrasporto internazionale di merci.*

Pertanto, è in tale veste che l'UNITAI partecipa alle riunioni della predetta commissione, oltre che agli incontri bilaterali e ciò indipendentemente dal grado di rappresentatività che tale associazione riveste in seno alla categoria degli autotrasportatori.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CANNELONGA, GALANTE, BARGONE, CIVITA, PERINEI, GELLI, SANNELLA, BRESCIA, VACCA e TOMA. — *Ai Ministri dei trasporti, dell'interno, e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che in un'affollata assemblea di autotrasportatori, tenutasi a Foggia il 17 marzo 1990, è stato denunciato da diversi titolari di aziende di autotrasporto il diffondersi sempre più ampio della pratica, imposta da alcuni grandi commercianti, specie del settore della semola, di fatturare a prezzo di tariffa il costo del trasporto e richiedere contemporaneamente sottobanco rimborsi pari a oltre un terzo di quanto segnato su assegni circolari —:

quali iniziative intendano adottare per accertare l'estensione del fenomeno e quali misure mettere in atto per stroncarlo, anche attivando gli ispettori addetti al controllo dell'attuazione delle tariffe stabilite dalle vigenti norme legislative.
(4-18998)

RISPOSTA. — *Il controllo tariffario è regolato dagli articoli 57 e 58 della legge del 6 giugno 1974, n. 298, e successive norme regolamentari (decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56), i quali prevedono sanzioni a carico dei vettori che non osservano le disposizioni normative relative alle tariffe.*

La legge 30 marzo 1987, n. 132, all'articolo 7 prevede l'estensione al mittente della sola infrazione alla definizione economica delle tariffe.

Dal combinato disposto della legge n. 298 del 1974 e n. 132 del 1987, si evince che le sanzioni devono essere comminate alle imprese mittenti — quali corresponsabili — soltanto a seguito delle sanzioni comminate in prima istanza ai vettori che risultino inadempienti all'applicazione delle tariffe.

La competenza di questo dicastero, non potendo rientrare nel merito di specifiche problematiche e locali contrasti, non può che limitarsi, per quanto riguarda il controllo sulla osservanza della disciplina tariffaria (controllo consistente nel riscontro

della necessaria corrispondenza tra la documentazione contabile — fatture — e la documentazione di trasporto), alle procedure per l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dalla già citata legge n. 298 del 1974, articolo 58, nonché delle successive circolari applicative tra cui fondamentali, la circolare n. 90 del 16 aprile 1983 e la circolare n. 71 del 23 marzo 1984.

Tuttavia con recentissima circolare n. 55 del 2 aprile 1990, per aderire ad analogha richiesta delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, è stato disposto che i direttori degli uffici provinciali della motorizzazione civile pongano in atto tutte le misure necessarie al fine di acquisire presso le sedi delle dieci principali imprese committenti delle corrispondenti province, gli elementi (verifica di libri e documenti, acquisizione di informazioni e chiarimenti) indispensabili alla verifica dell'applicazione delle tariffe obbligatorie del trasporto di merci.

Si riferisce, infine, che presso la procura della Repubblica di Foggia non sono pervenute segnalazioni né denunce il merito ai fatti oggetto dell'interrogazione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CERUTI e CECCHETTO COCO. — *Ai Ministri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Asolo ha approvato il 19 febbraio 1990 una variante al P.R.G. che prevede la possibilità di realizzare, accanto ad una antica fornace, edifici per attività commerciali ed artigianali, per complessivi 35.000 metri cubi;

la zona in questione è sottoposta a vincolo sia paesistico-ambientale che idrogeologico ed è considerata di notevole interesse archeologico, per i numerosi rinvenimenti di materiale preistorico;

gli interventi ipotizzati appaiono incompatibili con i vincoli esistenti e con gli stessi contenuti del P.R.G. vigente;

risulta inoltre carente la documentazione analitica espressamente richiesta dalla legge regionale n. 11 del 5 marzo 1987 —:

se gli interrogati Ministri siano a conoscenza dei fatti su esposti e quali iniziative intendano assumere con l'urgenza che il caso richiede per far rispettare i vincoli esistenti e impedire la realizzazione del programma edificatorio descritto nelle premesse. (4-19122)

RISPOSTA. — *La zona oggetto dell'interrogazione è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497.*

La competente soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Veneto ha comunicato di non essere ancora a conoscenza, in via ufficiale, dei progetti di cui all'interrogazione parlamentare. Tuttavia quando gli stessi perverranno al predetto ufficio, questo si esprimerà nel più assoluto rispetto dei caratteri significativi esistenti e dichiarati di notevole interesse.

L'area, invece, non risulta gravata da vincoli di natura archeologica, in quanto i reperti litici di età paleolitica e mesolitica da essa provenienti sono frutto di ritrovamenti avvenuti alla fine del 1800.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Facchiano.

CICONTE, LAVORATO e SAMA. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere*

quali sono le ragioni del ritardo riscontrato per l'emissione del parere di competenza richiesto dall'ANAS, compartimento di Catanzaro, in data 1° aprile 1986 relativamente ad alcuni tronchi della costruenda Traversale delle Serre che hanno peraltro un loro finanziamento e i cui lavori non possono andare in appalto;

se non ritiene di esprimere detto parere in tempi rapidi tenendo conto che il completamento della Traversale delle Serre è una antica esigenza delle popo-

lazioni locali troppo a lungo rimaste isolate dal resto del territorio regionale, e può portare beneficio all'economia e al turismo della zona. (4-09606)

RISPOSTA. — *L'ANAS di Catanzaro aveva richiesto alla competente soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Cosenza il parere per il progetto generale di massima alla tratta A3-Vazzano-Vallelonga-Montecucco-Chiara-valle-Soverato della Soverato-A3-Trasversale delle Serre in data 25 giugno 1983.*

In risposta a tale richiesta la soprintendenza comunicava all'ANAS di Catanzaro che l'arteria viaria interessava una zona ambientale di rara bellezza anche se le opere riguardano solo in parte le aree sottoposte a tutela al sensi delle leggi 1° giugno 1939, n. 1089 e 29 giugno 1939, n. 1497, per cui si ravvisava la necessità di sopralluoghi congiunti tra ANAS e personale della soprintendenza nelle zone interessate onde evitare guasti irreparabili all'ambiente, specialmente in prossimità della Certosa di Serra San Bruno, opera di rilevanza internazionale.

In data 9 settembre 1983 fu infatti effettuato il sopralluogo di cui sopra per concordare le modalità esecutive dello svincolo di Serra San Bruno per la zona sottoposta a tutela paesaggistica con la legge n. 1497 del 1939 e fu stabilito che in tale tratto fossero evitati movimenti di terreno ad eccezione dell'area di innesto con la strada statale 182, ove si rendeva necessario effettuare uno sbancamento di limitate proporzioni con l'obbligo che le pareti delle scarpate fossero sistemate a verde. Di tali risultati l'ANAS di Catanzaro avrebbe inviato, appena possibile, il relativo progetto.

Il parere della soprintendenza veniva, altresì, sollecitato dal commissario di Governo nella Regione Calabria in data 14 novembre 1984; a tale richiesta la soprintendenza rispondeva comunicando che il parere era subordinato alla presentazione da parte dell'ANAS del relativo progetto-stralcio limitato alle zone vincolate dalla legge n. 1497 del 1939.

Successivamente vi è stata un'istruttoria particolarmente complessa, data la necessità di acquisire una documentazione supplementare che consentisse di valutare la effettiva entità e compatibilità delle opere e delle conseguenti alterazioni introdotte, al fine di ridurre al minimo l'impatto paesistico sul territorio.

Da ultimo questo ministero con nota n. 5897/IIIGA dell'8 novembre 1989 ha invitato nuovamente l'ANAS, in relazione al progetto generale di variazione della traversale delle Serre — quinto tronco — da Chiaravalle centrale a Soverato, a prendere diretti contatti con la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici competente per ridurre al minimo il forte impatto ambientale rilevato nell'intervento, così come proposto.

Ulteriore motivo di ritardo nel rilascio del parere da parte di questa amministrazione è costituito dal fatto che nel gennaio 1990 la soprintendenza archeologica di Reggio Calabria ha evidenziato come le opere proposte ricadessero in aree di interesse archeologico. Ciò ha reso opportuno estendere i predetti sopralluoghi anche a funzionari della competente soprintendenza archeologica per addivenire alla redazione di un progetto che tenga conto di tutti gli aspetti storico-ambientali presenti sul territorio attraversato. Su tale progetto, non appena pervenuto, corredato delle valutazioni delle due soprintendenze per gli aspetti di rispettiva competenza, verrà dato il parere definitivo.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Facchiano.

COLUCCI FRANCESCO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza della situazione in cui si trova l'Ufficio della motorizzazione civile di Milano, che continua ad accumulare gravi ed ingiustificati ritardi nel disbrigo delle pratiche inerenti le patenti di guida e che crea uno stato di confusione inaccettabile fra i cittadini e di seria difficoltà per tutte le « scuole guida » che svolgono la loro attività nella zona di competenza dell'Ufficio predetto;

atteso che:

a) i candidati che devono sostenere l'esame per il rilascio della licenza di guida utilizzano l'apposito « foglio rosa », che ha una validità pari a sei mesi;

b) nell'ambito dei predetti sei mesi i candidati possono sostenere per tre volte l'esame per il rilascio della licenza di guida;

c) gli uffici della motorizzazione civile di Milano non riescono a far fronte ai loro impegni per lo svolgimento degli esami entro la scadenza naturale del citato « foglio rosa »;

d) migliaia di persone che hanno già sostenuto gli esami sono in attesa da molti mesi della licenza di guida —:

che cosa il Ministro interrogato intenda fare al fine di risolvere questa gravissima situazione che comporta seri disagi agli interessati ed alle stesse « scuole guida » e che risulta assolutamente inaccettabile per una città vitale ed in pieno sviluppo come Milano.

(4-19445)

RISPOSTA. — *L'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Milano evade totalmente mese per mese le richieste di esami presentate sia dalle autoscuole che dai privatisti. Inoltre, si evidenzia che le prove richieste dalle autoscuole vengono svolte nei giorni scelti dalle medesime.*

Il tempo che intercorre tra la data dell'esame di guida e l'invio in prefettura della documentazione per il successivo rilascio della patente è di circa un mese.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COLUCCI GAETANO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, per le aree urbane, del turismo e spettacolo e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere:

se al Consorzio degli acquedotti del Cilento (SA), che dovrebbe provvedere alla erogazione idrica per le popolazioni

della costa cilentana, ha programmato — per ovviare ai gravissimi inconvenienti degli scorsi anni — per i prossimi mesi di luglio ed agosto, tenuto conto del noto e prevedibile afflusso turistico, una sufficiente erogazione onde evitare il ripetersi delle eclatanti proteste dei turisti, dei residenti e degli amministratori locali così come avvenuto lo scorso anno con grave danneggiamento dell'immagine e dell'economia dell'intera costa cilentana;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare, ciascuno nei limiti delle proprie competenze, per addivenire alla normalizzazione, in via definitiva del servizio di approvvigionamento idrico sulla costa cilentana sia per l'ordinario fabbisogno delle popolazioni residenti che per le accresciute esigenze e fabbisogno nel periodo estivo. (4-20326)

RISPOSTA. — Si precisa di non poter fornire utili elementi di risposta in quanto la materia concernente l'approvvigionamento idropotabile degli abitati è di competenza regionale.

Sempre di competenza regionale sono, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988 n. 236, le funzioni amministrative relative all'adozione dei piani di intervento per il risanamento ed il miglioramento della qualità delle acque.

I comuni, invece, in forma singola o associata, provvedono alla gestione dei servizi di acquedotto e alla vigilanza sulle condizioni di sicurezza igienico-sanitarie degli stessi.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

COSTA RAFFAELE. — Ai Ministri per la funzione pubblica e dell'interno. — Per sapere se corrisponda al vero la notizia che il tasso medio dell'assenteismo dei 55.000 dipendenti del Comune di Roma sia, come riportato da « L'Europeo », del 35 per cento, corrispondente a 94 giorni annui di assenza dal lavoro (ferie escluse);

quali provvedimenti s'intendano adottare in merito alla grave anomalia denunciata. (4-16602)

RISPOSTA. — I dipendenti in servizio presso il comune di Roma alla data del 31 gennaio 1990 risultano ammontare a 29.221 unità e in tale novero non è compreso il personale delle aziende municipalizzate, le quali godono — come è noto — di autonomia funzionale e non sono inoltre assoggettate alla disciplina normativa di cui alla legge-quadro sul pubblico impiego n. 93 del 1983.

Ciò premesso, per quanto attiene al problema della entità delle assenze effettuate da tali dipendenti, da un'indagine ispettiva fatta eseguire dal Dipartimento della funzione pubblica risulta che per l'anno 1988, in relazione a 26.696 unità di personale in servizio e ad un totale di 9.086.976 giornate lavorative, sono state a vario titolo rilevate assenze per un totale di 1.349.623 giornate lavorative, pari al 14,85 per cento, e ciò a prescindere dal congedo ordinario.

Per l'anno 1989, invece, con riferimento a 29.292 unità di personale e a complessive 8.846.184 giornate lavorative, le assenze riscontrate ammontano ad un totale di 1.300.999 giornate lavorative, pari al 14,71 per cento.

Si fa presente che le voci più significative che hanno determinato tali assenze sono quelle relative a:

malattia:

(per l'anno 1988: assenze per 883.110 giornate lavorative, pari al 9,7 per cento;

per l'anno 1989: assenze per 845.103 giornate, pari al 9,5 per cento);

cure termali:

(per l'anno 1988: assenze per 137.923 giornate lavorative, pari all'1,5 per cento;

(per l'anno 1989: assenze per 145.740 giornate, pari all'1,6 per cento).

Si precisa che tali assenze risultano tutte ampiamente e regolarmente documentate.

Il Ministro per la funzione pubblica: Gaspari.

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

se sia a conoscenza della situazione venutasi a creare nel saluzzese, in provincia di Cuneo, relativamente alla soppressione, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario estivo, di altre quattro corse (eliminati i treni delle 8,50 per Cuneo, delle 12,16 proveniente da Cuneo, delle 20,19 per Savigliano e delle 21,10 per Savigliano) in seguito alla politica dei tagli attuata dalle Ferrovie dello Stato, con i gravi disagi che ne derivano per l'utenza;

quali siano i metodi della rilevazione adottati dalle Ferrovie dello Stato per giustificare tali soppressioni;

quali provvedimenti intenda assumere nell'immediato per porre rimedio alle doglianze che sempre più frequentemente si levano da parte degli utenti in una provincia già fortemente penalizzata nel settore dei trasporti ferroviari.

(4-20030)

RISPOSTA. — *È intendimento dell'Ente ferrovie dello Stato 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/chilometri per i servizi a più bassa frequentazione.

Coerentemente con i suesposti criteri, con l'entrata in vigore dell'orario estivo del corrente anno, sulla tratta Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Cuneo sono stati soppressi i treni 4458, 4459, 4437 e 4440 perché scarsamente frequentati. L'afflusso estremamente ridotto di utenza su tali treni è stato rilevato dal personale viaggiante non solo nei mesi invernali ma anche in quelli estivi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COSTA RAFFAELE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere:

il costo della realizzazione delle opere di restauro e ripulitura della chiesa della Missione di Mondovì Piazza (CN);

se corrisponde al vero che, esauriti i fondi stanziati, si renda ora necessario un ulteriore stanziamento di 600 milioni e se detta somma verrà stanziata. (4-20439)

RISPOSTA. — *I lavori condotti dalla competente soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Torino, stanziati ai sensi della legge n. 67 dell'11 marzo 1988 per un importo di lire 150 milioni, sono stati finalizzati al recupero e restauro della facciata della chiesa in questione. Questa avente una superficie di circa metri quadrati 500 è in pietra riccamente lavorata con fregi, lesene, capitelli, statue, eecetera.*

Per iniziare i lavori si è dovuto realizzare una complessa struttura di ponteggio (circa metri quadrati 550 con 1.800 metri quadrati di tavolato) occorrente al risanamento del paramento murario.

I lavori sono stati svolti in più fasi:

prima fase di lavaggio con acqua nebulizzata tramite impianto di tubazioni aventi microfori affinché non venisse asportato il materiale lapideo, previo primo consolidamento con prodotti chimici di capitelli, mascheroni, fregi in pessime condizioni;

quindi si è passati al restauro del paramento murario con la realizzazione dei giunti in calce e polvere di pietra di colore simile alla tonalità della facciata;

contemporaneamente si è iniziata la fase di restauro e fissaggio dei fregi in pessime condizioni applicando le tecniche di restauro usuale: imbibizione completa del materiale lapideo a cicli continui della durata di circa due settimane, con prodotti chimici a base siliconica; fissaggio e stuccatura del materiale lapideo con impasti consoni al colore della facciata;

terza fase di protezione definitiva delle opere ammalorate con ulteriore protettivo e fissaggio finale, tale ciclo ha avuto una durata di circa un mese.

Inoltre sono state rimosse le due sfere pericolanti poste ai lati della chiesa con autogru, debitamente restaurate in laboratorio e quindi ripristinate in loco, con la realizzazione di nuova sella di appoggio ed asse di collegamento.

È stato quindi rifatto il tetto sul timpano previo restauro delle cornici, quindi posta tutta la faldaleria in rame o piombo a seconda dei casi occorrenti. Inoltre sono state restaurate le due statue in marmo esistenti in facciata con impacchi di cotone e prodotti chimici fino a completa pulizia e con ritocchi finali a bisturi. Sono stati posti antipiccioni, nei punti più critici, pulito le finestre di facciata, il balconcino, ed è stato restaurato e riportato alla luce come all'origine il cornicione intermedio di facciata.

I lavori di particolare difficoltà per la notevole mano d'opera specializzata è durata circa quattro mesi ed ha coperto tutta la cifra stanziata, data anche la notevole estensione della facciata stessa.

Per terminare i lavori occorrono ancora ingenti somme; è da rifare il tetto, e le facciate laterali con rifacimento di intonaco e restauro lapideo ove occorrenti; inoltre vi sono problemi di infiltrazione d'acqua a causa di umidità di risalita per capillarità. Rimane da restaurare ancora la gradinata ed il portone d'ingresso e naturalmente tutto il ciclo di affreschi interni della chiesa.

Occorrerebbe, pertanto, solo per le opere murarie, una cifra non inferiore a lire 600 milioni considerato che il tetto copre una superficie di circa metri quadrati 800 e dovranno montarsi ponteggi per circa metri quadrati duemila. Tale spesa non è stata inserita nel programma della predetta soprintendenza a causa dei notevoli impegni di cantiere che ha già in corso.

Inoltre, pur ritenendo essenziali i lavori alla chiesa della Missione, la soprintendenza di Torino ha cantieri in corso e preminenze ben più gravi dove vi è il pericolo di crollo proprio delle strutture.

Inoltre, con l'esiguo stanziamento a disposizione sul cap. 8100 (circa 1.100 milioni di lire per la media di 30 cantieri) o sul cap. 2102 (circa 570 milioni di lire per la media di 20 cantieri), risulterebbe impossibile al predetto ufficio programmare un cantiere di così vasta portata, tralasciando i cantieri già avviati da anni e che per i pochissimi stanziamenti assegnati non possono ancora concludersi.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Facchiano.

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

se sia informato che il numero telefonico: 45181 corrispondente al centralino del ministero dei trasporti molto sovente, anche nel corso dell'orario di lavoro, non risponde alle chiamate;

se sia informato del fatto che le rare volte in cui un centralinista risponde al cittadino-utente viene riservato un trattamento poco cortese e talvolta scorretto;

quali provvedimenti s'intenda assumere in proposito. (4-21047)

RISPOSTA. — Il recente trasferimento degli uffici della direzione generale della motorizzazione civile dalla sede di via del Policlinico a via dei Monti di Pietralata sta consentendo solo progressivamente un adeguamento delle strutture di servizio (linee telefoniche, collegamenti di bus, eccetera) ai livelli ottimali. Peraltro, con il trasferimento è stato necessario affrontare anche il problema del centralino telefonico, problema prima inesistente in quanto nella precedente sede tale servizio era gestito dall'Ente ferrovie dello Stato. Momentaneamente il lavoro di centralinista viene svolto di fatto dal personale della vigilanza del complesso immobiliare, mentre è in corso l'addestramento di personale della motorizzazione civile non vedente.

Per quanto riguarda la parte tecnica, si ritiene opportuno, altresì, sottolineare che il centralino, di tipo passante, pone in lista di attesa le diverse chiamate, mentre il cen-

tralinista provvede all'evasione delle precedenti. È stata prevista a breve termine l'attivazione di un annuncio per avvisare il chiamante in attesa che la telefonata è stata recepita e che presto potrà entrare in contatto con l'operatore. Non essendoci ancora tale dispositivo, è possibile che si sia erroneamente ritenuto sguarnito il centralino mentre in realtà l'operatore stava evadendo altre chiamate. Si assicura comunque che gli operatori saranno richiamati ad una maggiore cortesia e disponibilità nell'evasione delle chiamate.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

D'ACQUISTO, CARRUS, AUGELLO e DRAGO. — Al Ministro del commercio con l'estero. — Per conoscere:

se sia informato che l'Istituto per il commercio con l'estero — già segnalatosi per la sua disattenzione verso i problemi e le istituzioni del Mezzogiorno — ha organizzato una mostra campionaria in Giappone, dimenticando del tutto la Sicilia e la Sardegna, e raffigurando, in plastico, l'Italia priva delle sue isole;

se non intenda consigliare ai dirigenti dell'ICE un corso accelerato di storia e di geografia, tendente a ricordare loro che l'unità d'Italia si è già compiuta e che la realtà del Paese non può essere ritagliata secondo le inclinazioni particolari dei singoli amministratori, chiamati peraltro a gestire risorse pubbliche.

(4-20999)

RISPOSTA. — Si ha motivo di ritenere che i fatti segnalati si riferiscano ad una iniziativa privata denominata CREATIVITÀ, alla cui organizzazione l'Istituto nazionale per il commercio estero (ICE) è del tutto estraneo, piuttosto che ad una delle numerose manifestazioni organizzate dall'istituto stesso in Giappone.

In effetti, come ha avuto modo di precisare l'ICE — opportunamente interessato al riguardo — nella locandina di tale manifestazione risulta riprodotta un'immagine stilizzata dell'Italia, priva delle isole

maggiori. La medesima immagine, peraltro, risulta essere stata realizzata per un plastico nell'ambito dell'esposizione. Poiché anche la stampa ha dato risalto alla mostra attribuendone la paternità all'ICE, si è grati all'interrogante di aver offerto la possibilità di smentire tali illazioni.

D'altra parte è ben noto — colgo l'occasione per sottolinearlo — che l'istituto, nell'esercizio della propria attività istituzionale, in coerenza alle linee direttrici promozionali tracciate da questo ministero, ha sempre dimostrato una particolare attenzione per i prodotti del Mezzogiorno i quali — basti pensare al settore agroalimentare — hanno sempre trovato adeguata collocazione nelle iniziative promosse dall'ICE, spesso anche in collaborazione con gli organismi locali.

Da ultimo si ricorda che, a conferma dell'interesse rivolto al problema del minor apporto delle imprese del sud alle esportazioni nazionali ed alla necessità di ottenere una inversione di tendenza, nel 1989 è stato dato avvio al Progetto Mezzogiorno che prevede interventi a breve, medio e lungo termine, volti alla promozione, formazione ed informazione delle imprese del sud, spesso di piccole dimensioni ed incapaci di adottare adeguate politiche di marketing.

Il Ministro del commercio con l'estero: Ruggiero.

FIORI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che una parte non irrilevante dell'inquinamento atmosferico è dovuta ai motori delle auto lasciate molto spesso in moto nonostante siano in sosta o in attesa — se non ritenga di emettere un provvedimento che vieti di tenere in moto autoveicoli che non siano in movimento. (4-17614)

RISPOSTA. — Pur convenendo con quanto rilevato nell'interrogazione che il motore acceso delle auto durante la sosta, costituisce una delle cause principali dell'inquinamento atmosferico nei grandi centri urbani, non può non rilevarsi che è estremamente difficile pervenire ad un divieto

generalizzato, tenuto conto delle più svariate cause dalle sosta (al semaforo, per traffico intenso, eccetera). Si comunica che si sta esaminando la possibilità di intensificare da parte dell'ANAS, sulle strade di sua competenza, la segnaletica più idonea ad avvertire gli automobilisti di spegnere il motore in caso di sosta prolungata.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

FIORI. — Ai Ministri del tesoro e per la funzione pubblica. — Per sapere — premesso:

che con sentenza 504/1988 la Corte costituzionale ha concesso al personale della scuola cessato dal servizio dal 1° giugno 1977 al 30 marzo 1978 ricorrente il diritto al recupero dell'anzianità pregressa e la conseguente relativa riliquidazione delle pensioni;

che a seguito di tale sentenza il Ministero del tesoro ha dato disposizioni al Ministero della pubblica istruzione di preparare i decreti di riliquidazione dell'anzianità pregressa anche al personale della scuola cessato dal servizio nello stesso periodo di tempo, ma non ricorrente;

che il Ministero del tesoro ha già iniziato a liquidare il personale di cui sopra —:

perché, atteso che la sentenza della Corte costituzionale costituisce un principio di carattere generale, i benefici di cui trattasi non vengono estesi a tutto il personale statale e delle aziende statali in quiescenza che trovatisi nelle condizioni previste dall'articolo 7 della legge n. 141 del 1985. (4-18977)

RISPOSTA. — La Corte costituzionale con decisione n. 504 del 1988 richiamata nella interrogazione ha, com'è noto, riconosciuto ai dipendenti del comparto scuola collocati a riposo nel periodo 1° giugno 1977 — 1° aprile 1979 il diritto ad usufruire dei benefici economici che la legge 24 luglio

1981, n. 391, aveva invece previsto a favore del solo personale cessato dal servizio successivamente al 1° aprile 1979, operando così per tali dipendenti pubblici una sorta di perequazione dei trattamenti pensionistici.

Ciò premesso, per quanto concerne la domanda se si intendono assumere iniziative per estendere gli effetti della menzionata decisione anche al restante personale statale, si fa presente che è attualmente all'esame del Senato un disegno di legge governativo (atto Senato 2439) preordinato all'attuazione, nel quadriennio 1990-1994, di parziale riallineamento delle pensioni di tutti i dipendenti pubblici, utilizzando i fondi appositamente stanziati dalla legge finanziaria 1990.

Il Ministro per la funzione pubblica: Gaspari.

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

l'atrio della stazione delle ferrovie dello Stato in Busto Arsizio è risultato in tempi recenti oggetto di ammodernamento;

nel corso di tali lavori si è provveduto alla sostituzione delle tre porte di accesso;

una di dette porte si presenta tuttora sbarrata con assi di legno, probabilmente per prevenirne la fuoriuscita dalla sede, a causa di un'errata installazione —:

a chi va fatta risalire la responsabilità dell'instabilità di tale porta;

se l'installazione sia stata egualmente pagata;

quali provvedimenti si intendano adottare per la sistemazione definitiva.

(4-19534)

RISPOSTA. — Alcuni mesi fa una delle porte di ingresso della stazione di Busto Arsizio, sostituite nel corso dei lavori di sistemazione del fabbricato viaggiatori, av-

venuti nel settembre 1985, è stata forzata da ignoti e pertanto danneggiata.

Per ripristinare la chiusura manomessa, il vano è stato temporaneamente bloccato; attualmente la porta risulta riparata e perfettamente funzionante.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

i collegamenti ferroviari da Livorno a Firenze non sono sufficienti a coprire le relazioni fra la città labronica ed il capoluogo della Toscana e che, in particolare, vi sono lunghi periodi della giornata in cui per molte ore non esistono treni diretti (ad esempio per l'intera mattinata);

analoga situazione si verifica per i viaggi in senso inverso fra Firenze e Livorno;

al contrario, invece (anche per le necessità dei collegamenti fra Firenze e l'aeroporto di Pisa) i collegamenti sono frequentissimi —:

se non si preveda di istituire alcuni treni locali fra Livorno e viceversa in coincidenza con quelli della linea Firenze-Pisa;

se, in alternativa (anche al fine di creare un collegamento ferroviario fra Livorno e lo scalo aereo di Pisa) non si preveda la realizzazione di una breve bretella ferroviaria di collegamento a raccordo fra la Pisa-Livorno e l'aeroporto per consentire di prolungare la linea Firenze-Pisa aeroporto fino alla stazione di Livorno. (4-19598)

RISPOSTA. — Dal momento che sulla linea Firenze-Pisa si effettua già, con cadenza oraria, un servizio Firenze-Pisa-aeroporto, è difficile prevedere analoga impostazione per Livorno. Per soddisfare le esigenze di collegamento fra Livorno e Firenze è possibile integrare l'offerta dei servizi diretti prevedendo delle coincidenze nella stazione di Pisa centrale.

Per migliorare almeno in parte la situazione, con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1990 è stata istituita una nuova coppia di diretti in partenza da Firenze Santa Maria Novella alle ore 18,40 e da Livorno centrale alle ore 18,10; nel contempo è stata curata anche la velocizzazione di altri treni già programmati, riducendone i tempi di percorrenza.

Per quanto concerne la costruzione di una bretella tra la stazione di Pisa aeroporto e la linea Pisa-Livorno, per collegare direttamente l'aeroporto stesso con Livorno, l'Ente ferrovie dello Stato riferisce che una tale opera, implicante problemi di notevole complessità, non è ritenuta al momento di primaria necessità in considerazione del modesto volume di traffico viaggiatori interessato a tale collegamento.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MACERATINI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

a Ponza (Latina) l'unica arteria stradale dell'isola, che allaccia Ponza-porto alla frazione « Le Forna », versa ormai da anni in cattive condizioni di agibilità con grave pericolo per gli automobilisti;

con la stagione estiva la situazione peggiora ulteriormente per l'afflusso dei turisti —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per l'urgente effettuazione delle necessarie opere che conferiscano adeguati livelli di sicurezza a questa importante arteria dell'isola pontina. (4-14683)

RISPOSTA. — I lavori di manutenzione della strada che allaccia il porto di Ponza alla frazione La Forna sono a carico del comune di Ponza, la cui attività ricade sotto il controllo della Ragione Lazio.

Pertanto, non sussiste alcun potere di intervento su tale arteria da parte dall'Azienda nazionale autonoma delle strade.

Il Ministro dei lavori pubblici: Prandini.

MASINI, ANGELINI GIORDANO, RICCI e CAPACCI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con il nuovo orario ferroviario per il periodo maggio-settembre 1990 sulla linea Bologna-Rimini-Ancona è prevista un'ulteriore riduzione di treni nonché di fermate nelle stazioni di Faenza, Forlì, Cesena;

la scelta di progressiva riduzione del servizio ferroviario in atto da qualche anno particolarmente nell'area forlivese sta provocando disagi gravi fra gli utenti e soprattutto fra pendolari, lavoratori e studenti;

recentemente sono sorti comitati di utenti che, in accordo con le organizzazioni sindacali confederali, hanno raccolto migliaia di firme per rivendicare un diverso e migliore servizio di trasporto ferroviario;

in particolare, risultano prioritarie e urgenti tre scelte: garantire la fermata a Forlì dei treni IC 573 e 575 — partenza da Bologna alle ore 13,53 e 15,53 per Rimini-Taranto —; mantenere il treno espresso 711 in partenza da Bologna alle ore 14,05 con relative fermate a Faenza, Forlì, Cesena, Rimini; coprire le fasce orarie comprese fra le ore 8,37 e le 11,29 e fra le 14,37 e le 16,37, nonché fra le 0,15 e le 4,55, attualmente sprovviste di servizio ferroviario;

tali e altre analoghe richieste già da tempo avanzate sia dai comitati di utenti sia dalle amministrazioni locali e dalla provincia di Forlì non hanno finora ottenuto alcuna risposta né da parte della direzione FF.SS., né dello stesso Ministero dei trasporti —:

quali provvedimenti urgenti intenda assumere per consentire che i cittadini del territorio faentino, forlivese e cesenate, finora gravemente penalizzati dalle scelte delle FF.SS., possano utilizzare un servizio ferroviario (pubblico) la cui attuale organizzazione per le scelte che la sottendono è del tutto contraria ai bisogni reali dell'utenza. (4-19616)

RISPOSTA. — *Contrariamente a quanto lamentato, con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1990, il servizio ferroviario interessante le città di Faenza, Forlì e Cesena (linea Bologna-Rimini-Ancona) è stato potenziato, anche in considerazione del traffico turistico stagionale. Infatti, rispetto al precedente orario 1989 il traffico riguardante le suddette città è stato aumentato introducendo treni permanenti, periodici ed estivi.*

Per quanto riguarda la fermata a Forlì dei treni intercity 573 e 575, l'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che data la tipologia dei suddetti, considerati di primo livello e a lungo percorso, non è possibile assecondare tale richiesta; infatti gli intercity, istituiti come collegamento veloce di estremità, espletano pochissime fermate intermedie ed in località centri di hinterland in grado di garantire una grande movimentazione di viaggiatori. Da tali località, poi, per raggiungere le diverse destinazioni, sono previste altre categorie di treni, come i diretti ed i locali.

Poiché gli intercity 573 e 575 effettuano fermate a Rimini, rispettivamente alle ore 14,59 e alle ore 17 l'utenza da Forlì può per l'intercity 573 servirsi dell'espresso 323 che giunge a Rimini alle 14,21 e per il 575 usufruire di un treno locale, di un diretto, o dell'espresso periodico che giungono a Rimini, rispettivamente alle ore 16,14, 15,59 e 16,46. Comunque per venire incontro alle necessità dei viaggiatori e per offrire un servizio più razionale è stata assegnata la fermata a Forlì degli intercity 566 (Ancona-Milano), 577 (Milano-Ancona), 572 (Bari-Bologna) e 569 (Bologna-Bari). Per il treno espresso 711 Bologna-Rimini, soppresso con il nuovo orario estivo per scarsa frequentazione, è stato previsto il ripristino con l'attivazione dell'orario invernale.

Nelle due fasce orarie individuate tra le ore 8,37 e le 11,29 e tra le ore 14,37 e le 16,37, è stata disposta, per il periodo estivo, sulla linea di cui trattasi, la circolazione di tre espressi, due diretti ed un locale.

Circa la terza fascia compresa tra le ore 0,15 e le 4,55, interessante esclusivamente il traffico notturno e quindi a lunga percor-

renza, non sono state apportate variazioni in quanto le richieste non sono risultate tali da giustificare un aumento dell'offerta.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

le imprese italiane di trasporto esercenti il traffico internazionale presentano apposita istanza al Ministero dei trasporti per concorrere alla graduatoria per l'assegnazione delle autorizzazioni al trasporto internazionale (C.E.E.);

dal mese di marzo la direzione centrale III della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ha provveduto ad inviare tutta la documentazione al ministero competente, e che nel mese di giugno il gabinetto del Ministro ha restituito la documentazione alla Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione richiedendo il parere dell'apposita commissione —:

quali siano i motivi che hanno indotto il Ministro a chiedere il parere della commissione considerato che per tali richieste non è previsto;

quali siano i motivi che fanno ritardare la firma dei decreti da parte del Ministro;

se sia a conoscenza che il ritardo nel rilascio delle autorizzazioni mette in difficoltà le imprese di trasporto italiane nei confronti della concorrenza straniera che riceve l'autorizzazione fin dal mese di gennaio di ogni anno. (4-20779)

RISPOSTA. — *Il decreto ministeriale relativo alla graduatoria per l'assegnazione delle autorizzazioni permanenti per l'effettuazione di trasporti internazionali su tutto il territorio CEE è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 175 del 28 luglio 1990 e questo dicastero ha già consegnato le autorizzazioni medesime ai vettori interessati.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MATTIOLI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere — premesso che

gli amministratori comunali di Pompei non avrebbero ancora portato a termine l'insediamento di edilizia economica e popolare previsto dal vigente piano regolatore in via Moregine (esistono attualmente ancora tre lotti da realizzare);

nonostante, sarebbe nelle intenzioni degli stessi amministratori imbastire nuove iniziative di speculazione edilizia: sarebbero stati approvati alcuni atti amministrativi per invadere di cemento un'altra zona cittadina, via Crapolla; si starebbero in sostanza realizzando villette, facendo ricorso alle norme inerenti l'edilizia economica e popolare;

il rapporto vani-abitanti sarebbe stato largamente superato in questi ultimi anni dalle costruzioni legittime e, in misura maggiore, da quelle illegittime (queste ultime nell'ordine di alcune migliaia, senza alcun provvedimento sanzionatorio o di regolarizzazione da parte del comune);

non si sarebbe verificato l'incremento demografico previsto dal piano regolatore, anzi la tendenza risulterebbe decrescente;

costruzioni abusive sarebbero state realizzate anche laddove il piano regolatore pone vincolo di destinazione a opere pubbliche —

1) se risulta ai ministri che i fatti esposti rispondano a verità;

2) quali iniziative si intendano prendere per quanto di competenza per bloccare nuovi insediamenti abitativi in contrasto con le tendenze demografiche, realizzate con strumenti impropri (edilizia popolare per fare villette) e con obiettivi smaccatamente speculativi;

3) quali iniziative si intendano prendere per contrastare il dilagare dell'abusivismo nel comune di Pompei e per abbattere gli edifici abusivi già realizzati.

(4-09673)

RISPOSTA. — *L'attuazione degli insediamenti abitativi non rientra nella competenza di questo ministero poiché l'iniziativa di elaborazione e di realizzazione dei piani di edilizia economica e popolare di cui alla legge n. 187 del 1962 è demandata alle amministrazioni comunali e regionali interessate.*

Si precisa, inoltre, che questo ministero a norma dell'articolo 4 della legge n. 47 del 1985, non dispone di poteri di vigilanza e di intervento in materia di abusivismo edilizio.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

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

fino a qualche mese fa le Ferrovie dello Stato assicuravano il trasporto di numerosi pendolari da Modica, Ragusa, Comiso e Vittoria verso lo stabilimento Anic di Gela;

negli ultimi tempi invece il servizio è assicurato a mezzo di pullman che non garantiscono né puntualità né sicurezza, con vivo disappunto di numerosi lavoratori —:

per quale motivo il servizio su ferrovia è stato sostituito da quello a mezzo di pullman;

se non ritiene opportuno ripristinare il mezzo di trasporto ferroviario, così come richiesto dai lavoratori pendolari.

(4-19806)

RISPOSTA. — *I servizi pendolari effettuati con pullmans da Modica per Gela sono avvenuti solo occasionalmente per garantire, comunque, il servizio durante manifestazioni di sciopero o per interruzioni accidentali della linea.*

Per il resto, i treni che svolgono tali servizi hanno sempre circolato regolarmente.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

ci si trova di fronte al tentativo, messo in atto dalle Ferrovie dello Stato, di disabilitare la stazione di Mirto-Crosia sulla linea ferroviaria jonica in provincia di Cosenza;

tale stazione serve un bacino di utenza di oltre 30 mila abitanti con un movimento di cassa passato in tre anni da 5 a 12 milioni mensili —:

quali sono le ragioni di un ulteriore indebolimento dei servizi pubblici in un'area marginale della Calabria che ha, al contrario, bisogno di interventi di rafforzamento anche nel settore dei trasporti. (4-19944)

RISPOSTA. — *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.*

Naturalmente le nuove condizioni di esercizio derivanti dal processo di automazione in atto e dall'applicazione di tecnologie avanzate che permetteranno il controllo centralizzato della circolazione dei treni, comporteranno un opportuno adeguamento delle strutture operative per evitare improduttive sovrapposizioni gestionali.

In tale quadro anche la stazione di Mirto Crosia potrà subire delle modifiche organizzative che non pregiudicheranno in ogni caso, i servizi finora garantiti, secondo criteri di obiettiva valutazione, in un contesto di opportunità gestionali improntate a criteri di efficienza ed economicità.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

NAPPI, GEREMICCA, FRANCESE e RIDI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che:

nella città di Nola (NA) così come in tutta l'area metropolitana permangono, a oramai quasi dieci anni dal terremoto del 1980, situazioni di grave emergenza abitativa;

in particolare, risultano ancora oggi abusivamente occupati oltre 200 alloggi ERP, già assegnati ai legittimi vincitori del bando di concorso relativo;

risultano altresì abusivamente occupate alcune decine di appartamenti di proprietà comunale ed altri, acquistati con i fondi « 219 », sono stati assegnati a nuclei familiari che non esprimevano né bisogno, né diritto;

esistono centinaia di appartamenti privati sfitti;

sono a disposizione dell'amministrazione comunale e inutilizzati 3,5 miliardi di lire circa relativi alla « 219 » per l'acquisto di alloggi da destinare a famiglie senza-tetto;

in tale situazione continua dopo dieci anni il vero e proprio « calvario » di circa 15 nuclei familiari senza-tetto che in tutti questi anni sono passati dai *container*, all'albergo, ad un ex convento sconosciuto risultato inagibile dal punto di vista statico e inabitabile dal punto di vista igienico-sanitario;

l'unico modo che l'amministrazione comunale ha saputo trovare per rispondere al problema è rappresentato dalla richiesta di *container* che, contro lo stesso parere della prefettura di Napoli, sono stati concessi ed installati —;

se non considerino semplicemente scandaloso che dieci anni dopo il terremoto, si debba tornare all'utilizzo di *container*;

se e quali interventi urgenti intendano assumere per consentire una risposta di civiltà nei confronti di bisogni e di diritti così fortemente offesi. (4-19327)

RISPOSTA. — *Sull'interrogazione specificata in oggetto né il Ministero dei lavori pubblici né il ministro per il coordinamento*

della protezione civile dispongono di elementi di risposta, in quanto la materia trattata riguarda immobili di esclusiva competenza degli enti locali.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

NICOTRA e SAPIENZA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da informazioni di stampa risulta che il Comitato CEE, nella formazione del piano strategico per l'individuazione degli aeroporti europei di 1^a e 2^a categoria, ha escluso lo scalo di Catania precludendo così qualunque intervento comunitario, anche finanziario, a sostegno e rilancio di Fontanarossa;

lo scalo catanese (3° in Italia per movimento passeggeri, già internazionale da tempo in quanto vi transitano le compagnie di linea Lufthansa, Air France, Swissair, Air Malta e di fondamentale importanza per le compagnie charteristiche che in numero di 50 vi atterrano) movimentata un afflusso medio annuo di circa 2 milioni di passeggeri nazionali, europei ed extraeuropei con un indice percentuale di incremento di oltre il 10 per cento costante e con intuibile notevolissima ricaduta positiva su tutte le attività economiche del terziario ricettivo della Sicilia orientale;

inoltre, l'esclusione dai programmi CEE penalizza gravemente in prospettiva lo scalo in quanto, con ciò, esso sarà sicuramente escluso da tutti gli interventi economici e di sostegno previsti per gli aeroporti europei anche in vista sia del mercato unico che della *deregulation*;

con vivo rammarico si constata che ancora una volta le infrastrutture di trasporto siciliano, e in special modo quelle gravitanti nell'*hinterland* catanese, vengono sistematicamente « dimenticate » dai programmi nazionali e internazionali comunitari —

se il Ministro dei trasporti non intenda farsi carico e riportare, in tutte le sedi proprie di competenza, il ruolo dell'aeroporto catanese, rivedendone la classificazione e ricordando che per posizione geografica quello di Catania può ritenersi il principale aeroporto del bacino del Mediterraneo e quindi punto di unione tra il continente europeo, quello africano ed i Paesi del medio oriente.

(4-19482)

RISPOSTA. — Il comitato infrastruttura dei trasporti della Comunità economica europea si è riunito il giorno 5 aprile 1990 a Bruxelles per valutare i progetti di reti infrastrutturali di trasporto di interesse comunitario.

Poiché è emerso l'insufficiente rappresentatività degli scali aeroportuali italiani, nel corso della riunione è stata avanzata la richiesta che nella suddetta rete vengano inseriti gli scali aeroportuali di Catania, Cagliari, Genova e Bari, sia per rilevanza di traffico, che per l'esigenza di una più equa presenza, nella rete dei collegamenti europei, delle ragioni meridionali e insulari del Paese; ciò oltre gli scali già indicati di Roma, Milano, Torino, Napoli, Venezia, Bologna e Palermo.

La richiesta avanzata è in armonia con le risultanze del piano generale degli aeroporti, elaborato a suo tempo da questo ministero, e del più ampio piano generale trasporti di recente aggiornato.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ORCIARI. — Ai Ministri del tesoro e per la funzione pubblica. — Per conoscere — premesso che:

con sentenza n. 504 del 1988 della Corte costituzionale è stato giustamente stabilito che la corresponsione degli arretrati per le anzianità pregresse a favore del personale docente e non docente della scuola deve decorrere dal 1° gennaio 1981 e non dal 1986, come in un primo tempo annunciato;

i sindacati unitari dei Pensionati hanno immediatamente rivendicato che il beneficio doveva essere esteso a tutti gli statali che hanno avuto riconosciute anzianità pregresse;

il Ministro del tesoro del precedente Governo aveva dichiarato fondata la rivendicazione chiedendo che nella finanziaria fosse prevista la copertura della relativa spesa;

nella legge finanziaria 1990 è stata invece compresa la copertura della spesa per il solo personale della scuola a favore del quale sono state emanate le disposizioni di contabilizzazione;

rimane però aperta la rivendicazione di estensione del beneficio a tutto il restante personale statale che ha ricevuto o che riceverà gli arretrati a decorrere dal 1986 —

se siano in corso di adozione provvedimenti legislativi tendenti a riconoscere a tutte le categorie dei pensionati, aventi titolo al beneficio, gli stessi diritti dei quali per il momento beneficieranno soltanto gli ex dipendenti del Ministero della pubblica istruzione. (4-19509)

RISPOSTA. — La Corte costituzionale con decisione n. 504 del 1988 richiamata nella interrogazione ha, com'è noto, riconosciuto ai dipendenti del comparto scuola collocati a riposo nel periodo 1° giugno 1977-1° aprile 1979 il diritto ad usufruire dei benefici economici che la legge 24 luglio 1981, n. 391, aveva invece previsto a favore del solo personale cessato dal servizio successivamente al 1° aprile 1979, operando così per tali dipendenti pubblici una sorta di perequazione dei trattamenti pensionistici.

Ciò premesso, per quanto concerne la domanda se si intendono assumere iniziative per estendere gli effetti della menzionata decisione anche al restante personale statale, si fa presente che è attualmente all'esame del Senato un disegno di legge governativo (atto Senato 2439) preordinato all'attuazione, nel quadriennio 1990-1994, di un parziale riallineamento delle pensioni

di tutti i dipendenti pubblici, utilizzando i fondi appositamente stanziati dalla legge finanziaria 1990.

Il Ministro per la funzione pubblica: Gaspari.

PARLATO. — *Ai Ministri dei beni culturali ed ambientali, dei trasporti e dell'interno.* — Per conoscere; se risponde a verità che secondo un perverso progetto della Sepsa si vorrebbero cancellare due preziose testimonianze del razionalismo architettonico degli anni trenta, esistenti a Napoli e cioè le due stazioni-realizzate negli anni 1939/1940 dall'architetto Frediano Frediani, formatosi alla scuola di Luigi Cosenza, in via Leopardi ed in P.le Tecchio (le stazioni cioè di Fuorigrotta e della Mostra d'Oltremare) per sostituirle — invece che restaurarie — con due nuove costose costruzioni moderne;

se alla Soprintendenza ed al comune di Napoli consti che le due stazioni, l'una della linea « cumana » e l'altra della linea « circumflegrea », entrambe gestite dalla Sepsa — sono ispirate, quella di Via Leopardi al bellissimo esempio del tempio di Diana a Baia, e l'altro ad un modulo realizzato su uno spazio imperniato su un unico pilastro centrale ad ombrello e che nelle due strutture si riscontra l'impiego di materiali del tutto nuovi per l'epoca (vetro-cemento e calcestruzzo armato) con delicati ed austeri marmi di calpestio ed alle pareti, con un inconfondibile stile ancora visibile, pur nell'incredibile abbandono e degrado che si è consentito devastassero gli ambienti —:

quali costi avrebbe l'abbattimento e la ricostruzione delle due stazioni ferroviarie e se non si ritenga in ogni caso opportuno, oltre che certamente più economico operare nel doveroso rispetto della memoria architettonica dell'epoca, provvedendo solo al riassetto statico, estetico e funzionale delle due stazioni;

se il comune di Napoli abbia già consentito o intenda consentire al rilascio

della concessione edilizia o se l'aberrante scempio programmato rientri nella sola responsabilità del « maleintenzionato » commissariato straordinario di Governo per la regione Campania ex legge n. 2197. (4-04912)

RISPOSTA. — *I progetti di ammodernamento approvati per le stazioni di Fuorigrotta e di Mostra della ferrovia Cumana non prevedono alcun intervento che modifichi la struttura architettonica dei fabbricati esistenti.*

Il Ministero dell'interno ha fatto presente che la SEPSA, a suo tempo, rivolse istanza al presidente della giunta regionale della Campania affinché nel programma di adeguamento del sistema di trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico di cui all'articolo 11 della legge n. 887 del 1984, venisse prevista la ristrutturazione delle stazioni della ferrovia Cumana.

Il presidente della giunta regionale della Campania commissario straordinario del Governo, accogliendo le istanze della SEPSA, con ordinanza n. 671 del 30 settembre 1986, affidava la concessione all'associazione temporanea tra le imprese Raiola ingegner Angelo SpA e ingegner Salvatore Fiore SpA, la progettazione e la realizzazione della sistemazione delle stazioni ubicate sulla linea Cumana, incluse quella di Montesanto.

Allo stato risultano approvati con ordinanza n. 397 in data 4 aprile 1987 del presidente della giunta regionale della Campania, i progetti di massima di 17 stazioni della ferrovia Cumana comprese quelle di Fuorigrotta (sita in via Leopardi) e di Mostra (sita in piazzale Tecchio) e sono in corso di esecuzione i progetti esecutivi.

Considerato che nella ristrutturazione delle stazioni, deve essere rispettata la normativa riguardante gli handicappati, quella UNIFER riguardante i locali di servizio nelle stazioni nonché le norme generali per l'igiene del lavoro (decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 303) per gli ambienti interessanti il personale viaggiante, atteso che la stazione di Fuorigrotta a suo tempo progettate

dall'architetto Frediani, attualmente è costituita da un solo ambiente con piccolissimi servizi di supporto, che l'edificio non è ampliabile per mancanza di spazi esterni né tantomeno sopraelevabile, non potendosi sopprimere la situazione come funzione e restaurarla al fine di conservare la testimonianza storica (si tratta solo di un semplice decoroso esempio del razionalismo architettonico degli anni trenta) si è reso indispensabile prevederne la demolizione e la ricostruzione in sito, di un manufatto altrettanto decoroso, peraltro progettato dal professore architetto Nicola Pagliara.

Diverso il caso della stazione di Mostra, per la quale è stato previsto il restauro filologico del manufatto Frediani, considerato che è stato possibile prevedere la costruzione a se stante e diversamente ubicata di una struttura in acciaio contenente tutti i servizi tecnologici necessari, facendo così salve funzionalità e testimonianze storiche.

Da ultimo, per quanto di più stretta competenza di questa amministrazione, si fa presente che per quanto concerne l'ammodernamento ed il potenziamento della stazione di piazzale Tecchio, il relativo progetto è stato approvato dalla soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli in data 20 febbraio 1989.

Per quanto riguarda, invece, il progetto riguardante la stazione ferroviaria di Fuorigrotta, tale progetto è stato inviato in data 15 dicembre 1988 alla soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli per il nulla-osta di competenza.

Detto progetto, prevedeva la demolizione dell'attuale stazione e la ricostruzione sullo stesso sito del nuovo impianto.

Per quanto riguarda la attuale stazione, si fa presente che con nota n. 12022 del 26 maggio 1988 la predetta soprintendenza aveva notificato alla SEPSA, ente proprietario, il suo interesse particolarmente importante, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 1089 del 1939, trattandosi di una costruzione realizzata quasi cinquanta anni orsono, nel 1939-40, dall'architetto Frediano Frediani, testimonianza del razionalismo architettonico dell'epoca.

Il progetto della nuova stazione, necessario per poter far fronte alle attuali esigenze della nuova linea Cumana che è in corso di trasformazione con carattere di linea Metropolitana di tipo sub-urbano a doppio binario, appare ben inserito nel contesto ambientale e degno di ogni considerazione.

Tale progetto fu trasmesso dalla soprintendenza di Napoli al competente ufficio centrale per i beni ambientali, architettonici, archeologici artistici e storici che ha ritenuto ammissibile l'intervento proposto, prescrivendo nel contempo un recupero dell'impronta e del segno dell'edificio esistente interessato dai lavori, nel contesto del tessuto urbano.

Tale prescrizione è stata recepita dalla soprintendenza di Napoli che con nota n. 15315 del 4 luglio 1990 ne ha dato comunicazione all'associazione temporanea di imprese riunite Fiore-Raiola, ditta concessionaria per conto del presidente della giunta regionale della Campania, nella qualità di commissario straordinario di Governo per gli interventi post-terremoto di Napoli.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Facchiano.

PARLATO e MANNA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri per i beni culturali ed ambientali, per gli affari regionali e dei trasporti. — Per conoscere — premesso che

a seguito della interrogazione n. 4-04912 del 2 marzo 1988 (la quale, manco a dirlo, non ha avuto ancora risposta) la soprintendenza ai beni architettonici ed ambientali di Napoli ha inviato alla S.E.P.S.A. ed al Ministero dei trasporti, a mezzo del proprio funzionario di zona, l'architetto Adolfo De Pertis, atto di notifica di notevole e rilevante interesse artistico-monumentale riguardante gli edifici delle stazioni della ferrovia Cumana di Via Leopardi e di Piazzale Tecchio, nel quartiere di Fuorigrotta;

come è noto a tutti, tranne che alla purtroppo numerosa schiera degli specu-

latori di periferia e degli uccisori della memoria storica, artistica, ambientale ed architettonica, la notifica del suddetto atto comporta l'obbligo di sottoporre alla sovrintendenza, per l'eventuale approvazione, qualsiasi progetto di trasformazione dei beni notificati;

logica, cultura, rispetto per la memoria architettonica ed ambientale dei luoghi, ed anche sensibilità ed intelligenza, avrebbero dovuto comportare che, come richiesto in precedenza, non si avesse il « camorristico » ed arrogante ardire di presentare progetti di trasformazione che distruggessero le opere realizzate negli anni '39-'40 su progetto dell'architetto Frediano Frediani (tanto rilevanti che la notissima rivista internazionale di architettura CASABELLA se ne è occupata nel numero di luglio-agosto 1988), ma che si avesse l'accortezza di intervenire per gli ammodernamenti eventualmente necessari di tutto, ma non della struttura architettonica delle due stazioni; senonché sono stati presentati alla soprintendenza, con molta disinvoltura, due progetti, che prevedono la distruzione delle significative opere architettoniche del Frediani, da parte del Presidente della Giunta Regionale della Campania e Commissario Straordinario del Governo, recanti i seguenti dati: « Programma di adeguamento del sistema di trasporto internodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico da attuarsi ai sensi dell'articolo 11 della legge 887/84. Ordinanza n. 671 del 30/9/1986. Convenzione di Concessione rep. n. 279 del 18/1 2/1 986. Concessionario: Associazione temporanea di imprese FIORE-RAIOLA (capofila), Impresa ing. S. Fiore s.p.a. Napoli (associata) Impresa ing. A. Raiola s.p.a. Napoli. Responsabile della progettazione: dottor ing. Giorgio Fiore; progetto: Tecnosistem s.p.a. Napoli; Progetto architettonico: professore arch. Nicola Pagliara. Dati dei grafici: giugno 1987 » —:

se il Governo intenda urgentemente intervenire per impedire l'ennesimo scempio anche architettonico ed ambientale a

Napoli e nella zona (si ricordino l'abbattimento dell'edificio dell'Istituto Motori e talune squallide iniziative edilizie di assalto nella Mostra d'Oltremare), attraverso il rifiuto di rilascio del nulla-osta da parte della competente sovrintendenza, il cui parere sembra qualcuno voglia condizionare per impedirle di esprimere avviso nettamente contrario alla demolizione (stazione di via Leopardi) e alterazione (stazione di piazzale Tecchio) delle opere architettoniche progettate dal Frediani e che costituiscono un rilevante riferimento architettonico per l'epoca in cui iurono realizzate e per la storia napoletana della edilizia pubblica e del complesso urbanistico degli interventi svolti negli anni '30 e '40 a Napoli ed in particolare nel quartiere di Fuorigrotta.

(4-08865)

RISPOSTA. — I progetti di ammodernamento approvati per le stazioni di Fuorigrotta e di Mostra della ferrovia Cumana non prevedono alcun intervento che modifichi la struttura architettonica dei fabbricati esistenti.

Il Ministero dell'interno ha fatto presente che la SEPSA, a suo tempo, rivolse istanza al presidente della giunta regionale della Campania affinché nel programma di adeguamento del sistema di trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico di cui all'articolo 11 della legge n. 887/84, venisse prevista la ristrutturazione delle stazioni della ferrovia Cumana.

Il presidente della giunta regionale della Campania — commissario straordinario del Governo, accogliendo le istanze della SEPSA, con ordinanza n. 671 del 30 settembre 1986, affidava la concessione all'associazione temporanea tra le imprese Raiola ingegner Angelo SpA e ingegner Salvatore Fiore SpA, la progettazione e la realizzazione della sistemazione delle stazioni ubicate sulla linea Cumana, incluse quella di Montesanto.

Allo stato risultano approvati con ordinanza n. 397 in data 4 aprile 1987 del presidente della giunta regionale della Campania, i progetti di massima di 17 stazioni

della ferrovia Cumana comprese quelle di Fuorigrotta (sita in via Leopardi) e di Mostra (sita in piazzale Tecchio) e sono in corso di esecuzione i progetti esecutivi.

Considerato che nella ristrutturazione delle stazioni, deve essere rispettata la normativa riguardante gli handicappati, quella UNIFER riguardante i locali di servizio nelle stazioni nonché le norme generali per l'igiene del lavoro (decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 303) per gli ambienti interessanti il personale viaggiante, atteso che la stazione di Fuorigrotta a suo tempo progettata dall'architetto Frediani, attualmente è costituita da un solo ambiente con piccolissimi servizi di supporto, che l'edificio non è ampliabile per mancanza di spazi esterni né tantomeno sopraelevabile, non potendosi sopprimere la situazione come funzione e restaurarla al fine di conservare la testimonianza storica (si tratta solo di un semplice decoroso esempio del razionalismo architettonico degli anni trenta) si è reso indispensabile prevederne la demolizione e la ricostruzione in sito, di un manufatto altrettanto decoroso, peraltro progettato dal professore architetto Nicola Pagliara.

Diverso il caso della stazione di Mostra, per la quale è stato previsto il restauro filologico del manufatto Frediani, considerato che è stato possibile prevedere la costruzione a se stante e diversamente ubicata di una struttura in acciaio contenente tutti i servizi tecnologici necessari, facendo così salve funzionalità e testimonianze storiche.

Da ultimo, per quanto di più stretta competenza di questa amministrazione, si fa presente che per quanto concerne l'ammodernamento ed il potenziamento della stazione di piazzale Tecchio, il relativo progetto è stato approvato dalla soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli in data 20 febbraio 1989.

Per quanto riguarda, invece, il progetto riguardante la stazione ferroviaria di Fuorigrotta, tale progetto è stato inviato in data 15 dicembre 1988 alla soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli per il nulla-osta di competenza.

Detto progetto, prevedeva la demolizione dell'attuale stazione e la ricostruzione sullo stesso sito del nuovo impianto.

Per quanto riguarda la attuale stazione si fa presente che con nota n. 12022 del 26 maggio 1988 la predetta soprintendenza aveva notificato alla SEPSA, ente proprietario, il suo interesse particolarmente importante, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 1089 del 1939, trattandosi di una costruzione realizzata quasi cinquanta anni orsono, nel 1939-40, dall'architetto Frediano Frediani, testimonianza del razionalismo architettonico dell'epoca.

Il progetto della nuova stazione, necessario per poter far fronte alle attuali esigenze della nuova linea Cumana che è in corso di trasformazione con carattere di linea metropolitana di tipo sub-urbano a doppio binario, appare ben inserito nel contesto ambientale e degno di ogni considerazione.

Tale progetto fu trasmesso dalla soprintendenza di Napoli al competente ufficio centrale per i beni ambientali, architettonici, archeologici artistici e storici che ha ritenuto ammissibile l'intervento proposto, prescrivendo nel contempo un recupero dell'impronta e del segno dell'edificio esistente interessato dai lavori, nel contesto del tessuto urbano.

Tale prescrizione è stata recepita dalla soprintendenza di Napoli che con nota n. 15315 del 4 luglio 1990 ne ha dato comunicazione all'associazione temporanea di imprese riunite Fiore-Raiola, ditta concessionaria per conto del presidente della giunta regionale della Campania, nella qualità di commissario straordinario di Governo per gli interventi post-terremoto di Napoli.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Facchiano.

PARLATO e MANNA. — Ai Ministri per il coordinamento della protezione civile, per gli interventi straordinari nel mezzogiorno e dell'ambiente: — Per conoscere — premesso che:

nel decorso del mese di giugno il commissario straordinario del Governo

per l'attuazione dell'articolo 32 della legge n. 219 del 1981 si peritava di rivolgere al presidente del comitato napoletano dei consorzi concessionari della ricostruzione postsismica e solo per essi, invito a partecipare alla concessione dei lavori e del Calaggio pugliese che andrebbero ad aggiungersi a quelle già esistenti a pochi chilometri dalle zone ora individuate, laddove nelle aree preesistenti e già urbanizzate non solo molti insediamenti industriali non risultano ancora effettuati, ma non pochi di quelli allocati sono incompleti o già in evidente stato di crisi;

la individuazione inoltre dell'area industriale di Campagna non tiene alcun conto della vicinanza dell'ecosistema del fiume Sele, già compromesso in precedenza da ardite ed irresponsabili scelte della ricostruzione mentre in prossimità dell'area individuata si trova l'oasi faunistica di Serre-Persano, che rischierebbe direttamente di essere minacciata dall'insediamento industriale programmato;

l'assoluta superficialità ambientale della localizzazione, proprio per quanto riguarda la vicinanza delle rive del Sele e la compromissione dell'*habitat* naturale di flora e fauna di rilevante valore, è stata già contestata nei casi delle aree industriali di Contursi, Oliveto Citra e Calabritto;

d'altra parte l'individuazione delle aree è stata fatta sulla base di un vecchio progetto del consorzio ASI di Salerno, risalente addirittura al lontano 1975 ed «aggiornato» con inaudita faciloneria con un provvedimento del marzo 1988 che non tiene in alcun conto quanto su quell'area è andato frattanto sviluppandosi in termini di agricoltura, di insediamenti urbani da quella lontana data e, come è del tutto evidente, della urgenza sopravvenuta di protezione dell'ecosistema;

del resto non può che essere strano che si proceda all'urbanizzazione di nuove aree industriali con il solito sistema della concessione, in particolare modo nel paese nativo del ministro per le

aree urbane, che ha più volte affermato la necessità di criteri diversi —:

se intendano intervenire per un profondo riesame delle localizzazioni già effettuate e di quelle programmate sia sotto il profilo ambientale sia sotto quello delle scelte dei comparti industriali troppo spesso ripetitivi, tecnologicamente inconsistenti ed improduttivi nonché per quanto riguarda il neativo rapporto costo-benefici, essendosi giunti allo spaventoso costo medio per addetto di un miliardo di lire tenendo presente le risorse pubbliche e private impegnate, in uno alle agevolazioni finanziarie e fiscali, relative alla urbanizzazione primaria e secondaria, e servizi e le infrastrutture di rete, i costi di completa realizzazione degli opifici;

se sia stato calcolato quanto, oltretutto, costerebbe l'adeguamento del collettore fognario di Persano realizzato al costo di cento miliardi di lire con un tasso di immissioni naturalmente diverso da quello che deriverebbe dai nuovi insediamenti;

se ritengano, in ogni caso, di intervenire perché da un lato si rinunci alle clientelari e pericolosissime — sotto l'aspetto della infiltrazione criminale nei subappalti — concessioni, e, dall'altro, si aprano gli affidamenti, con pubbliche e regolari gare, al più ampio concorso delle imprese interessate alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, garantendo l'immediato recupero della necessaria imparzialità della pubblica amministrazione con proposte capaci di garantire — fuori di ogni inconcepibile oligopolio;

la presentazione delle offerte più convenienti, secondo larghi confronti, al pubblico interesse. (4-15978)

RISPOSTA. — *L'articolo 6, comma 7, della legge 28 ottobre 1986, n. 730 ha previsto l'infrastrutturazione, ex articolo 32 della legge n. 219 del 1981, di una nuova area individuata dal consorzio per lo sviluppo industriale di Salerno, nel comprensorio industriale di Campagna, riconosciuto di-*

sastrato ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 settembre 1983.

L'articolo 8 comma 7 del decreto legge 26 gennaio 1987 n. 8, convertito con modificazioni dalla legge 27 marzo 1987 n. 120, ha previsto l'ampliamento dell'area industriale di Calaggio nel versante pugliese da individuarsi ad opera della regione Puglia.

Con ordinanza in data 20 novembre 1986, n. 63/219/ZA, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 282 del 4 dicembre 1986, il ministro delegato ha demandato al consorzio per l'area di sviluppo industriale di Salerno la individuazione di un'area di estensione complessiva non superiore a 50 ettari netti, nell'ambito del territorio già destinato a comprensorio industriale del consorzio medesimo, da destinare all'insediamento industriale di cui sopra.

Il consorzio ASI di Salerno e la giunta regionale della Campania, competenti ai sensi della sopracitata ordinanza all'individuazione dell'area da destinarsi all'insediamento industriale di Campagna, hanno provveduto a tale adempimento con deliberare, rispettivamente, del 10 marzo 1988 n. 33 e del 16 maggio 1988 n. 1391.

Con ordinanza in data 12 febbraio 1987 n. 68/219/ZA pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 46 del 25 febbraio 1987, il ministro delegato ha disposto che la regione Puglia entro un termine di sessanta giorni, dovesse individuare l'ampliamento dell'area di Calaggio di estensione non superiore a 30 ettari netti.

La regione Puglia ha provveduto, con delibera n. 6588 del 7 ottobre 1988, ad individuare l'area ricadente nel versante pugliese per l'ampliamento del nucleo industriale di Calaggio.

Nel frattempo il Presidente del Consiglio dei ministri, con proprio provvedimento in data 12 novembre 1987, aveva delegato l'ufficio speciale per l'attuazione degli interventi nelle zone terremotate, di cui agli articoli 21 e 32 della legge n. 219 del 1981, all'assunzione di ogni iniziativa per la realizzazione delle opere surrichiamate.

In data 17 novembre 1987, quindi, è stato pubblicato un avviso per individuare

i soggetti idonei alla realizzazione degli interventi di infrastrutturazione di cui trattasi. In data 5 giugno 1989 si è provveduto ad invitare i soggetti individuati a seguito dell'avviso predetto a presentare le offerte entro il 4 agosto 1989.

Le offerte pervenute, ma non ancora esaminate, sono custodite presso il predetto ufficio speciale ed in corso il trasferimento degli atti all'agenzia per la promozione dello sviluppo nel Mezzogiorno, competente alla realizzazione degli interventi di infrastrutturazione delle aree di Campagna e Calaggio ai sensi dell'articolo 1 del decreto del ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno in data 25 settembre 1989.

Il Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Galasso.

PARLATO e MANNA. — Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno, dell'ambiente, delle partecipazioni statali, dei lavori pubblici e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per conoscere — premesso che:

il consiglio comunale di Benevento, nella seduta del 28 luglio 1989, ha approvato (nella momentanea assenza dei consiglieri del MSI e con l'astensione del gruppo consiliare del PCI) la delibera n. 990 recante ad oggetto: « realizzazione del parco urbano Calore. Convenzione con l'impresa cooperativa Edilter »; il CORECO ha rinviato la delibera al comune di Benevento per chiarimenti che devono essere ancora forniti;

la delibera può interessare la procura della Repubblica di Benevento, gli enti ed organismi centrali e periferici di controllo e di vigilanza ed i dicasteri interessati in uno alle loro articolazioni;

infatti il verbale della seduta del consiglio comunale di Benevento contiene elementi quanto mai significativi della superficialità ma anche delle pesanti ombre in ordine alla correttezza, alla legittimità ed alla trasparenza della decisione di approvare « in linea di massima la

proposta di concessione-gestione formulata dalla impresa Edilter società cooperativa a.r.l. concernente la progettazione di massima esecutiva e di dettaglio nonché la costruzione e la gestione degli edifici e degli impianti del « parco urbano del fiume Calore e cioè: a) difese spondali del fiume Calore; b) realizzazione del lago; c) sistemazione a verde; d) viabilità e parcheggi; e) opere civili per la costruzione di: fabbricati tennis club; — n. 4 campi da tennis; — impianto *bowling*; — piscina coperta; — arena all'aperto; — campi da bocce; piazzale per luna park e circo; — impianti pubblica illuminazione; discoteca bar; — albergo o istituto per scuola alberghiera; — centro commerciale; — pista di *go-kart* », delegandosi la giunta, integrata dai rappresentanti del consiglio comunale « al fine di poter proseguire verso la concessione-gestione dell'impianto in parola al gruppo di società predetto » al fine anche di poter beneficiare delle agevolazioni della prima annualità del secondo triennio della legge 1° marzo 1986, n. 64, perché proceda ai successivi approfondimenti degli elaborati progettuali, dell'offerta economica e quindi alla definizione della convenzione » —;

se risulti chi abbia informato, quando e con quali forme, la cooperativa « rossa » Edilter delle circostanze di fatto che suggerivano alla amministrazione comunale di Benevento la eventualità di effettuare interventi ed affidamenti in materia;

se risulti che la solerzia di questo sconosciuto personaggio, senza il quale la detta cooperativa non avrebbe mai potuto predisporre un progetto e formularne una proposta, si sia spinta ad informare anche altre società ad evitare privilegi di marca clientelare come quello che è legittimo pensare si sia verificato a favore della società cooperativa Edilter, certo non dotata di poteri divinatori;

se il personaggio non si sia spinto a ciò, come abbiano potuto giunta e consiglio comunale di Benevento non ricor-

rere ad una gara di qualunque tipo che consentisse, mercè la valutazione di più proposte progettuali ed economiche, di garantire gli ineludibili principi di diritto amministrativo relativi alla imparzialità ed alla convenienza per l'erario comunale nella scelta dei soggetti;

se risponda al vero che la sede sociale della cooperativa si trovi a Bologna e che quindi ad avviso degli interroganti si vorrebbe legittimare un ulteriore caso di colonizzazione, a spese dell'intervento straordinario dello Stato nel Mezzogiorno, senza alcun concreto significativo apporto dell'imprenditorialità e dell'occupazione intellettuale e manuale del Sud che vedrebbe perduti anche i profitti d'impresa che si consoliderebbero nel Centro-Nord;

in base a quale legge dello Stato italiano (non del Burkina Faso o del Ruanda Urundi) sia lecita la approvazione di una proposta di concessione-gestione concernente la progettazione di massima, esecutiva e di dettaglio nonché la costruzione e la gestione degli edifici e degli impianti relativi al realizzando parco, accorpando fasi che dovrebbero restare assolutamente distinte a garanzia dell'interesse pubblico, sul presupposto dichiarato che essa sarebbe volta anche al fine di consentire al comune di accedere ai benefici della prima annualità del secondo triennio della legge n. 64 del 1986 ed avuto riguardo non solo alla palese illegittimità ed alla mancanza di urgenza obiettiva (e comunque, se esistente, artatamente procurata con omissioni di atti di ufficio al fine di un mirato frettoloso affidamento) ma anche alla spaventosa umanizzazione del territorio, stanti i programmi, con effetti devastanti sull'ambiente;

perché si sia dato luogo:

a) alla approvazione « in linea di massima » di una proposta del valore presumibile di circa quaranta miliardi e per giunta ad una società a responsabilità limitata;

b) alla approvazione di una proposta non ancora approfondita sia sotto il

profilo tecnico-progettuale che di quello economico;

c) all'approvazione di una proposta di concessione-progettazione-realizzazione-gestione e non di sola progettazione per tentare di sfuggire alle normative che fissano la partecipazione obbligatoria di più concorrenti alla gara, peraltro non indetta;

d) alla approvazione senza che vi fosse motivazione della scelta di affiancare all'affidamento della progettazione anche la costruzione dell'opera e persino la gestione;

e) all'approvazione di una proposta che non fissa alcun limite all'emananda convenzione specie sotto il profilo della responsabilità dell'onere degli incentivi e delle agevolazioni che non venissero riconosciuti sulla legge n. 64 ed altre normative;

f) alla mancanza di una valutazione preventiva dell'impatto ambientale;

g) alla mancanza di una previsione temporale delle varie fasi ed in particolare della gestione;

h) alla mancanza di qualunque specifica esperienza della Edilter sulla progettazione, costruzione, gestione degli impianti e delle opere del genere dedotto in delibera;

se la magistratura contabile e penale siano state informate della singolare vicenda in ragione soprattutto al falso ideologico ipotizzabile nell'assunto dell'amministrazione comunale che, per giustificare il ricorso alla trattativa privata (anzi privatissima e forse intima e personale) ha invocato l'articolo 8 della legge regionale 31 ottobre 1978, n. 51, trascrivendone solo il primo comma e non la parte che impone una pluralità dei concorrenti e ciò è ancora più grave considerato che la stessa amministrazione ha richiamato lo stesso articolo per l'« affidamento a trattativa privata ma previa la gara esplorativa ed esame e confronto tecnico-economico delle offerte che sa-

ranno presentate dai soggetti partecipanti » in una miriade di atti di concessione della costruzione di opere e sinanco di gestione delle stesse (vedansi tra le altre le delibere 1697 e 1698 del 6 maggio 1989; 2742 e 3686 del 28 luglio 1989 e 4 ottobre 1989; n. 2973 del 5 ottobre 1987);

se ritengano che il coacervo della cementificazione delle sponde del Calore, la realizzazione delle opere programmate, gli insediamenti sportivi, circensi, commerciali, scolastici, ricettivi, stradali e di parcheggio, non possano per la umanizzazione del territorio e la affluenza e circolazione delle auto e dei visitatori costituire una pericolosissima aggressione territoriale e che vada dunque ampiamente ridimensionato e meglio finalizzato al rispetto ed alla salvaguardia ambientale;

se intendano svolgere, in pendenza dei chiarimenti da fornirsi al CORECO e della delibera di rigetto che lo stesso dovrà sicuramente assumere, l'iniziativa di informare la magistratura penale e contabile della sconcertante vicenda, attivando procedure amministrative e politiche per fermare la avventurosa procedura clientelare — assai sospetta — dell'amministrazione comunale di Benevento;

in ogni caso, quali responsabilità siano state accertate ed in quale fase si trovino i procedimenti aperti presso la procura della Repubblica di Benevento, debitamente informata della squallida vicenda. (4-15981)

RISPOSTA. — *La EDILTER società cooperativa a responsabilità limitata, associata al consorzio COFERI per la realizzazione del raddoppio ferroviario Casera-Foggia, finanziato dal Ministero dei trasporti, ha già impiantato, nella stessa area prevista dal piano regolatore generale a parco urbano, un proprio cantiere, del quale potrebbe avvalersi per la progettazione e quindi per la eventuale realizzazione e gestione del parco di cui trattasi. Anche avuto riguardo a ciò, e tenuto conto dei ristretti tempi*

tecniche affinché l'opera potesse essere ammessa al finanziamento sui fondi della legge n. 64 del 1986, l'amministrazione comunale ha ritenuto di fare ricorso all'istituto della concessione di costruzione e gestione previsto dalla legge n. 1137 del 1929, in base al quale non è prevista alcuna gara formale per la scelta del concessionario, che dovrà provvedere alla costruzione e successiva gestione, proprio perché ipotizza un concessionario in possesso non soltanto della necessaria qualificazione ma anche in grado di potere gestire le opere realizzate. Il tutto in un rapporto caratterizzato essenzialmente dalla natura prettamente fiduciaria tra l'amministrazione ed il concessionario, cui verranno trasferite le funzioni pubbliche, ancorché puntualmente precisate, nei loro contenuti contrattuali, dalla convenzione.

Tale sistema, che non è quello della sola concessione a costruire, per la quale è prevista una gara formale, è stato ritenuto dal consiglio comunale, a larghissima maggioranza, perfettamente compatibile con le prescrizioni di cui alla legge n. 64 del 1986 nonché con la normativa comunitaria, la legge n. 584 del 1977 e la legge regionale n. 51 del 1978, donde la delibera di approvazione della proposta di concessione — gestione formulata dall'impresa Edilter società cooperativa a r.l. per la progettazione di massima, esecutiva e di dettaglio, nonché per la costruzione e gestione degli edifici e degli impianti del parco urbano del fiume Calore descritti in delibera e di delegare la giunta municipale, integrata da rappresentanti del consiglio comunale e da un tecnico della materia, per i successivi approfondimenti degli elaborati progettuali, dell'offerta economica e quindi per la definizione della convenzione.

È da dire, inoltre, che la società anzidetta si è impegnata a non chiedere, a nessun titolo, al comune alcun rimborso ove il progetto esecutivo non venisse approvato e finanziato dalla legge n. 64 del 1986.

Il comitato regionale di controllo (CORECO) — sezione di Benevento — in data 27 agosto 1989 ha chiesto chiarimenti in ordine a tale delibera, chiarimenti che sono

stati forniti dal consiglio comunale nella seduta del 6 novembre 1989, in occasione della quale ha provveduto anche ad integrare la commissione, già prevista con la cennata precedente deliberazione, con altri due tecnici, designati uno dall'ENEA e l'altro dal Ministero dell'ambiente.

Il CORECO, in data 4 dicembre 1989, alla luce dei chiarimenti forniti, ha preso atto delle deliberazioni predette salvo l'esame degli atti successivi.

Il Ministero di grazia e giustizia, infine, non ha comunicato alcuna notizia circa la pendenza, presso la procura della Repubblica di Benevento, di provvedimenti relativi alla materia.

Il Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Galasso.

PARLATO e MANNA. — Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per sapere — premesso che:

con interrogazione n. 4-14879 del 26 luglio 1989 gli interroganti chiedevano una serie di delucidazioni relative all'erogazione del finanziamento, da parte dell'Agenzia per il Mezzogiorno, di quasi sette miliardi all'Ente autonomo della mostra d'oltremare di Napoli, per realizzare il complesso espositivo n. 4 — II lotto del progetto generale di sistemazione provvisoria del centro internazionale dei congressi ed annessa area espositiva, oltreché relative al finanziamento di quasi quattordici miliardi allo stesso Ente per i lavori di ristrutturazione interna e di potenziamento ed adeguamento funzionale del teatro Mediterraneo;

con nota del 15 febbraio 1990 prot. n. 5531 il Ministero in oggetto rispondeva alla suddetta interrogazione, affermando che le convenzioni stipulate con l'ente mostra d'oltremare prevedevano che entro 5 mesi l'Ente procedesse all'appalto ed alla consegna dei lavori. Non essendo avvenuto ciò l'Agenzia per il Mezzogiorno il 10 ottobre 1989 ha provveduto a sollecitare i prescritti adempimenti;

nella stessa nota si dichiara che l'Agenzia, in base alla stessa convenzione, si riserva il diritto di esercitare verifiche e controlli sull'avanzamento e sulla qualità esecutiva e di adempimento dell'oggetto della convenzione, tenendo conto delle indicazioni della scheda ministeriale e del progetto esecutivo delle opere trasmesse dal soggetto attuatore —:

se il finanziamento in oggetto sia stato tutto od in parte già erogato;

se vi siano criteri che il soggetto esecutore deve rispettare per l'affidamento in appalto delle opere e quali siano;

quali interventi siano previsti, al di là delle generiche disposizioni della convenzione, per accertare la regolarità, la funzionalità, la speditezza dei lavori di intervento previsti e, soprattutto, per verificare il rapporto tra quanto realizzato ed i costi risultati o dichiarati e la trasparenza degli appalti;

se risulti chi abbia progettato le opere pur oggetto di esame da parte dell'Agenzia ed in base a quali modalità di incarico;

in che modo sarà verificato quale personale sarà impiegato nei lavori ed il suo regolare inquadramento;

se — si ribadisce — è stato valutato l'impatto ambientale delle opere da realizzarsi avuto riguardo al luminoso esempio artistico-architettonico costituito dalla Mostra nel suo complesso e delle sue pertinenze. (4-18846)

RISPOSTA. — *I criteri di erogazione dei finanziamenti, da parte della predetta agenzia, sono, ai sensi delle delibere CIPE del 29 dicembre 1986 e del 3 agosto 1988 e del contenuto delle convenzioni, i seguenti:*

a) *una prima anticipazione del 5 per cento dell'importo di finanziamento all'atto della stipula delle convenzioni;*

b) *una seconda anticipazione del 10 per cento dell'importo di finanziamento all'atto della consegna dei lavori;*

c) *le altre rate in misura dell'utilizzo delle precedenti erogazioni;*

d) *due rate, l'una del 10 per cento e l'altra del 5 per cento ad ultimazione dei lavori e a conclusione della convenzione.*

Allo stato attuale, in relazione alle attività svolte dall'agenzia per la convenzione n. 84 del 1988 complesso espositivo n. 4 — lotto II progetto n. 1139, risultano erogate le prime due anticipazioni per un importo complessivo di lire 1 miliardo e 20 milioni sull'importo di finanziamento.

Per quanto concerne l'altra convenzione n. 85 del 1988 relativa alla ristrutturazione, potenziamento e adeguamento del teatro Mediterraneo, risulta erogata solo la somma di lire 691 milioni quale prima anticipazione, in quanto la seconda anticipazione non è stata erogata, risultando allo stato attuale il procedimento di gara sospeso in attesa delle decisioni del tribunale amministrativo regionale (TAR) della Campania su ricorso proposto da un'impresa, esclusa dalla fase di selezione della gara stessa.

Circa i criteri di affidamento della gara si fa presente che trattandosi di opere pubbliche va necessariamente applicata la vigente normativa in materia e in particolare la legge 584 del 1977, trattandosi di opere di importo superiore ad un milione di ECU.

Pertanto, conformemente all'articolo 3 del decreto ministeriale 11 aprile 1986 e alle disposizioni delle già sopracitate delibere CIPE, rientra nell'esclusiva competenza dell'ente attuatore la decisione degli specifici criteri per l'affidamento dei lavori da adottare nell'ambito delle norme di legge che regolano la materia, più sopra indicate.

Da quanto qui evidenziato discende che gli eventuali accertamenti sulla regolarità delle procedure adottate per gli appalti sono un compito che spetta agli organi di controllo propri dell'ente attuatore, fermo restando il ricorso alla magistratura, da parte di eventuali interessati. È escluso che l'agenzia abbia la facoltà di intervenire nel merito delle decisioni adottate dall'ente attuatore nell'ambito della propria autonomia.

Gli accertamenti relativi alla speditezza dei lavori sono connessi con quanto precisato in convenzione circa la durata dei lavori che, in ambedue i sopraccennati lavori, è stabilita in dodici mesi dalla consegna degli stessi, e sono svolti, unitamente agli accertamenti relativamente all'utilizzo delle risorse finanziarie messe a disposizione e al risultato ottenuto dall'utilizzo stesso, da funzionari tecnici e amministrativi dell'agenzia mediante verifiche periodiche, con l'avvertenza che, una volta constatata una qualche irregolarità grave che comprometta la realizzazione del progetto finanziato, l'unica sanzione eventuale di competenza dell'agenzia riguarda la revoca del finanziamento.

È da precisare che preliminarmente alla stipula della convenzione, in base alle vigenti disposizioni di cui alle più sopra richiamate delibere CIPE e al decreto ministeriale 11 aprile 1986, non rientra nei compiti dell'agenzia alcun esame del progetto.

Le notizie circa le modalità di incarico della progettazione non sono in possesso dell'agenzia né di questa amministrazione, in quanto l'attività di progettazione, preliminare alla fase d'inserimento dei progetti nel piano annuale di attuazione, è di esclusiva competenza dell'ente attuatore che vi provvede in base al proprio ordinamento.

È compito dello stesso ente attuatore, una volta appaltata l'opera, in base alla vigente normativa, procedere quale committente pubblico alle verifiche per l'impiego e l'inquadramento della mano d'opera utilizzata dall'appaltatore.

Sulla base di specifica dichiarazione dell'ente attuatore inserita in convenzione, il progetto esecutivo risulta munito di tutti i permessi, autorizzazioni e pareri necessari per la realizzazione del progetto, ivi compresa la valutazione di impatto ambientale se necessaria ai sensi di legge.

Il Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Galasso.

PICCHETTI e CIOCCI LORENZO. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:

l'ufficio postale di Ponte Galeria a Roma è stato soppresso, creando disagi alla popolazione che per qualsivoglia motivo, sia per il ritiro della pensione o per fare un vaglia o un telegramma, deve recarsi a Fiumicino vale a dire a circa 20 chilometri di distanza;

la decisione è stata giustificata con la scarsa sicurezza che offriva l'ufficio postale a fronte di rapine —;

se ritenga sufficiente tale argomentazione per privare migliaia di cittadini di un servizio indispensabile;

se, prendendo le opportune iniziative tese a garantire operatori ed utenti dell'ufficio postale, non si ritenga di soprassedere alle decisioni assunte;

quali siano i progetti dell'amministrazione circa l'esistenza e la funzionalità degli uffici postali nella intera zona ed, in modo prioritario, nella località di Ponte Galeria. (4-20914)

RISPOSTA. — *A seguito dell'ultima rapina a mano armata perpetrata nell'ufficio postale di Ponte Galeria, in sede di accertamenti sanitari tutto il personale ivi addetto è stato riconosciuto bisognoso di cure, per cui si è reso necessario sostituirlo con altre unità. Ciò ha provocato ripercussioni negative sulla regolarità dei servizi, in modo particolare nel recapito della corrispondenza che, come nel caso in esame, per le zone rurali prive di numeri civici e spesso anche di toponimi delle strade, presuppone la buona conoscenza degli itinerari da servire e l'esatto domicilio dei destinatari.*

Di conseguenza si è venuta a determinare una lentezza nelle operazioni ed una notevole giacenza di corrispondenza non lavorabile nell'angusto spazio disponibile (metri quadrati 49) presso l'ufficio postale in parola.

Si è reso necessario, pertanto, trasferire la lavorazione della corrispondenza presso il vicino ufficio di Fiumicino paese, al fine di rendere agibili i locali di Ponte Galeria.

A Fiumicino paese la corrispondenza giacente è stata consegnata presso due sportelli messi a disposizione dell'utenza ed

è stata altresì utilizzata l'opera dei portaflettere dell'ufficio per effettuare il recapito in ore pomeridiane mediante prestazioni straordinarie.

Successivamente si è stabilito di trasferire, per motivi di sicurezza, i servizi di bancoposta nell'ufficio di Fiumicino paese e di lasciare quelli postali a Ponte Galeria.

Per quanto concerne l'ultima parte dell'atto parlamentare in esame, si fa presente che la soluzione del problema relativo all'attivazione di un ufficio postale pienamente rispondente alle esigenze degli utenti di Ponte Galeria è legata alla possibilità di acquisire una sede idonea nell'ambito del quartiere stesso.

A tal fine è stata sollecitata la collaborazione della competente circoscrizione comunale, ma finora con scarsi risultati.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Mammì.

PROCACCI e SCALIA. — Al Ministro per i beni culturali ed ambientali. — Per sapere — premesso che:

il comune di Poggio Catino (RI) sta realizzando una palazzina di edilizia popolare all'interno ed a ridosso della rocca di castello Olgiati con distruzione di parte del corpo di guardia e della cinta muraria esterna. Il nuovo corpo di fabbrica che insiste sul contesto urbanistico della piazza medioevale sottostante, avrà elevazione superiore della rocca così da alterare l'intero quadro paesaggistico.

L'incredibile intervento, sedicente di recupero del centro storico ai sensi della legge n. 457 del 1978, è tanto strenuamente voluto dalla amministrazione comunale quanto strenuamente avversato dalle locali associazioni ambientaliste, OIKOS ed Italia nostra che già hanno provveduto a denunciare i fatti alle competenti autorità, anche giudiziaria, senza però al momento ottenere alcuna risposta —:

quali siano le informazioni del Ministero circa i fatti per cui si interroga;

se le opere realizzande siano assistite da tutte le prescritte autorizzazioni e nullaosta, con particolare riguardo alla normativa di cui alla legge 1° giugno 1939, n. 1089, sulla tutela delle cose di interesse artistico e storico;

in ogni caso quali provvedimenti, anche di ordine interdittivo o revocatorio, si intendano assumere per tutelare il centro storico di Poggio Catino.(4-21222)

RISPOSTA. — Il progetto di edilizia abitativa che si sta realizzando nel comune di Poggio Catino (Rieti) non è stato autorizzato da questa amministrazione, perché mai presentatole, bensì dalla regione Lazio ai sensi della legge n. 1497 del 1939.

Su richiesta della soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio, il sindaco di Poggio Catino sospendeva i lavori.

A seguito di sopralluogo da parte di funzionari della predetta soprintendenza, venivano impartite agli stessi tecnici progettisti del comune direttive che, pur tenendo conto dei volumi preesistenti, possono salvaguardare le attuali strutture storiche.

La soprintendenza si riserva, quindi, di rilasciare il proprio nullaosta ai lavori, non appena perverranno i grafici relativi alla costruzione modificati secondo le direttive.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Facchiano.

RECCHIA. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:

ci sono diffuse voci a Sezze (LT) che il candidato democristiano alle elezioni comunali del 6 e 7 maggio, signor Giovanni (Paolo) Di Capua, dipendente presso l'ufficio postale locale, abbia inviato numerose lettere ai cittadini con affrancatura non regolamentare annullata dal timbro postale che « oscurava » l'importo dell'affrancatura stessa;

semberebbe che l'amministrazione postale abbia inviato ispettori per rilevare l'eventuale grave irregolarità —:

quali risultati abbia dato, se avvenuta, l'ispezione e quali provvedimenti conseguenti siano stati assunti o si intendano assumere. (4-19626)

RISPOSTA. — *A seguito di segnalazioni anonime pervenute agli organi di controllo della direzione provinciale di Latina in merito ad irregolarità riscontrate nell'affrancatura di alcuni oggetti di corrispondenza provenienti dall'ufficio postale di Sezze (Latina), questa amministrazione, in data 24 aprile 1990, ha disposto una indagine ispettiva tendente a verificare la veridicità dei fatti denunciati.*

Da tali accertamenti, protrattisi fino al 5 maggio 1990, è emerso che cinque plichi non epistolari contenenti cartoncini propagandistici elettorali recanti l'effigie di Di Capua Giovanni (Paolo), dipendente postale applicato presso l'ufficio di Sezze, in quel periodo in posizione di congedo straordinario, recavano un'affrancatura insufficiente.

L'interessato, interrogato dal funzionario ispettivo, ha dichiarato di essersi avvalso, per l'affrancatura dei plichi, della collaborazione di un compagno di partito e non ha escluso che, data l'enorme quantità di corrispondenza da spedire, qualche oggetto, per distrazione, possa essere stato affrancato irregolarmente.

I portalettere applicati presso l'ufficio in questione, dal canto loro, pur ammettendo di conoscere la disposizione che fa obbligo di non proseguire le corrispondenze non epistolari affrancate insufficientemente, hanno affermato che, data la quantità di oggetti quotidianamente lavorati, non è sempre possibile avvedersi di eventuali irregolarità: comunque, ove queste siano rilevate, i plichi interessati sono debitamente tolti di corso.

È da sottolineare che l'irregolare affrancatura ha riguardato un esiguo numero di oggetti, comunque, il funzionario ispettivo ha richiamato i portalettere dell'ufficio in parola a prestare maggiore attenzione sulla regolare affrancatura degli oggetti loro af-

fidati e ha invitato il direttore ad espletare una più incisiva azione di controllo sul personale dipendente.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Mammì.

ROCELLI, ARMELLIN E ZAMBON. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che

l'ENEL prevede la costruzione di un elettrodotto da 380 Kw sull'asse Sandri-go-Vedelago-Udine;

è stata manifestata la preoccupazione dei comuni attraversati dall'elettrodotto, ed in particolare del comune di Mareno di Piave in provincia di Treviso, che tale opera, a causa della nocività dei campi magnetici che sprigiona, possa rivelarsi elemento cagionevole per la salute dell'uomo —:

se non ritenga, per analogia, di tener conto delle sentenze emesse dai pretori di Viareggio (LU) e Pietrasanta (PI) su simile argomento, dando disposizioni di comportamento conseguente all'ENEL, sospendendo l'esecuzione dell'opera fino a che non sarà accertata, in modo del tutto inconfutabile, l'assoluta assenza di danni alla salute delle persone fisiche ed all'ambiente. (4-12058)

RISPOSTA. — *Gli elettrodotti non rientrano tra le opere da sottoporre alla procedura di VIA ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988.*

L'elettrodotto a 380 chilovatt Sandri-go-Vedelago-Cordignano-Udine è costituito da tre distinti tronchi di linea, per ciascuno dei quali è stata rilasciata all'ENEL, da parte di questo ministero, l'autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio ai sensi del testo unico 11 dicembre 1933 n. 1775.

Per il tronco Sandri-go-Vedelago sono insorte difficoltà al momento della sua realizzazione a seguito delle osservazioni formulate dai rappresentanti di alcuni dei comuni interessati dal tracciato della linea,

osservazioni relative, tra l'altro, ai possibili danni alla salute paventati dalla popolazione locale in dipendenza dei campi elettromagnetici generati dal costruendo elettrodotto.

Allo scopo di verificare l'attendibilità delle osservazioni suddette, questa amministrazione ha costituito una apposita commissione interministeriale di studio, composta da rappresentanti oltre che di questo ministero anche dell'istituto superiore della sanità, dei Ministeri della sanità e dell'ambiente, nonché dell'ENEL.

La verifica ha portato a conclusioni favorevoli avendo la commissione riscontrato che i livelli di campi elettromagnetico in prossimità della linea rientrano nell'ambito degli standards internazionali consigliati dalla organizzazione mondiale della sanità. In definitiva la commissione — in data 15 dicembre 1988 — ha riconosciuto che per la linea stessa non si verificano situazioni di esposizione per le quali possa essere ipotizzato un problema sanitario.

L'amministrazione dei lavori pubblici, inoltre, per garantire un ulteriore massimo grado di sicurezza e di tutela per le popolazioni ha costituito, un'altra commissione di studio, che, quale osservatorio scientifico, avrà il compito di seguire, approfondire, verificare costantemente nuovi eventuali orientamenti e tematiche che in ambito mondiale dovessero appalesarsi sotto lo specifico aspetto della sicurezza delle popolazioni esposte a campi elettromagnetici.

Si rende noto, inoltre, che il trasporto dell'energia elettrica su lunghe distanze mediante cavi sotterranei a tensione di 380 chilovatt non è perseguibile per le notevoli difficoltà connesse in particolare a ragioni tecniche e di esercizio delle reti di trasmissione agli effetti del controllo delle tensioni nei diversi nodi dell'interconnessione.

L'impiego di cavi sotterranei comporterebbe oltre a gravosi problemi di natura economica anche l'occupazione di fasce di territorio che, per ragioni di sicurezza e di esercizio, dovrebbero essere visibilmente delimitate e praticamente riservate al transito dell'elettrodotto, con grave pregiudizio per i fondi agricoli interessati.

Ovunque nel mondo, così come in Italia, l'impiego sul territorio di cavi sotterranei per tensioni di tale valore è attualmente limitato a brevi tratti per collegamento di centrali e stazioni.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

ROMANI, CIOCCI LORENZO e PICCHETTI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la direzione dell'Acotral (azienda consortile trasporti Lazio) ha recentemente assunto la decisione di spostare il capolinea della corsa Fiano-Roma da Prima Porta a Saxa Rubra, determinando uno stato di profondo disagio per i pendolari in ordine all'allungamento dei tempi di percorrenza, alla difficoltà di collegamento tra Saxa Rubra e le altre zone di Roma e, in particolare, a causa della totale assenza di servizi di qualsiasi tipo nella località;

circolano inoltre, con insistenza, notizie relative ad un orientamento della direzione stessa di diminuire il numero delle corse della linea Fiano-Roma che, se fondate, aggraverebbero ulteriormente tale situazione —:

quali iniziative intenda assumere per contribuire al superamento delle attuali condizioni di disagio dei pendolari e per tranquillizzare i cittadini in ordine alle notizie in circolazione. (4-20717)

RISPOSTA. — Per quanto riguarda le autolinee in servizio pubblico, questo dicastero è competente in ordine ai percorsi, alle fermate ed ai capolinea, solo limitatamente alla valutazione della sicurezza di esercizio.

È pertanto in tale veste che l'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Roma in occasione del sopralluogo congiunto con l'assessorato trasporti della regione Lazio, con il comune di Roma e con l'ACOTRAL, avvenuto il 14 maggio 1990 presso la nuova stazione autobus in località Saxa Rubra, ha espresso parere favo-

revole allo spostamento del capolinea di Prima Porta nella suddetta località.

Alla luce di quanto sopra esposto, si evidenzia che i quesiti posti nell'interrogazione esulano dalle competenze di questa amministrazione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

RUTELLI, CALDERISI e VESCE. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

avvengono continui incidenti stradali, anche gravi, su tutta via della Pisana, a Roma, e particolarmente in coincidenza con l'ingresso della sede del consiglio regionale del Lazio;

nonostante ci siano stati numerosi decessi e molti feriti in questi ultimi anni, dei quali l'ultimo recentissimo, il comune di Roma non ha provveduto ad installare semafori, in corrispondenza di via della Pisana 1301, necessari per il notevole traffico di vetture che entrano ed escono dalla sede regionale;

inoltre manca del tutto la segnaletica verticale ed orizzontale —:

se non ritenga urgente un intervento presso il comune di Roma, perché esso provveda ad installare semafori e segnaletica orizzontale e verticale in corrispondenza della sede del consiglio regionale, in via della Pisana. (4-18248)

RISPOSTA. — Il comune di Roma, interessato da questo ministero in ordine alla situazione di pericolo di Via della Pisana, ha fatto presente che sono stati svolti accertamenti da parte dei vigili urbani che hanno constatato le condizioni di effettiva pericolosità della zona per la carenza di adeguata segnaletica del traffico, per la mancanza di impianto semaforico nonché per l'assenza di marciapiedi e di illuminazione stradale.

Lo stesso comune, nel far presente che la ripartizione XIV, interessata per l'adozione dei necessari provvedimenti, ha evidenziato la impossibilità dell'installazione

di un semaforo all'altezza degli uffici dalla regione Lazio per la presenza di una curva e di un dosso che limita la visibilità, ha peraltro precisato che la stessa ripartizione ha allo studio l'installazione di appositi segnalatori luminosi che, integrati da segnaletica verticale, possano garantire lo svolgimento regolare del traffico.

Il Ministro dei lavori pubblici: Prandini.

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

il collegamento viario tra Lentini e i capoluoghi di Catania e Siracusa risulta inadatto al volume di traffico cui è sottoposto;

numerosi cittadini di Lentini devono recarsi continuamente a Catania o Siracusa per motivi di lavoro o di studio;

l'attuale servizio offerto dalle F.F.S.S. appare del tutto inadeguato e costringe i cittadini a utilizzare mezzi di trasporto su gomma con grossi rischi personali e notevoli costi —:

se non ritenga opportuno istituire un servizio viaggiatori adeguato, utilizzando allo scopo moderni mezzi per pendolari, essendo i treni espressi continentali del tutto insufficienti alla bisogna.

(4-19434)

RISPOSTA. — Per l'orario 1990/91, il budget dei treni/chilometri viaggiatori è stato ridotto, rispetto a quello del precedente orario, allo scopo di aumentare le risorse da destinare al traffico merci eliminando, così, la circolazione di treni locali a modesta frequentazione.

Nel caso in questione, comunque, l'offerta interessante la clientela pendolare di Lentini, prevista da e per le località di Siracusa e Catania, nell'arco delle ore diurne (dalle ore 5.00 circa alle 22.30), secondo l'ente ferrovie dello Stato, può assolvere sufficientemente alle esigenze di mobilità dei lavoratori e degli studenti di Lentini.

Le carrozze tradizionali ancora utilizzate per i servizi locali, saranno sostituite man mano che si renderanno disponibili quelle nuove previste dal piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente medesimo.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

STAITI di CUDDIA delle CHIUSE. — *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e programmazione economica.* — Per conoscere — premesso che:

il settimanale *L'Espresso* del 12 novembre 1989 ha pubblicato la notizia di un certo Giuseppe Zanni, funzionario dell'istituto per l'assistenza e lo sviluppo del Mezzogiorno (IASM), « addetto » per i problemi meridionali presso la rappresentanza permanente dell'Italia a Bruxelles, il quale percepisce uno stipendio di 225 milioni l'anno più una indennità di servizio che fa lievitare la retribuzione di detto funzionario a circa 300 milioni di lire l'anno;

lo IASM, è un ente privato a cui vengono affidati centinaia di miliardi di denaro pubblico per progetti di varia e dubbia natura;

in virtù di questo paradosso giuridico, lo IASM non è sottoposto a nessun tipo di controllo da parte della Corte dei conti —:

da quante persone è composto l'ufficio IASM di Bruxelles e quale tipo di funzione svolga il suo ben pagato funzionario e se dette funzioni giustificano l'esborso annuale delle cifre dette;

se risulta che tra i retribuiti dallo IASM a Bruxelles ci sia anche la moglie del citato Zanni, che tipo di retribuzione percepisca ed in virtù di quali mansioni;

se non ritengano di verificare in maniera decisa e profonda a quanto ammonta il flusso di denaro pubblico indirizzato allo IASM;

se ritengano giustificato tale finanziamento anche alla luce del ricorrente

proposito governativo di rendere meno astronomiche le cifre del debito pubblico.
(4-16541)

RISPOSTA. — *Nel 1985, per disposizione impartita dal ministro per il Mezzogiorno pro tempore, lo IASM ha istituito un proprio ufficio a BRUXELLES, posto a disposizione anche di tutti gli organismi dell'intervento straordinario. Presso detto ufficio è impiegato il seguente personale:*

dottorssa Zanni Douglas Scotti;

signora Sorce Penard;

signora Di Giacomo.

La Sorce e la Di Giacomo, residenti in Belgio, sono state assunte come segretarie e percepiscono, quindi, la sola retribuzione prevista dalla contrattualistica vigente in Belgio.

Alla dottorssa Zanni Douglas Scotti, assunta in data 1° novembre 1986, viene corrisposta provvisoriamente una indennità di servizio all'estero pari alla retribuzione mensile percepita.

Quanto alla posizione del dottor Giuseppe Zanni, che lo IASM — sempre su direttiva ministeriale — intendeva assumere al fine di non lasciare vacante la funzione di addetto ai problemi del Mezzogiorno, nel quadro della politica regionale comunitaria, presso la rappresentanza permanente d'Italia nella CEE, si precisa che tale assunzione non si è realizzata, per cui si assicura che il predetto non ha mai percepito né percepisce attualmente alcun emolumento dallo IASM.

Il Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Galasso.

STRADA, NOCI e TORCHIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il 31 dicembre 1989 sono scaduti i termini ed è necessaria una proroga all'esistenza del Consorzio del canale navigabile di Cremona;

il Governo ha deciso di presentare al riguardo un disegno di legge che nel suo articolo 12 prevede la proroga dei termini per l'attuazione dei piani di realizzazione delle opere e relative procedure espropriative del Consorzio del canale fino al 31 dicembre 1991;

finché però questa disposizione non viene approvata dai due rami del Parlamento, si apre un periodo di incertezza di legge e amministrativa che potrebbe bloccare il Consorzio in relazione ad importanti atti e impegni in corso di realizzazione —

quali disposizioni immediate intende fornire all'ente per lo svolgimento delle sue funzioni in questa fase transitoria e per assicurare l'autorizzazione a continuare nei propri atti amministrativi.

(4-17932)

RISPOSTA. — L'articolo 16 della legge n. 128 del 31 maggio u.s., pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 128 del 4 giugno 1990, ha prorogato al 31 dicembre 1991 l'attività del consorzio del canale Milano-Cremona-Po.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

TASSI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro e di grazia e giustizia. — Per sapere:

quali controlli effettui effettivamente il Governo sulle aziende e imprese che operano con finanziamenti della ex Cassa del Mezzogiorno (ora Agenzia per il Mezzogiorno) e, in genere, per ogni e qualsiasi attività finanziaria con pubblico denaro, per far sì che, quanto meno, le imprese appaltatrici provvedano tempestivamente ai pagamenti dovuti ai subappaltatori, se non altro, quando abbiano già avuto esse stesse il pagamento delle opere di cui ai subappalti. Un caso che ha comportato addirittura il ricorso all'autorità giudiziaria è quello della ripetuta e permanente tuttora morosità della im-

presa Callisto Pontello SpA di Firenze, nei confronti della EURO SCAVI s.n.c. di Catania, che effettuò lavori di scavo e movimento terra, in occasione delle superstrade, nel tratto dal porto di Catania a Pantano d'Arce, lotto SAI 308, per oltre un milione di metri cubi. Tale scavo, e rilevato conseguente, è già stato collaudato dal concedente, nonché dai tecnici e responsabili dell'attuale Agenzia per il Mezzogiorno, tanto è vero che risulta documentabile il pagamento relativo, già totalmente incassato (riserva compresa), dalla Pontello SpA, per tutto il lavoro e le opere eseguite dalla EURO SCAVI di Catania;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o tributaria, istruttorie o procedimenti penali, e se la cosa per le eventuali responsabilità contabili, sia nota alla procura generale presso la Corte dei conti, ovvero la medesima abbia richiesto notizie o informazioni.

(4-18714)

RISPOSTA. — Il cottimo affidato all'Euroscavi snc — a cui si fa riferimento nella interrogazione medesima — è stato autorizzato, il 13 luglio 1983, dall'ingegnere capo dei lavori, nel rispetto della normativa antimafia e che non risultano, agli atti dell'agenzia, formali richieste, da parte della ditta sopracitata, intese ad ottenere — ai sensi dell'articolo 353 della legge sui lavori pubblici recupero di presunti crediti maturati nei confronti dell'impresa appaltatrice dei lavori principali.

Il Sottosegretario di Stato per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Galasso.

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

il nuovo orario ferroviario estivo recentemente entrato in vigore prevede la soppressione di ben quattro corse di treni (due al mattino e due alla sera) sulla tratta Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Cuneo:

tale soppressione è stata frettolosamente giustificata con l'affermazione « della scarsità di passeggeri » risultante da effettuate rilevazioni;

però, non è stato considerato che le rilevazioni stesse sono state effettuate nei mesi invernali quando, cioè, è assente il flusso turistico e si riduce l'attività agricola;

tale soppressione mortifica e penalizza ancora una volta ulteriormente l'area saluzzese senza avere contropartite apprezzabili per l'azienda ferroviaria;

la notizia di tale inopportuno provvedimento, solleva giustificate e legittime proteste nella popolazione del vasto comprensorio saluzzese —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per porre immediato rimedio a quanto sopra segnalato. (4-19993)

RISPOSTA. — L'ente 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 chilometri per i servizi a più bassa frequentazione.

Coerentemente con i suesposti criteri, con l'entrata in vigore dell'orario estivo del corrente anno, sulla tratta Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Cuneo sono stati soppressi i treni 4458, 4459, 4437 e 4440 perché scarsamente frequentati.

L'afflusso estremamente ridotto di utenza su tali treni è stato rilevato dal personale viaggiante non solo nei mesi invernali ma anche in quelli estivi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.