

156.

ALLEGATO AI RESOCONTI DELLA SEDUTA DELL'11 GIUGNO 1991

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ABBATANGELO: Sulle iniziative che si intendono assumere nei confronti della Banca popolare di Novara di Napoli che conteggia la valuta dal giorno prima della data di emissione e di incasso degli assegni (4-22288) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>)	12032	ARNABOLDI: Sulla cessione, da parte della SOFIN, finanziaria dell'IRI, delle fonderie e officine San Giorgio di Genova-Prà al gruppo Interklm di proprietà dell'imprenditore privato Aldo Belleli (4-25478) (risponde Andreotti, <i>Ministro ad interim delle partecipazioni statali</i>)	12036
ALAGNA: Sull'inopportunità di sopprimere il volo diretto Trapani-Roma (4-22670) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12032	BATTISTUZZI: Per l'inserimento dell'aeroporto di Pescara nella tabella A della legge 23 dicembre 1980, n. 930, al fine di garantire che il servizio antincendi dell'aeroporto medesimo sia svolto permanentemente dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco (4-21945) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12037
ANDREIS: Sulle modalità della ricostruzione delle abitazioni civili e degli impianti industriali danneggiati dal sisma verificatosi a Priolo (Siracusa) il 13 dicembre 1990 (4-23842) (risponde Capria, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) ..	12033	BELLOCCHIO: Sull'illegittimità della pubblicità promossa dalla società WOODYBANK di Verona (4-19664) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>) .	12038
ARMELLIN: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire maggiore funzionalità delle commissioni regionali d'esame previste per l'accertamento delle capacità professionali degli aspiranti all'iscrizione all'albo degli autotrasportatori per conto terzi (4-22280) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12035	BERNASCONI: Per un intervento volto a consentire il regolare funzionamento del centro residenziale terapeutico (CRT) per malati psichici, sito in Monza (Milano) (4-22591) (risponde Garavaglia, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>)	12039

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'11 GIUGNO 1991

PAG.	PAG.
<p>BIASCI: Per il potenziamento del treno denominato la Freccia dell'Elba (4-22870) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12040</p> <p>BULLERI: Sul mancato riconoscimento ai fini pensionistici del servizio prestatato dal dottor Emilio Tolaini presso l'istituto italiano di cultura di Parigi (4-20330) (risponde Vitalone, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 12040</p> <p>CALDERISI: Sui rapporti politici e commerciali intrattenuti dall'Italia con la Romania durante il regime di Ceausescu (4-17668) (risponde Lattanzio, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>) 12041</p> <p>CALDERISI: Sulla corretta interpretazione dell'articolo 31 della legge 25 maggio 1970, n. 352, relativo alle richieste di referendum (4-24450) (risponde Scotti, <i>Ministro dell'inter-no</i>) 12043</p> <p>CAMBER: Per il rifinanziamento della legge 5 aprile 1985, n. 135, al fine di garantire la liquidazione immediata di tutte le pratiche di indennizzo per i beni abbandonati dagli esuli istriani, fiumani e dalmati (4-20146) (risponde Pavan, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 12045</p> <p>CAMBER: Per l'applicazione della tariffa agevolata detta « Nord-Sud » sulla linea aerea Trieste-Bari (4-22049) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12046</p> <p>CANNELONGA: Per il rilancio del trasporto ferroviario in Puglia (4-23304) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12046</p>	<p>CAPANNA: Sui rapporti intercorsi tra la Cassa di risparmio di Terni e il Mediocredito regionale umbro nonché tra i familiari e le imprese facenti capo ai presidenti dei due istituti di credito (4-22744) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>) 12047</p> <p>CAVERI: Sui criteri in base ai quali i giovani residenti in Valle d'Aosta vengono inviati a svolgere il servizio militare di leva in altre regioni (4-22168) (risponde Rognoni, <i>Ministro della difesa</i>) 12048</p> <p>CAVICCHIOLI: Per la definizione dei limiti dell'azione definita di « monitoraggio » del settore dell'autotrasporto (4-24084) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12048</p> <p>COSTA RAFFAELE: Sulle dichiarazioni rilasciate dal sindacalista Roberto Miglio in merito ai compiti imposti ai vigili urbani di Milano (4-23125) (risponde Gaspari, <i>Ministro per la funzione pubblica</i>) 12049</p> <p>d'AMATO LUIGI: Per la totale liquidazione delle spettanze dovute dalla regione Calabria ai propri dipendenti inquadrati in ruolo ai sensi della legge regionale n. 9 del 1975, con particolare riferimento al signor Raffaele Cipolla (4-21987) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>) 12050</p> <p>DE JULIO: Per l'adozione di misure volte a scongiurare la crisi del centro RAT-Teatro dell'acquario di Cosenza (4-23799) (risponde Muratore, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i>) 12050</p> <p>EBNER: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione all'orga-</p>

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'11 GIUGNO 1991

	PAG.		PAG.
nizzazione del personale delle FFSS nella provincia di Bolzano, con particolare riferimento al caso della signora Marlene Moschetto Artuso (4-22493) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12052	MACCHERONI: Per la sollecita attuazione della legge 18 marzo 1988, n. 111, recante norme in materia di circolazione e sicurezza stradale (4-17469) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12059
FIORI: Sui motivi per i quali l'IMI ha corrisposto solo alla Olivetti il finanziamento previsto per le aziende che effettuano ricerche applicate (4-24766) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>)	12053	MACERATINI: Per il potenziamento del collegamento ACOTRAL tra Sonnino e Priverno (Latina) (4-22727) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12060
GOTTARDO: Per un intervento volto ad accelerare le procedure di esame da parte delle commissioni regionali istituite per l'accertamento dei requisiti professionali per l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori in conto terzi (4-22854) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12054	MANCINI GIACOMO: Per l'individuazione dei responsabili dell'attentato intimidatorio compiuto a Scalea (Cosenza) nei confronti dell'assessore ai lavori pubblici Luigi Cosentino (4-21597) (risponde Scotti, <i>Ministro dell'interno</i>)	12061
LEONI: Sul giudizio del Governo in ordine al disservizio esistente tra gli enti preposti al traffico aereo nella regione Sardegna, con particolare riferimento a quanto verificatosi il 10 giugno 1990 ai danni del comandante Demarie, proprietario dell'aeromobile I-Mamy (4-20199) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12055	MATTEOLI: Sull'inopportunità dell'eventuale soppressione dell'ospedale militare di Livorno (4-21435) (risponde Rognoni, <i>Ministro della difesa</i>)	12062
LEONI: Sull'opportunità dell'uso dell'aeroporto civile della Malpensa (Milano) come scalo per veicoli cisterna militari (4-24097) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12057	MATTEOLI: Per la dichiarazione dello stato di calamità a favore della città di Livorno, colpita dall'incendio del mese di agosto 1990 e dal nubifragio del 5 ottobre 1990 (4-21793) (risponde Capria, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>)	12062
LIA: Per il ripristino, da parte dell'Alitalia e dell'ATI, dei voli soppressi da e per l'aeroporto di Brindisi (4-22162) (risponde Bernini, <i>Ministro del trasporti</i>)	12057	NATTA: Per l'adozione di provvedimenti volti a far fronte all'emergenza idrica nelle zone del ponente ligure (4-20923) (risponde Capria, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>)	12063
		PARIGI: Sull'opportunità di rendere pubblico l'eventuale accadimento che sarebbe all'origine dell'atteggia-	

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'11 GIUGNO 1991

PAG.	PAG.
<p>mento di severità assunto dal presidente degli Stati Uniti Bush nei confronti del Governo italiano nell'ambito della guerra nel Golfo Persico (4-24536) (risponde Butini, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 12066</p> <p>PARLATO: Per un intervento volto ad accertare la regolarità delle assunzioni di personale effettuate dalla società SEPSA di Napoli (4-21432) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12067</p> <p>PARLATO: Sulle misure che si intendono adottare in relazione all'iniziativa assunta dal direttore della filiale del Banco di Roma di Reggio Calabria di distogliere la clientela dall'acquisto di BOT e CCT (4-21759) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>) 12068</p> <p>PARLATO: Sulla scuola contro le calamità naturali e industriali promossa dall'assessore alla protezione civile del comune di Napoli (4-22604) (risponde Capria, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) 12069</p> <p>PAVONI: Sull'opportunità della ventilata soppressione del compartimento ferroviario di Verona nell'ambito del programma di riorganizzazione del compartimento ferroviario (4-22441) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12070</p> <p>PELLEGATTA: Per la sollecita definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi intestata a Ciro Milillo, residente in Busto Arsizio (Varese) (4-24800) (risponde Pavan, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 12071</p>	<p>PERRONE: Sui criteri della distribuzione dei fondi destinati alla realizzazione delle strutture per la lotta all'AIDS (4-23798) (risponde Garavaglia, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>) 12072</p> <p>PIREDDA: Per un controllo che assicuri il rispetto del tariffario vigente per il trasporto merci per conto terzi (4-24126) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12073</p> <p>PIREDDA: Per la meccanizzazione delle procedure negli uffici della motorizzazione civile (4-24130) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12073</p> <p>POLI BORTONE: Sull'iter per la costruzione a Lecce della cittadella militare (4-23276) (risponde Rognoni, <i>Ministro della difesa</i>) 12074</p> <p>RENZULLI: Sull'inopportunità di accorpere il compartimento ferroviario di Trieste con quello di Venezia (4-22327) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12074</p> <p>ROCELLI: Per un intervento volto a garantire una nuova sede all'associazione lagunari truppe anfibie (ALTA) di Venezia (4-22774) (risponde Rognoni, <i>Ministro della difesa</i>) 12075</p> <p>SCARLATO: Per un intervento volto a favorire la soppressione del diritto di veto spettante ai membri permanenti del Consiglio di sicurezza dell'ONU (4-21685) (risponde Vitalone, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 12076</p>

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DELL'11 GIUGNO 1991

PAG.	PAG.
SCARLATO: Per un approfondimento delle indagini in sintonia con l'inchiesta condotta dal congresso USA, sui finanziamenti concessi all'Iraq dalla filiale di Atlanta della Banca nazionale del lavoro (4-22153) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>) 12077	(4-25260) (risponde Garavaglia, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>) 12082
SEPPIA: Sulla cessione, da parte dell'Enimont, della Sclavo di Siena al gruppo Marcucci (4-20553) (risponde Andreotti, <i>Ministro ad interim delle partecipazioni statali</i>) 12078	TADDEI: Sulle cause dei notevoli ritardi dei treni sulle linee Firenze-Pisa-Livorno e degli intercity sulla Bologna-Firenze-Roma (4-21163) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12083
SEPPIA: Sulle iniziative da assumere in relazione al mancato rispetto, da parte dell'ENI, degli impegni assunti in fase di cessione della Sclavo al gruppo Marcucci (4-21179) (risponde Andreotti, <i>Ministro ad interim delle partecipazioni statali</i>) 12079	TEALDI: Per l'adozione di provvedimenti volti ad eliminare i disagi derivanti alle popolazioni interessate dalla chiusura di alcune linee ferroviarie in provincia di Cuneo (4-23196) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12084
SINESIO: Sull'accordo sottoscritto dal Ministero dei trasporti, l'Ente ferrovie dello Stato ed i comuni interessati inerente il rilancio e la razionalizzazione del traghettamento nello stretto di Messina (4-21709) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12080	TORCHIO: Per un intervento volto a favorire la realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Treviglio (Bergamo) (4-20944) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12084
SINESIO: Sul riassetto dell'Enichem e sulla richiesta di allontanamento di alcuni managers (4-24048) (risponde Andreotti, <i>Ministro ad interim delle partecipazioni statali</i>) 12081	TRETAGLIA: Per un intervento volto ad evitare la soppressione delle stazioni di Morengo e Vidalengo (Bergamo) sulla tratta Milano-Venezia (4-22810) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12086
SOSPIRI: Per la sollecita nomina da parte del presidente della regione Abruzzo della commissione di esperti incaricata di procedere alla verifica del possesso, da parte degli aspiranti amministratori straordinari delle USL, dei requisiti richiesti dalla legge 4 aprile 1991, n. 111	VAIRO: Sugli effetti negativi delle iniziative assunte dal commissario straordinario della Banca agricola industriale di Sulmona (L'Aquila) (4-21872) (risponde Carli, <i>Ministro del tesoro</i>) 12086
	VALENSISE: Sulla formazione dell'organigramma dell'Enichem al di fuori di logiche lottizzatrici (4-24383) (risponde Andreotti, <i>Ministro ad interim delle partecipazioni statali</i>) 12088

ABBATANGELO. — *Al Ministro del tesoro. — Per sapere:*

quali provvedimenti intende prendere nei confronti della Banca popolare di Novara di Napoli, e presumibilmente di tutta Italia, la quale, contravvenendo ad ogni regolamentazione bancaria, ritiene, all'atto della presentazione e della riscossione a vista di assegni di c/c, di conteggiare la valuta dal giorno prima della data di emissione ed incasso dell'assegno;

se risponde al vero, e se questa è prassi regolare in termini di correttezza bancaria, che, sempre per gli assegni di c/c, la Banca trattiene la valuta dal giorno di emissione e non da quello dell'effettivo incasso. (4-22288)

RISPOSTA. — *I poteri attribuiti dalla legge all'organo di vigilanza sono preordinati al raggiungimento di precise finalità di interesse generale, che si ricollegano alla tutela della stabilità e dell'efficienza complessiva delle istituzioni creditizie.*

La questione prospettata si riferisce invece ad aspetti concernenti rapporti tra aziende di credito e clienti che si svolgono nell'ambito del diritto comune, utilizzando gli strumenti negoziali previsti dallo stesso.

In particolare, le condizioni contrattuali praticate dal sistema bancario alla clientela, sia che riguardino l'attività tipica dell'erogazione del credito e di raccolta dei depositi, sia che attengano all'effettuazione di servizi, non sono soggette ad alcuna regolamentazione amministrativa.

In proposito, l'Associazione bancaria italiana ha formulato regole generali per le singole operazioni bancarie — che non hanno, comunque, contenuto vincolante per

gli enti creditizi - ed ha promosso la stipulazione di appositi accordi cui le banche possono aderire.

Al fine di soddisfare l'esigenza di maggiore trasparenza, l'ABI, nel 1988, ha altresì assunto l'iniziativa di elaborare schemi uniformi per l'esposizione al pubblico di avvisi informativi sulle condizioni praticate dalle banche per le principali operazioni. In particolare, è previsto che tale avviso dia conto dei giorni di valuta applicati alle operazioni di versamento e di prelevamento.

La Banca d'Italia ha, comunque, provveduto ad interessare della questione la Banca popolare di Novara, la quale ha riferito che le condizioni praticate per tutti i servizi resi alla clientela sono contrattualmente pattuiti ed adeguatamente pubblicizzati mediante cartelli esposti nei locali ove hanno accesso i clienti.

Il Ministro del tesoro: Carli.

ALAGNA, BONIVER, REINA, ANDÒ, AMODEO e BARBALACE. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

la soppressione del volo diretto Trapani-Roma danneggia in maniera sempre più pesante e consistente gli interessisocio-economici della provincia di Trapani ed in modo particolare il mondo aziendale e produttivo, sul quale grava il costo (che le imprese del Nord non hanno) del trasporto, sia per quanto concerne le materie prime ed il prodotto finito sia per quanto attiene direttamente ai rapporti di carattere commerciale ed amministrativo;

la motivazione principale posta alla base di tale soppressione, particolarmente per quanto riguarda lo scarso flusso dei

passaggeri, è riconducibile in modo determinato all'applicazione di orari assolutamente inadeguati rispetto alla fascia di utenza primaria (come, peraltro, è stato confermato dai risultati di un'indagine effettuata recentemente dall'associazione degli industriali della provincia di Trapani e dalle agenzie di viaggio);

mentre sembra assolutamente inconsistente e priva di alcuna utilità l'ipotesi di un collegamento aereo diretto Trapani-Palermo quale ponte per Roma, appare di grande interesse la costituzione di una rete di collegamento meglio organizzata che, proprio potendosi giovare di trasporti veloci e, magari, di tariffe ridotte (come avviene in Sardegna), potrebbe attrarre l'interesse di molti imprenditori specialmente nel settore agricolo (floricoltura e serricoltura) ed in quello della pesca;

sulla base di tali considerazioni si ritiene indispensabile potenziare l'aeroporto Florio, razionalizzando gli orari che dovrebbero completare ed integrare quelli dell'aeroporto di Punta Raisi;

tale stato di cose, in sostanza, nasce dalla decisione dell'ATI, ente di Stato, che motiva la soppressione del volo con la « antieconomicità della linea » ma che, mantenendo la concessione (pur non assicurando il servizio) continua a percepire lo stesso contributo ed a rendere sempre più intasati i voli sulla linea Palermo-Roma —;

se il Ministro interrogato non ritenga di ovviare a tale inconveniente affidando tale concessione all'ALISARDA, (che si è già mostrata disponibile a risolvere positivamente il problema) favorendo così lo sviluppo socio-economico della provincia di Trapani (e di parte della vicina provincia di Agrigento) che, altrimenti, potrebbe piombare in un gravissimo isolamento ed in un arretramento culturale e socio-economico certamente allarmanti. (4-22670)

RISPOSTA. — *In considerazione della perifericità della collocazione geografica della provincia trapanese, questo ministero ha realizzato rilevanti strutture presso lo scalo di Trapani Birgi per migliorare, nell'ambito*

delle proprie competenze, le possibilità di spostamento della popolazione locale.

La società ATI, che effettua il collegamento aereo da Trapani verso la capitale, ha tuttavia fatto presente che nel 1989 e nel 1990 il traffico hanno fatto registrare un coefficiente medio di occupazione inferiore al 50 per cento, pur prevedendo per l'operativo programmato la partenza al mattino presto e il rientro in serata, proprio per agevolare al massimo l'utenza trapanese.

La scarsità della domanda, che pregiudica l'economicità della gestione del servizio, risulta purtroppo influenzata dalla vicinanza dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, che è in grado di offrire collegamenti diretti con tutta la penisola.

Per i motivi appena esposti, la società ATI ha ristrutturato la direttrice Trapani-Roma, mediante l'inserimento dello scalo intermedio di Palermo, per riuscire a beneficiare di un maggior apporto di traffico.

Al riguardo, si rappresenta che questo dicastero ha comunque invitato la società ATI a rivedere la propria programmazione, tenuto conto dell'importanza del collegamento in questione per lo sviluppo socio-economico della provincia di Trapani, ed ha ricevuto assicurazioni che la problematica relativa ai collegamenti Trapani-Roma e viceversa sarà seguita con la massima attenzione per programmare, al momento opportuno ed in relazione all'evoluzione della domanda, i necessari interventi.

In ogni caso, questo ministero, in occasione del rinnovo delle convenzioni per la concessione dell'esercizio delle linee aeree, nell'eventualità che la società ATI dovesse persistere nella propria posizione negativa, valuterà comunque la possibilità di risolvere la questione in argomento, anche affidando ad un altro vettore un servizio diretto Roma-Trapani, al fine di rispondere meglio all'esigenza dell'utenza interessata.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ANDREIS, DONATI e SCALIA. — *Ai Ministri dell'ambiente e della protezione civile. — Per sapere — premesso che:*

la notte del 13 dicembre 1990 un terremoto ha colpito la Sicilia, interessando, tra l'altro, la città di Priolo:

tale evento ha evidenziato la totale assenza della protezione civile a Priolo;

la rete di altoparlanti, installata dal comune, è rimasta inutilizzata, non essendo collegata ad una struttura operativa che avrebbe dovuto attivarsi in caso di emergenza;

non esiste, nella città di Priolo, alcun piano di informazione dei cittadini in caso di eventi calamitosi o di eventi a rischio industriale;

a quanto risulta gli impianti della zona industriale avrebbero subito dei danni, la cui entità e pericolosità non viene resa pubblica;

in particolare sembra che, in seguito al sisma, si sia verificato quanto segue:

principio di incendio in un forno dell'ICAM;

cedimento di un basamento che avrebbe inclinato un serbatoio di acido nitrico all'AM6 (Agrimont);

lesione di alcuni supporti di una tubazione di ammoniaca dell'impianto AM20 di Agrimont;

interruzione del collegamento di un trasformatore di alta tensione dalla linea elettrica (Enichem Augusta);

distruzione di un serbatoio di acqua di processo, che ha provocato la fermata di una linea alla cemenzeria Unicem di Augusta;

lesione e pericolosa inclinazione di un camino dell'impianto ISOSIV 2 per la produzione di normale paraffine (Enichem Augusta);

vi sono inoltre numerosi altri danni, soprattutto alle strutture murarie —:

se i ministri interrogati non intendano subordinare la ripresa dell'attività produttiva delle aziende colpite dal sisma all'esito delle perizie che la commissione dovrà rendere pubbliche quanto prima;

se non ritengano che la ricostruzione delle abitazioni distrutte o lesionate debba avvenire con rigidi criteri antisismici.

(4-23842)

RISPOSTA. — Il polo industriale Priolo-Augusta, sesto in Europa per concentrazione di rischio, ha formato oggetto di particolare attenzione da parte del ministro per il coordinamento della protezione civile nell'ambito delle attività di emergenza poste in essere a seguito dell'evento sismico del 13 dicembre 1990. In sostanza, è stata chiesta ed ottenuta la riduzione degli stoccaggi e la messa in sicurezza degli impianti.

A seguito della visita effettuata dagli esperti della Direzione centrale e del Dipartimento ISPESL di Catania, non sono state, comunque, riscontrate anomalie conseguenti al sisma negli impianti presso gli stabilimenti del gruppo Enichem, la raffineria del gruppo ERG nell'area industriale di Priolo-Melilli e la raffineria di Augusta del gruppo Exxon. Il controllo è stato disposto per constatare lo stato degli impianti ai fini della sicurezza dei lavoratori e delle popolazioni interessate.

In merito alla recente richiesta formulata nell'interrogazione, riguardante la ricostruzione delle abitazioni distrutte o lesionate con criteri antisismici, si rappresenta che l'articolo 2 del decreto-legge 3 maggio 1991, n. 142, concernente provvedimenti in favore delle popolazioni delle province di Siracusa, Catania e Ragusa colpite dal terremoto del dicembre 1990 ed altre disposizioni in favore delle zone danneggiate da eccezionali avversità atmosferiche dal giugno 1990 al gennaio 1991, dispone l'avvio di un programma di adeguamento antisismico nell'ambito dei territori istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 15 gennaio 1991.

La predetta norma dispone, altresì, che in attesa della definizione del piano organico per la regione Sicilia, previsto dal medesimo decreto-legge, le modalità di attuazione del programma siano disposte con ordinanza del ministro per il coordinamento della protezione civile, d'intesa con la regione Sicilia.

Per l'avvio del programma di adeguamento antisismico, il fondo per la protezione

civile è integrato con la somma di 30 miliardi di lire per l'anno 1990.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: Capria.

ARMELLIN, ROCELLI, BRUNETTO e FRASSON. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

quali siano le intenzioni del Ministero in ordine ad alcune problematiche concernenti le commissioni regionali d'esame previste dal decreto ministeriale 508 del 5 novembre 1987 per l'accertamento della capacità professionale degli aspiranti all'iscrizione all'albo degli autotrasportatori per conto terzi, emerse in particolare nel Veneto. Viene manifestato grave disagio dalle associazioni di categoria degli autotrasportatori artigiani per la paralisi operativa della detta commissione regionale d'esame di Venezia, che, pur riunendosi mediamente una volta la settimana dal 30 novembre 1988, non riuscirebbe ad esaminare più di 109 candidati per volta, determinando così un accumulo di più di mille domande inevase. La situazione risulta ulteriormente aggravata per il fatto che le due insegnanti — la cui presenza è indispensabile per la validità della convocazione della commissione —, avrebbero rassegnato le dimissioni sia per il fatto che ancora non sono stati accreditati i compensi spettanti, sia perché le due docenti non avrebbero ottenuto neppure un esonero parziale dall'insegnamento, pur riuscendo finora a garantire la loro presenza anche a costo di notevoli sacrifici personali;

se il ministro interrogato non intenda procedere ad una modifica della vigente normativa sulla base delle seguenti esigenze:

1) recepimento ed applicazione della direttiva CEE 89/438, che prevede l'esame scritto sotto forma di domande con più possibilità di risposta (ciò permetterebbe alla commissione di esaminare gior-

nalmente un numero di candidati di molto superiore ai dieci attuali);

2) nomina immediata dei supplenti per ciascun componente della commissione che partecipi alle sedute d'esame in caso di assenza o di impedimento del titolare, come è già stato previsto dal decreto ministeriale del 21 ottobre 1989;

3) pagamento degli insegnanti e concessione dell'esonero totale o parziale delle lezioni, almeno finché la commissione non avrà esaminato tutti i candidati in attesa;

4) la possibilità per la commissione di validamente riunirsi con almeno un rappresentante della M.C.T.C., con almeno un rappresentante delle organizzazioni sindacali e con entrambi gli insegnanti, ma non, come previsto sempre dal decreto ministeriale citato, con la simultanea presenza di tutti i componenti;

5) istituzione di commissioni provinciali al posto di quella regionale, che potrebbero essere costituite all'interno degli attuali comitati provinciali per l'albo autotrasportatori, nei quali basterebbe aggiungere la nomina dei due insegnanti, in quanto sono già presenti i rappresentanti della M.C.T.C. e delle organizzazioni degli autotrasportatori. (4-22280)

RISPOSTA. — *Il decreto ministeriale che, relativamente ai quesiti posti nell'interrogazione, recepisce la direttiva CEE 89/438 che riordina l'intera materia dell'accesso alla professione di autotrasportatore per conto terzi, in data 15 dicembre 1990 è stato inviato con relazione al Consiglio di Stato per il parere di rito, ai sensi dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.*

Il 18 marzo 1991, il predetto organo consultivo ha inviato il parere reso dall'adunanza generale del 7 marzo 1991, con il quale sono state formulate talune osservazioni sulla base delle quali il decreto in questione sarà riformulato.

Nel decreto sarà prevista sia la nomina dei supplenti, sia la validità delle sedute d'esame con la sola presenza del presidente o del suo supplente e di tre membri effettivi o

supplenti della commissione. Sarà, inoltre, disposto che l'esame relativo all'accesso alla professione consista in prove scritte e che lo svolgimento degli esami possa avvenire mediante un sistema a quiz.

Circa l'esonero totale o parziale degli insegnanti dalle lezioni, si riferisce che questo dicastero ha provveduto ad interessare di volta in volta i provveditorati competenti per le opportune decisioni, per altro non modificabili da parte di questa amministrazione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ARNABOLDI, RUSSO SPENA e CIPRIANI. — Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:

in data 14 marzo 1991 la Sofin, finanziaria dell'IRI, avrebbe provveduto alla cessione delle Fonderie e Officine San Giorgio Prà al gruppo Interklim di proprietà dell'imprenditore privato Aldo Belleli;

nel piano presentato da Belleli la SGP verrebbe specializzata nella produzione di radiatori in ghisa (un prodotto in costante declino a causa della forte concorrenza di prodotti più leggeri come l'alluminio) trasferendo nella Ne,Ca di Pavia la fusione dei corpi in ghisa;

la SGP situata su 88,000 mq di territorio adiacenti al costruendo porto di Prà-Voltri avrebbe un valore stimabile in alcune decine di miliardi, mentre è risaputo che finanziarie pubbliche, troppo spesso cedono aziende ai privati non per fattori economici ma clientelari —:

quali siano i termini reali della cessione circa:

i tempi e le modalità di pagamento dell'acquisto da parte di Belleli;

i tempi e le modalità di permanenza della Sofin nel pacchetto azionario della SGP;

le garanzie poste dalla Sofin per evitare che l'operazione si traduca in una

messa in liquidazione della SGP a scopi speculativi. (4-25478)

RISPOSTA. — La Sofin ha da tempo intrapreso un complesso di azioni mirate a riallocare la San Giorgio Prà — azienda ritenuta non strategica per il gruppo IRI — in un contesto produttivo che, alla luce della prossima internazionalizzazione dei mercati, ne consenta la sopravvivenza, il consolidamento e, se possibile, un ulteriore sviluppo. È stata pertanto avviata, alla fine del 1989-inizio 1990, una procedura di offerta a soggetti terzi che presentassero ben precise connotazioni di serietà e capacità industriali, dandone informazioni sin dall'inizio a vario livello.

La procedura in parola si è conclusa con l'individuazione di un soggetto industriale, il gruppo Interklim, in possesso delle caratteristiche delineate ed in grado di fornire tutte le garanzie richieste dalla Sofin.

La Interklim SpA, infatti, partecipata per il 16,66 per cento dal Gruppo Ercole Marelli e per il 41,67 per cento cadauna dalle holding finanziarie TME SpA ed ETS SpA — il capitale di entrambe le quali è posseduto dal Gruppo Belleli (60 per cento), dall'AGIP (20 per cento) e dalla FIAT Aviazione (20 per cento) — opera nel settore del riscaldamento.

Le garanzie richieste dalla Sofin alla Interklim consistono, in particolare, nella presentazione di un piano industriale finalizzato ad assicurare il rilancio della San Giorgio Prà, con previsione di investimenti per 7,5 miliardi di lire nell'arco di un triennio e mantenimento dei livelli occupazionali (286 unità). Il piano potrà essere aggiornato, di comune accordo tra Interklim e Sofin, per tener conto delle eventuali evoluzioni di mercato, fermi gli impegni occupazionali e di investimento.

Dal piano industriale del gruppo Interklim risulta che quest'ultimo presenta, nel settore climatizzazione e riscaldamento, caratteristiche integrate sia in senso verticale (in rapporto alla stretta relazione fra le diverse attività produttive), sia in senso orizzontale (per la presenza in tutti i segmenti di mercato: acciaio, alluminio, ghisa, gas, gasolio per riscaldamento, condizionamento, cogenerazione).

Il gruppo si propone la creazione di un vero e proprio polo integrato del riscaldamento e della climatizzazione, attraverso un progetto strategico mirato al potenziamento, alla specializzazione ed alla razionalizzazione del settore delle fonderie in ghisa, nel cui ambito trova collocazione l'acquisizione della San Giorgio Prà ed il suo inserimento nello sviluppo del comparto, che diventerà il più importante polo italiano delle fonderie per l'edilizia.

In particolare, gli obiettivi che Interklum attende da tale acquisizione consistono nell'ingresso nel complessivo settore della climatizzazione, così da soddisfare contemporaneamente le esigenze, sia di caldo che di freddo, del sempre più esigente consumatore finale; nella specializzazione delle fasi produttive, con massimizzazione delle sinergie attendibili dall'utilizzo attuale delle strutture produttive degli stabilimenti; nell'ottenimento delle sinergie commerciali conseguenti sia al coordinamento dei marchi che al miglior utilizzo delle reti commerciali.

Le intese intercorse prevedono che la Sofin ceda all'Interklum il pacchetto azionario della San Giorgio Prà ad un prezzo di 15 miliardi di lire — da corrisponderci, in un'unica soluzione, 47 mesi e 20 giorni dopo il trasferimento dei titoli azionari, previsto entro e non oltre il 15 gennaio scorso — a fronte di un netto patrimoniale, al 31 dicembre 1990, che la Sofin si impegna a far risultare non inferiore a 7 miliardi di lire (pari cioè al valore nominale del capitale sociale), dopo aver costituito fondi aggiuntivi, aventi carattere rettificativo e correttivo di poste dell'attivo, per complessivi 8,5 miliardi e ripianato il disavanzo di esercizio, previsto in circa 6 miliardi, cui ne vanno aggiunti 3,2 riportati dall'esercizio 1989. Il netto patrimoniale in questione viene soggetto a verifica da parte di primaria società di certificazione.

Una volta acquisito il pacchetto azionario della San Giorgio Prà, la Interklum ne conferisce in pegno alla Sofin il 51 per cento, in relazione all'obbligo di completa estinzione dei debiti bancari della società — attualmente garantiti dalla Sofin — che resideranno dopo l'avvenuta cessione pro soluto dei crediti commerciali della San Gior-

gio Prà al valore nominale e del relativo fondo rischi alla Sofin stessa, la quale ne curerà, quindi l'incasso.

La Sofin, infine, una volta restituite le azioni detenute in pegno di cui sopra, rimarrà fiduciarmente intestataria del 30 per cento del capitale della San Giorgio Prà fino al 31 dicembre 1993, restando per altro in tale ruolo indenne da qualsiasi conseguenza derivante dalla gestione della società. La Sofin garantirà — attraverso l'erogazione di finanziamenti onerosi, rimborsabili in 24 mesi e garantiti da fidejussione, per un importo complessivo massimo di 2 miliardi di lire — la copertura degli investimenti che la San Giorgio Prà dovesse effettuare per adeguamento impianti e macchinari in connessione con provvedimenti definitivi o esecutivi della pubblica amministrazione e/o dell'autorità giudiziaria, indotti dall'applicazione dell'attuale normativa di legge in materia ambientale ed antinfortunistica nel corso dei 24 mesi successivi al trasferimento dei titoli azionari.

Il Ministro ad interim delle partecipazioni statali: Andreotti.

BATTISTUZZI. — Ai Ministri dell'interno e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la legge 23 dicembre 1980, n. 930, prevede, negli aeroporti elencati nella tabella A allegata alla legge, che il servizio antincendi sia svolto dal corpo nazionale dei vigili del fuoco; negli aeroporti non compresi in tale tabella, il servizio antincendio deve essere assicurato dagli enti pubblici o privati che abbiano in gestione l'aereostazione passeggeri o merci;

nell'aeroporto di Pescara, pur non ricompreso nella suddetta tabella A, il servizio antincendi ha continuato ad essere svolto dal corpo nazionale dei vigili del fuoco mediante proroghe disposte da specifiche disposizioni legislative, succedutesi dal 1980 fino al corrente anno;

l'ultima di queste (legge 31 maggio 1990, n. 128) prevede che il servizio in questione sia assicurato fino al 31 dicem-

bre 1990 e che entro tale termine esso dovrà essere assunto dagli enti concessionari o dai gestori;

per modifiche alla legge n. 930 del 1980 sopra citata, nella legge finanziaria del 1990 e in quella del 1991 è stata posta un'apposita previsione di spesa nei fondi speciali di parte corrente;

la SAGA S.p.A. concessionaria dell'aeroporto pescarese non è attualmente in grado, per ragioni tecniche e finanziarie, di assumere la gestione del servizio antincendi —:

cosa s'intenda fare per inserire l'aeroporto di Pescara nella tabella A della legge n. 930 del 1980, in modo da assicurare l'operatività dell'aeroporto medesimo, unico esistente nelle regioni d'Abruzzo e Molise e con un bacino d'utenza comprendente anche la parte meridionale delle Marche e quella settentrionale della Puglia. (4-21945)

RISPOSTA. — *Il 17 gennaio 1991 è stato presentato un disegno di legge (atto Camera n. 5383) d'iniziativa governativa, su proposta del ministro dell'interno di concerto con i ministri del bilancio e della programmazione economica, delle finanze, del tesoro, della difesa e dei trasporti, di modifica della legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante norme sui servizi antincendio negli aeroporti.*

Detto disegno di legge prevede l'integrazione della tabella A della legge n. 930 del 1980 per i soli aeroporti di Firenze-Peretola e Pescara, mentre per gli aeroporti di Grosseto, Roma-Urbe e Taranto, anch'essi a suo tempo non inseriti nella tabella di cui trattasi, il servizio antincendi resta a carico dei soggetti di cui all'articolo 3, primo comma, della già citata legge n. 930 del 1980.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BELLOCCHIO, UMIDI SALA, ROMANI e DI PIETRO. — *Ai Ministri del tesoro e dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

nel quotidiano *Il Sole-24 Ore* del 20 aprile 1990 è apparso con tutta evidenza un annuncio pubblicitario che recita: « **WOODYBANK** istruisce pratiche *joint-venture* finanziaria / finanziamenti industriali — Nessuna spesa anticipata — Telefono (045) 8011338 Telefax (045)8011341 »;

il predetto numero telefonico corrisponde effettivamente ad una Woodybank Italia Agente di commercio — Corso Porta nuova, 113 — Verona;

l'articolo 29 della legge antimafia 19 marzo 1990, n. 55, punisce con la multa da lire 2 a 20 milioni chiunque usa nella denominazione le parole banca, banco, cassa di risparmio, credito, risparmio e simili, senza essere un ente creditizio —:

quali provvedimenti urgenti intendano adottare per rimuovere, senza ulteriore ritardo, una situazione tanto pregiudizievole per la fede pubblica e per sanzionare i promotori a norma di legge. (4-19664)

RISPOSTA. — *L'articolo 2, comma 3, della legge bancaria, al fine di evitare possibili equivoci e consentire l'immediata ed esatta individuazione delle aziende di credito, pone a carico di istituti, enti o imprese non soggetti ai controlli della Banca d'Italia il divieto di utilizzare nelle proprie denominazioni i termini banca, cassa di risparmio, credito, risparmio e simili.*

In caso di violazione del menzionato divieto, l'articolo 29 della legge 19 marzo 1990, n. 55, che modifica dell'articolo 96 della legge bancaria che prevedeva l'ammenda, ha disposto la pena della reclusione e della multa.

La Banca d'Italia, sentita in proposito, ha comunicato che, allorquando ha notizia che sul mercato agiscono enti o imprese che utilizzano nelle loro denominazioni i termini sopraindicati, vengono posti in essere taluni adempimenti di carattere istruttorio volti a meglio definire le singole fattispecie.

L'organo di vigilanza, in particolare, effettua visure presso le locali camere di commercio, industria ed artigianato intese ad accertare l'effettiva esistenza degli enti;

dispone, inoltre, indagini presso gli stessi per verificare le conseguenze dell'uso di denominazioni non consentite dalla legge bancaria.

Analoga procedura è stata adottata nei confronti della società Woodybank la quale, non avendo fornito alcun chiarimento in ordine al rilevato abuso di denominazione bancaria, è stata segnalata alla Procura della Repubblica di Verona, per gli adempimenti di competenza.

Il Ministro del tesoro: Carli.

BERNASCONI e BENEVELLI. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

a Monza, comune compreso nella USL 64, nell'ottobre 1988 era stato inaugurato un centro residenziale terapeutico (CRT) per malati psichici, sito in via Curtatone presso l'ex dispensario antitubercolare, in grado di ospitare 12 pazienti per progetti di riabilitazione e reinserimento sociale;
001100n

la ristrutturazione dell'edificio era costata mezzo miliardo e per il funzionamento del centro era stato ampliato l'organico del servizio di psichiatria della USL 64;

nel discorso inaugurale il presidente dell'USL e il responsabile del servizio psichiatrico avevano assicurato la piena attivazione della struttura nel breve periodo, accentuando la potenzialità del centro di superare il ricovero ospedaliero e tendere al recupero completo di malati psichici;

dal marzo 1989 erano stati progressivamente distaccati nel centro uno psichiatra, uno psicologo, una caposala e alcuni infermieri professionali, ma non era stato possibile accogliere pazienti per la mancata copertura, da parte dell'USL, di personale ausiliario;

il completamento di organico avvenne solo nel febbraio 1990, in seguito a numerose denunce di familiari di malati psichici e di forze politiche, e solo allora il

personale, forzatamente inoperoso per un anno, poté accogliere i primi pazienti;

nell'agosto 1990 non furono più disponibili lo psichiatra e lo psicologo e si ribloccò l'attività in attesa che il nuovo responsabile del centro — un aiuto psichiatra dell'organico ospedaliero di psichiatria — definisse il progetto di funzionamento;

il progetto fu presentato i primi di settembre 1990 al comitato di gestione e successivamente fu integrato da una relazione riguardante l'utenza psichica della USL 64, dove si dimostrava che:

ai servizi di psichiatria erano in carica 1314 malati psichici;

788 pazienti erano regolarmente seguiti, e di questi il 90,5 per cento era trattato nelle strutture ambulatoriali;

solo il 4,7 per cento delle prestazioni effettuate riguardava interventi riabilitativi;

nell'ottobre 1990 veniva reinserito il personale nella sede di via Curtatone e il responsabile del CRT riferiva al comitato di gestione di essere in grado di accogliere i primi pazienti dal mese di novembre, ma a tutt'oggi la struttura rimane inoperante —:

quali atti ministeriali, anche ispettivi, si intendano adottare per individuare cause e responsabilità di queste gravi inefficienze e sprechi di risorse pubbliche;

quali azioni assumerà il Ministro della sanità affinché il CRT di via Curtatone a Monza sia messo al più presto in grado di funzionare. (4-22591)

RISPOSTA. — *Il presidio considerato nell'interrogazione non è un centro residenziale terapeutico (CTR), bensì una comunità protetta, a suo tempo finanziata, in sede di programma straordinario triennale per la psichiatria, approvato dal consiglio regionale della Lombardia il 29 aprile 1986, con un contributo di 500 milioni di lire finalizzato alla ristrutturazione dei locali in passato adibiti a dispensario antitubercolare, siti a Monza in via Curtatone.*

Risulterebbe che i relativi lavori siano stati ultimati fin dal dicembre 1988, mentre successivamente, una volta accertato che parte del personale già assegnato all'unità operativa di psichiatria non era più a disposizione del servizio psichiatrico, il consiglio regionale lombardo, con deliberazione del 28 luglio 1989, ha autorizzato l'unità socio-sanitaria locale di Monza all'istituzione, con loro contestuale copertura, dei posti in organico del personale sanitario indispensabile all'attivazione di tale comunità protetta, così riassumibile:

- 1 medico aiuto di psichiatria;*
- 1 medico assistente di psichiatria;*
- 4 infermieri professionali;*
- 1 ausiliario socio-sanitario;*
- 2 educatori professionali.*

Date tali favorevoli premesse, nello mese di novembre 1990 l'assessorato regionale al coordinamento per i servizi sociali ha chiesto alla stessa unità socio-sanitaria locale n. 64 di Monza giustificazioni ufficiali sulla mancata attivazione della struttura protetta, venendo informato, poi, da quest'ultima, in data 15 gennaio 1991, dell'esistenza di reali difficoltà organizzative interne, da ultimo aggravate dalle sopravvenute dimissioni, per collocamento in pensione, del primario di psichiatria.

Avuta cognizione di tali difficoltà, con deliberazione del 5 marzo 1991 la stessa giunta regionale ha inteso espressamente autorizzare, in via d'urgenza e per esigenze indilazionabili, detta unità sanitaria locale, ai sensi della legge n. 554 del 1988 (disposizioni in materia di pubblico impiego), all'espletamento immediato delle procedure relative alla copertura del posto di primario psichiatra.

Non appena sarà stata espletata tale incombenza, quindi, dovrebbe risultare rimosso qualsiasi ostacolo che possa giustificare ulteriori ritardi nell'attivazione, quantomai opportuna ed auspicabile, di detta comunità protetta.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Garavaglia.

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

la « Freccia dell'Elba » è un treno che parte da Piombino alle ore 19 di ogni domenica per raggiungere Firenze due ore più tardi;

detto treno è indispensabile per gli impiegati, i lavoratori e gli studenti che il lunedì mattina devono trovarsi nel capoluogo toscano per riprendere il lavoro —:

se esista un progetto di miglioramento del servizio in questione, tramite l'aggiunta di altre carrozze o l'istituzione di un secondo treno in ore successive.
(4-22870)

RISPOSTA. — *In merito al treno 3108, denominato Freccia dell'Elba, ed all'insufficiente offerta di posti nei giorni di più intensa mobilità turistica, la composizione dei treni che accedono all'area portuale di Piombino è attualmente determinata da un'ordinanza marittima che ne fissa i limiti.*

Tale limitazione ha ulteriormente accentuato la situazione di affollamento che, nei giorni di particolare affluenza come quello citato dagli interroganti (4 novembre 1990), si registra in generale sull'intera rete ferroviaria.

Questa oggettiva difficoltà potrà essere superata con la costruzione della nuova stazione di Piombino Marittima, il cui avvio dei lavori ha determinato la sospensione del collegamento ferroviario fra le stazioni di Piombino e Piombino Marittima con la sostituzione del servizio, dal 5 novembre scorso, con bus, e la cui prima fase di attivazione è prevista in coincidenza con l'inizio del prossimo orario ferroviario estivo.

Al riguardo giova far presente che con l'attivazione della nuova stazione di Piombino Marittima non soltanto cadranno le limitazioni relative alla composizione dei treni, ma si renderà possibile l'accesso al porto di ulteriori treni attualmente attestati nella stazione di Piombino.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BULLERI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per sapere — considerato che:

il dottor Emilio Tolaini, professore di ruolo nell'Accademia di belle arti di Firenze dal 1974, dal 15 ottobre 1951 al 30 ottobre 1956 è stato ininterrottamente alle dipendenze dell'istituto italiano di cultura di Parigi, organismo dell'Ambasciata d'Italia a Parigi, dipendente dalla direzione generale relazioni culturali con l'estero, del Ministero degli affari esteri;

il rapporto d'impiego fu definito, negli atti, con l'espressione « impiegato locale »;

la retribuzione veniva corrisposta mensilmente dall'amministrazione dell'Ambasciata;

contemporaneamente, dal 31 ottobre 1955 al 31 ottobre 1956 prestava servizio presso due scuole francesi e la relativa retribuzione era versata dal Ministero degli affari esteri italiano;

in data 30 novembre 1973 l'Enpas concedeva il riscatto di detti servizi ai fini della buonuscita;

in data 25 maggio 1976 ha fatto domanda all'ispettorato istruzione artistica per il riscatto dei suddetti servizi ai fini della pensione. Analoga domanda rivolse il 9 dicembre 1986;

l'ispettorato istruzione artistica ha affermato che detti servizi non possono essere ammessi a riscatto;

considerata, inoltre, l'ingiustizia di tale negazione perché, comunque, il professor Tolaini ha lavorato per cinque anni per lo Stato italiano, e nella fattispecie per un istituto dello stato, con chiamata del direttore di detto istituto, con assunzione autorizzata dal Ministero italiano degli affari esteri e rapporto d'impiego con l'Ambasciata d'Italia, notificato al Quai d'Orsay (Ministero francese degli Esteri) usufruendo della tessera per la riduzione ferroviaria (concessione C per gli impiegati dello Stato) rilasciata dal Ministero italiano degli affari esteri;

infine, nella stessa situazione si trovano altri insegnanti —

se, viste le affermazioni di diniego al riconoscimento del diritto di riscatto dei contributi, fatte dalle direzioni generali dei Ministeri degli affari esteri e della pubblica istruzione, non ritengano di adottare idoneo provvedimento per il riconoscimento dei diritti maturati. (4-20330)

RISPOSTA. — Il professor Emilio Tolaini ha prestato servizio all'estero presso l'Istituto italiano di cultura di Parigi dal 1° ottobre 1951 al 31 agosto 1955 con assunzione diretta da parte del direttore e con retribuzione a carico del bilancio dell'Istituto stesso.

Nel periodo dal 1° settembre 1955 al 31 ottobre 1956 il professor Tolaini ha prestato servizio all'estero con incarico conferitogli con decreto ministeriale, ai sensi del regio decreto 12 febbraio 1940, n. 740.

Si fa presente, inoltre, che la pratica di riscatto del professor Emilio Tolaini è stata trasmessa, per gli adempimenti di competenza, all'Accademia di belle arti di Firenze, in conformità di quanto stabilito dall'articolo 13, primo comma, della legge 27 dicembre 1989, n. 417, con la quale è stato convertito e modificato il decreto-legge 6 novembre 1989, n. 357.

Quanto ai servizi prestati dal docente in questione alle dipendenze dell'Istituto italiano di cultura di Parigi, l'Ispettorato per l'istruzione artistica del Ministero della pubblica istruzione ha escluso, in quanto non rispondente al vero, di aver affermato che detti servizi non possono essere ammessi a riscatto.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Vitalone.

CALDERISI, MELLINI e VESCE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e del commercio con l'estero. — Per sapere tutti i dati riguardanti i rapporti commerciali — natura e volume degli affari e relative date — tra amministrazioni ed enti rumeni durante il regime di Ceausescu e i partiti politici italiani, i sindacati, le organizza-

zioni cooperativistiche o le società ad essi collegate nonchè gli affari compiuti con intermediazioni dei medesimi o per le quali esponenti di tali partiti abbiano speso i loro buoni uffici;

per sapere altresì se tali rapporti siano ancora in corso e se attualmente costituiscano, di fatto, l'unica politica dell'Italia verso la Romania. (4-17668)

RISPOSTA. — *Il mercato romeno ha presentato un buon grado di apertura verso i prodotti italiani negli anni 1960 e 1970, durante i quali l'Italia ha esportato in Romania soprattutto beni strumentali utilizzati nei programmi di industrializzazione del paese. Le macchine tessili, nonché quelle per la lavorazione del legno e dei metalli funzionanti in Romania, sono in gran parte di produzione italiana.*

Agli inizi degli anni '60, la Romania registrò un'esposizione debitoria di circa 10 miliardi di dollari, eliminata successivamente a tappe forzate. Con il piano quinquennale 1981-1985, ed in forme ancora più accentuate con il piano 1986-1990, Ceausescu impose una politica di grande austerità improntata al rigido contenimento delle importazioni in divise convertibili ed alla severa compressione degli investimenti e dei consumi interni. Tale scelta condizionò in maniera negativa sia la congiuntura economica interna sia i flussi dell'esportazione del nostro paese.

Per completezza di informazione, per quanto riguarda questo periodo si allegano le tabelle relative all'interscambio commerciale italo-romeno, corredate dai gruppi merceologici più rappresentativi.

Come si può facilmente rilevare dalle stesse, nel 1988 le esportazioni italiane furono di circa 94 miliardi di lire (contro importazioni per un totale complessivo di 1.073 miliardi), con un saldo negativo di 979 miliardi.

Tale saldo negativo fu confermato, peraltro, anche nell'anno 1989.

Negli ultimi anni l'Italia ha esportato in Romania principalmente prodotti chimici (30 per cento), tessili (17 per cento) e dell'industria meccanica (12 per cento).

Le importazioni italiane dalla Romania hanno riguardato principalmente prodotti petroliferi (60 per cento) e tessili (12 per cento).

I principali fornitori della Romania sono stati l'URSS e gli altri paesi del COMECON, mentre sostanzialmente marginali sono state le forniture dei paesi CEE.

Nella primavera del 1989 il regime romeno annunciava il completo pagamento del debito estero.

I recenti avvenimenti hanno mutato il quadro generale di riferimento degli ultimi anni e non è quindi possibile indicare gli orientamenti della nuova dirigenza e prevederne i riflessi sull'interscambio commerciale.

La nuova dirigenza, secondo quanto riferito dal ministro degli esteri, intende abbandonare i faraonici progetti di opere pubbliche che assorbivano gran parte del reddito interno, nonché ridimensionare in modo radicale quei settori dell'industria pesante (metallurgica e meccanica) e petrolchimica che hanno continuato ad operare per anni in perdita. Sono state totalmente interrotte le esportazioni di prodotti alimentari ed agricoli per soddisfare i bisogni primari della popolazione. L'orientamento è quello di privilegiare i rapporti economici con i paesi industrializzati e, soprattutto, con i paesi membri della CEE, nella consapevolezza che soltanto grazie al know-how tecnologico occidentale il sistema produttivo locale potrà decollare. Nei rapporti con l'estero la nuova dirigenza è disposta a fare ricorso a crediti e ad abbandonare il sistema del countertrade.

Per quanto riguarda i rapporti con l'Italia, le prospettive di sviluppo dell'interscambio sembrerebbero essere favorevoli, alla luce delle considerazioni sopra esposte e tenuto conto del fatto che il paese ha in pratica bisogno di ricostruire per intero il suo apparato produttivo.

In considerazione, tuttavia, delle più recenti vicende della Romania e dei risultati dell'andamento delle relazioni commerciali — riscontrabili nell'allegata tabella relativa al 1990 — questo ministero ultimamente si è espresso negativamente per la concessione di una linea di credito intergovernativa alla

Romania, ritenendo che fino a questo momento non esistono idonee condizioni per un proficuo avvio di negoziati con le autorità romene diretti in tal senso.

Da ultimo si fa presente che, per quanto riguarda le eventuali connessioni di partiti politici italiani, di sindacati e di organizzazioni cooperativistiche con enti romeni, questo ministero non è in grado di fornire chiarimenti al riguardo, in quanto non ha istituzionalmente la possibilità di poter conoscere chi opera dentro o dietro le aziende o gli enti che talvolta figurano tra gli esportatori-produttori rumeni. Ciò anche perché il compito di questa amministrazione si esaurisce con il rilascio delle autorizzazioni ad operatori italiani.

Il Ministro del commercio con l'estero: Lattanzio.

CALDERISI, SEGNI e BARBERA. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

la legge 25 maggio 1970, n. 352 prevede, all'articolo 31, che « Non può essere depositata richiesta di referendum nell'anno anteriore alla scadenza di una delle due Camere e nei sei mesi successivi alla data di convocazione dei comizi elettorali per l'elezione di una delle due Camere medesime » e, all'articolo 32, primo comma, che « Salvo il disposto dell'articolo precedente, le richieste di referendum devono essere depositate in ciascun anno dal 1° gennaio al 30 settembre »;

per deposito della richiesta di referendum, si intende, ai sensi degli articoli 7, 8, 9, 28 e 32 della legge citata, il deposito presso la Corte di cassazione delle 500.000 firme previste;

il disposto di cui alla prima parte dell'articolo 31 potrebbe prestarsi alle due seguenti interpretazioni:

a) non può essere depositata richiesta di referendum nei dodici mesi anteriori alla data di scadenza di una delle due Camere, con la conseguenza che nell'anno solare anteriore a quello di scadenza di

una delle Camere c'è un periodo in cui è possibile depositare richieste di referendum, vale a dire dal 1° gennaio fino al giorno da cui decorrono i dodici mesi anteriori alla data di scadenza di una delle due Camere (per esempio, scadendo la X legislatura il 2 luglio 1992, dal 1° gennaio al 1° luglio 1991) e con l'ulteriore conseguenza che tali referendum dovrebbero tenersi dal 15 aprile al 15 giugno dello stesso anno in cui si svolgono le elezioni delle Camere (interpretazione che risulterebbe in contrasto con la volontà del legislatore che, come si desume dalla discussione parlamentare della legge n. 352 del 1970, intendeva esplicitamente escludere tale concomitanza);

b) non può essere depositata richiesta di referendum nell'anno anteriore a quello di scadenza di una delle Camere, escludendo, pertanto, la concomitanza di cui alla precedente lettera a), ma consentendo il deposito di richieste di referendum in un limitato periodo dell'anno solare in cui si svolgono le elezioni politiche (dal 1° gennaio fino alla data di convocazione dei comizi elettorali), richieste di referendum che sarebbero pertanto sottoposte al corpo elettorale in una domenica compresa dal 15 aprile al 15 giugno dell'anno successivo a quello di svolgimento delle elezioni politiche medesime (possibilità derivante, in particolare, dalla modifica del primo comma dell'articolo 32 del disegno di legge presentato dal Governo — l'atto Senato n. 166 della V legislatura — a seguito dell'approvazione dell'emendamento Galante Garrone che estese il periodo di deposito delle richieste di referendum dal 1° gennaio al 30 settembre anziché dal 1° aprile al 30 settembre di ciascun anno) —:

quali finalità il Governo si è proposto di conseguire allorché ha presentato alle Camere il relativo disegno di legge e quale delle suesposte interpretazioni reputi corrette alla luce di tali finalità. (4-24450)

RISPOSTA. — In materie delicatissime, come quella prospettata, è sempre stata politica del Governo — e tale continuerà ad essere — quella di consentire ogni spazio a

tutte le forme di libertà civili e politiche, nel rispetto, ovviamente, delle leggi che ne regolano il concreto svolgimento ed esercizio.

Questi principi emergono con chiarezza dall'interpretazione, costantemente seguita da questo ministero, nella concreta applicazione della legge 25 maggio 1970, n. 352, che disciplina l'esercizio del referendum e dell'iniziativa legislativa del popolo. Ciò proprio con specifico riferimento ai quesiti formulati.

Le norme contenute nella legge n. 352 del 1970 si propongono, infatti, di evitare che nello stesso anno possano aver luogo, contemporaneamente, le elezioni politiche e le consultazioni referendarie.

Sul punto, la relazione illustrativa che accompagna il disegno di legge del Governo (atto Senato n. 166 della V legislatura) afferma testualmente: « Si tratta di una limitazione che trova piena giustificazione nella particolare situazione che si viene a determinare nei periodi di tempo nei quali sta per scadere il mandato parlamentare e ci si accinge a conferirne uno nuovo ai rappresentanti del popolo, e nella necessità di non sovrapporre ad una consultazione, di tale importanza, altre che, seppure di diversa natura, ne turberebbero lo svolgimento ».

Questo intendimento risulta confermato dall'articolo 34 della legge ove, al secondo comma, viene presa in considerazione l'ipotesi di uno scioglimento anticipato delle Camere o di una di esse — evento assolutamente imprevedibile — per stabilire che, in tal caso, il referendum già indetto — che dovrebbe svolgersi nel periodo 15 aprile- 15 giugno « si intende automaticamente sospeso all'atto della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del decreto del Presidente della Repubblica di indizione dei comizi elettorali » e, al terzo comma, che i termini del procedimento referendario riprendono a decorrere dal 365° giorno successivo alla data di elezione.

Se questo è, dunque, lo spirito della legge, l'espressione « nell'anno anteriore alla scadenza di una delle due Camere » (articolo 31) deve essere correttamente intesa nel senso di anno solare anteriore alla scadenza stessa, tenuto conto della stretta concatenazione dei termini previsti dalla legge n. 352 per la

raccolta delle firme, il deposito e l'esame delle richieste referendarie.

Ed invero, le richieste di referendum, depositate nello stesso anno di scadenza del mandato parlamentare e prima della convocazione dei comizi elettorali per l'elezione delle Camere, vengono sottoposte al corpo elettorale in una domenica compresa tra il 15 aprile ed il 15 giugno dell'anno successivo a quello dello svolgimento delle elezioni politiche.

Qualora, invece, l'espressione dovesse intendersi come dodici mesi anteriori alla scadenza di una delle due Camere, ne discenderebbe la possibilità di depositare richieste referendarie nell'arco di tempo antecedente tale termine (considerato che le stesse vanno presentate dal 1° gennaio al 30 settembre).

Tali richieste, non essendo previste norme sospensive dei termini, dovrebbero poi essere prese in esame, dal 1° ottobre, dalla Corte di cassazione per il giudizio di legittimità, e, successivamente, dalla Corte costituzionale per il giudizio di ammissibilità, per essere poi sottoposte al voto popolare in una domenica compresa tra il 15 aprile ed il 15 giugno dello stesso anno in cui dovranno svolgersi le elezioni politiche per scadenza del mandato parlamentare. Finalità, appunto, che il legislatore ha inteso evitare.

Sorgono, altresì, delicate questioni di opportunità politica che consigliano di evitare la contemporaneità dello svolgimento delle consultazioni elettorali e referendarie.

Le materie oggetto di referendum non hanno, di norma, una eccezionale valenza politica, ma solo, per certi aspetti, una valenza prevalentemente abrogativa di norme.

Può avvenire, tuttavia, che tali materie possano offrire l'opportunità di un'amplificazione della propaganda elettorale, alterando anche i termini del confronto tra le forze politiche, ben diverso a seconda che si abbia riguardo all'esercizio del voto — preordinato alla formazione del consenso politico — o alla manifestazione della volontà popolare su temi rilevanti per la vita civile del paese, come appunto sono gli argomenti oggetto di referendum.

Nel primo caso, infatti, le forme di astensione e di non voto costituiscono motivo di preoccupazione per sintomi di frattura e di divaricazione tra istituzioni e cittadini, quando si tratta di procedere democraticamente al rinnovo degli organismi rappresentativi della sovranità popolare nazionale.

Nel secondo caso, esse devono essere giuridicamente e politicamente consentite e come tali valutate, in quanto sono anche una forma per influire sulle determinazioni finali in ordine alle scelte sottoposte a referendum.

È bene quindi che le due consultazioni rimangano separate e distinte tra loro.

Questo l'orientamento costantemente seguito da questa amministrazione nello svolgimento dei suoi compiti di amministrazione attiva, orientamento che lascia sempre salvo il diverso contrario avviso cui dovessero pervenire gli organi della funzione giudiziaria, cui spetta, in definitiva, pronunciarsi sulla legittimità delle richieste di referendum.

Il Ministro dell'interno: Scotti.

CAMBER. — *Al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che*

per dichiarazione dell'INPS di Trieste, sulle circa 12.000 pratiche relative alle « pensioni d'oro » liquidate finora agli jugoslavi sulle oltre 30.000 domande presentate, l'onere per i soli arretrati corrisposti è stato di oltre 800 miliardi, ovviamente senza contare l'ingentissimo onere continuativo assunto per la corresponsione in futuro della pensione mensile;

a fronte di ciò la legge 5 aprile 1985, n. 135, aveva invece destinato appena 300 miliardi per l'indennizzo dei beni abbandonati dagli esuli istriani, fiumani e dalmati, da liquidare in ragione di 50 miliardi complessivi all'anno fino al 1992, stabilendo inizialmente la priorità a favore di enti, società e privati che si fossero impegnati a reinvestire quanto percepito in chiave produttiva e solo successivamente con priorità alle domande presentate da persone vecchie e/o ammalate aventi diritto a piccole somme;

su pressione delle autorità jugoslave, inoltre, sono stati rinforzati con nuovo personale gli organici degli uffici INPS di Udine e di Trieste, con il risultato di sveltire considerevolmente la liquidazione delle pratiche pensionistiche jugoslave;

a fronte di ciò il Ministero del tesoro ha perfino rifiutato negli anni scorsi l'offerta della regione Friuli-Venezia Giulia di distaccare proprio personale presso il Ministero allo scopo di accelerare l'iter dei beni abbandonati —

per quali motivi il Ministero ha ritenuto di rifiutare l'offerta della regione Friuli-Venezia Giulia;

se si intenda adeguatamente rifinanziare la legge n. 135 del 1985 e prendere tutte le altre disposizioni necessarie affinché si possa dare liquidazione immediata a tutte le pratiche di indennizzo per i beni abbandonati ancora in sofferenza, così da metter fine una volta per sempre a questo scandalo nazionale che si perpetua ormai da decenni e che le varie associazioni degli esuli, divise fra loro ed influenzate politicamente, si sono dimostrate impotenti a scongiurare. (4-20146)

RISPOSTA. — *Una maggiore rapidità nella definizione delle menzionate pratiche potrà conseguirsi mediante una più razionale semplificazione delle procedure delle riliquidazioni, attualmente disciplinate dalla legge 5 aprile 1985, n. 135.*

In proposito, si richiamano le disposizioni contenute nel disegno di legge (atto Senato n. 1932) attualmente all'esame del Senato, inteso a snellire le procedure in questione, riservando alle commissioni la competenza a deliberare sulle prime liquidazioni e sulle revisioni e attribuendo, invece, ai competenti uffici dell'amministrazione il compito delle riliquidazioni.

In ordine, poi, al trasferimento di personale della regione Friuli-Venezia Giulia presso questa amministrazione, premesso che il numero degli addetti al settore ha un'importanza relativa ai fini di una più rapida definizione delle pratiche in questione, si fa presente che l'articolo 56 del

testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, sostituito dall'articolo 34 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1077 del 1970, prevede che l'impiegato di ruolo dello Stato possa essere comandato a prestare servizio presso altra amministrazione statale o presso enti pubblici, mentre è fatto divieto che il personale di enti pubblici possa essere analogamente posto in posizione di comando presso le amministrazioni statali.

Per quanto riguarda, infine, la richiesta relativa ad un rifinanziamento della legge n. 135 del 1985, si precisa che, al momento, non se ne ravvisa alcuna necessità, in quanto i modesti importi delle pratiche sinora definite hanno determinato negli anni passati consistenti residui, cui debbono aggiungersi gli stanziamenti annuali previsti dalla legge n. 16 del 1980.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pavan.

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

l'Alitalia applica una particolare tariffa, agevolata, detta « Nord-Sud »;

Bari è, per esempio, uno dei grandi aeroporti nel Sud dove s'applica detta tariffa: ad esempio, sul tragitto Torino-Bari;

per contro, il percorso tra l'aeroporto nel capoluogo del Friuli-Venezia Giulia (Trieste) e Bari non fruisce della tariffa agevolata, nonostante sia notevolissimo il numero dei percorsi annuali sulla tratta Trieste-Bari —:

perché non vige la particolare tariffa « Nord-Sud » sul tragitto aereo Trieste-Bari. (4-22049)

RISPOSTA. — Le cosiddette tariffe nord-sud comportano l'applicabilità ai collegamenti operati tramite lo scalo di Fiumicino delle tariffe di fascia corrispondenti al collegamento diretto, in luogo della sommatoria delle tariffe relative alle due tratte, e sono assoggettate ad una specifica normativa.

È previsto, in particolare, che le coppie di scali ammessi a godere dell'agevolazione tariffaria siano individuate in base al principio che la deviazione chilometrica non deve essere superiore al 20 per cento della distanza del servizio diretto.

La tariffa di cui trattasi non può pertanto essere applicata al collegamento Trieste-Bari via Roma, perché la somma dei chilometri volati Trieste-Roma (457) e Roma-Bari (384) è superiore del 20 per cento rispetto a quelli dell'ipotetico volo diretto Trieste-Bari (586).

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CANNELONGA, GELLI, TOMA, CIVITA, PERINEI, GALANTE, SANNELLA e BARGONE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

nel piano di investimenti 1991-1992 dell'ente ferrovie dello Stato non sono stati previsti il raddoppio e l'elettrificazione della tratta Bari-Lecce, la soluzione del nodo ferroviario di Bari, e la definizione degli investimenti per la Foggia-Lucera;

tale scelta contrasta fortemente con i precisi orientamenti e decisioni del Parlamento finalizzati a privilegiare gli investimenti nel Mezzogiorno —:

quali iniziative intende adottare, con urgenza, al fine di:

1) realizzare una modifica del piano investimenti 1991-1992 dell'ente ferrovie dello Stato con l'inserimento delle opere indicate in premessa;

2) concretizzare, nel più breve tempo possibile un incontro con la regione Puglia, altre rappresentanze istituzionali locali, le organizzazioni sindacali, i parlamentari pugliesi, il commissario straordinario dell'ente ferrovie dello Stato, per una verifica complessiva della situazione del trasporto ferroviario in Puglia, al fine del suo rilancio e potenziamento. (4-23304)

RISPOSTA. — Il contratto di programma fra questo ministero e l'Ente ferrovie dello Stato per il biennio 1991-1992, recentemente approvato, definisce, fra l'altro, la dotazione

finanziaria per le occorrenze per tale arco temporale e consente di rendere pienamente operativo il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente, approvato con decreto del ministro dei trasporti 30 aprile 1990 n. 48T, emanato di concerto con il ministro del tesoro.

Fra gli interventi previsti sono comprese consistenti fasi funzionali di opere, sia per quanto concerne il raddoppio del binario e l'elettrificazione della linea Bari-Lecce, sia per quanto riguarda la sistemazione degli impianti ferroviari del nodo di Bari.

Per quanto si riferisce invece alla riattivazione dell'esercizio ferroviario sulla linea Foggia-Lucera, l'Ente ferrovie dello Stato fa osservare che il provvedimento a suo tempo programmato a carico del piano integrativo non ha trovato collocazione nel piano di ristrutturazione succitato in quanto non in linea con i criteri di redditività degli investimenti e tenuto anche conto dei cospicui finanziamenti ancora necessari per la sua realizzazione.

L'Ente assicura che la problematica della regione Puglia in materia di trasporti è seguita con la massima attenzione e che sta già predisponendo una documentazione programmatica volta a recepire le esigenze della regione stessa in tale campo.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CAPANNA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere:

se corrispondono al vero le circostanze, di cui appresso si fa cenno, che attengono al rapporto tra la Cassa di risparmio di Terni ed il Mediocredito regionale umbro da un lato e i familiari e le imprese del presidente della stessa Cassa di risparmio e vice presidente del Mediocredito, Antonio Cassetta, dall'altro, in relazione alla vendita di una villa e ad un mutuo;

se la villa composta di 14 vani con annessi 41 mila e 480 metri di terreno, sita nel comune di Narni, messa all'incasso dal Tribunale di Terni su iniziativa promossa dalla cassa di risparmio (prima di Narni

ora di Terni) con pignoramento di tale bene dell'industriale Turreneo Bianchi, con esecuzione immobiliare iscritta al registro del Tribunale n. 23-82, valutata nel 1985 con perizia dello stesso Tribunale per una base d'asta di 280 milioni, sia stata venduta, con decreto di trasferimento del 25 ottobre 1988, al terzo incanto, per la somma di 181 milioni e 200 mila lire e con un'operazione « per conto » condotta da uno studio legale, alla gentile consorte del presidente della Cassa di risparmio (certa Blasi Giovanna, moglie di Antonio Cassetta);

se il Mediocredito regionale dell'Umbria abbia accordato un mutuo di 4 miliardi e 209 milioni, con ipoteca iscritta il 14 agosto 1990 presso la conservatoria dei registri di Terni con il n. 795, alle ditte Salumificio Cassetta e Centro Carni di Arrone, di proprietà dello stesso vice presidente del Mediocredito;

quali siano le valutazioni del Ministro del tesoro su queste circostanze, qualora risultassero fondate;

quali procedure siano state seguite e quale « beneficio » ne abbiano tratto gli istituti di credito sopra nominati ed infine quali misure intendono assumere il Tesoro e la Banca d'Italia per garantire i risparmiatori e gli istituti di credito non solo rispetto a tali operazioni ma anche alle sofferenze relative ad operazioni finanziate dalla Cassa di risparmio per iniziative fuori della Regione. (4-22744)

RISPOSTA. — I poteri attribuiti dalla legge alla Banca d'Italia, quale organo di vigilanza creditizia, sono preordinati al raggiungimento di precise finalità di interesse generale che si ricollegano alla tutela della stabilità e dell'efficienza complessiva delle istituzioni creditizie. Non rientra, pertanto, tra i compiti della Banca d'Italia intervenire in questioni, quali quelle segnalate, attinenti più propriamente al merito del credito, la cui erogazione non è soggetta a regolamentazione amministrativa ma rimessa all'autonomia decisionale dei competenti organi aziendali.

L'organo di vigilanza ha, comunque, provveduto ad interessare sull'argomento le menzionate aziende che hanno riferito quanto segue.

Il Mediocredito regionale ha precisato che i finanziamenti, di cui è cenno nell'interrogazione, sono stati deliberati dai competenti organi dell'istituto prima della nomina a consigliere dell'attuale vicepresidente. Tutti i finanziamenti erano garantiti, per altro, da ipoteche, pegni su titoli, polizza assicurativa fidejussoria e fidejussione.

La Cassa di risparmio di Narni e Terni ha fatto presente che le operazioni segnalate sono state chiuse con procedura transattiva, senza che si sia verificata alcuna perdita per l'azienda, in quanto il credito originario, comprese le spese legali, è stato interamente recuperato.

Il Ministro del tesoro: Carli.

CAVERI. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:*

più volte è stato espresso in sede parlamentare il principio della leva militare su base regionale;

in particolare la Regione autonoma Valle d'Aosta stipulò una convenzione nel 1987 con la Regione militare Nord-Ovest nella quale si legge: « La Regione Militare Nord-Ovest e l'amministrazione regionale perseguiranno nei confronti delle autorità centrali della amministrazione della difesa quella politica affinché — salve preminenti esigenze d'impiego delle forze armate — i giovani di leva residenti in Valle d'Aosta possano prestare il servizio militare negli enti e reparti dell'ambito territoriale regionale »;

il numero dei giovani valdostani dei diversi scaglioni annui è formato da poche centinaia di persone;

già in passato si sono registrati periodi nei quali sono stati disattesi sia il criterio generale che quanto contenuto nella convenzione sopra citata. Questo fenomeno tende ad aggravarsi negli ultimi

mesi con un gran numero di giovani valdostani inviati fuori dalla Regione per il servizio militare —:

quali siano le percentuali del 1989 e del 1990, sia annuali che per scaglione, dei giovani valdostani di leva destinati in Valle per gli obblighi del servizio militare;

per quale ragione nell'ultimo periodo numerosi giovani valdostani (anche alpini) sono avviati fuori Valle, mentre giovani di altre Regioni affluiscono in Valle d'Aosta;

con quale criterio vengono avviati fuori Valle — a parte i volontari — i giovani valdostani chiamati a prestare il servizio militare. (4-22168)

RISPOSTA. — *La destinazione dei militari di leva della Valle d'Aosta è stabilita alla luce dei seguenti criteri: assegnazione, in via prioritaria, alla Scuola militare alpina fino a copertura dei posti in organico e purché gli interessati siano in possesso dell'indice di idoneità somatico-funzionale e psico-attitudinale prescritto per poter prestare servizio nella specialità alpina; assegnazione dell'ecedenza e dei non idonei alla citata specialità a reparti aventi sede in località viciniori o comunque in Italia settentrionale.*

Al reclutamento di personale di leva proveniente da altre regioni si fa ricorso per soddisfare esigenze prevalentemente qualitative.

Ciò fa sì che la regione Valle d'Aosta ha il più alto numero di giovani di leva « regionalizzati » all'atto dell'assegnazione. Per l'anno 1989, infatti, come per gli anni precedenti, la percentuale di valdostani assegnati in Valle d'Aosta è stata dell'82,76 per cento con il primo contingente, del 94,04 per cento con il secondo e dell'83,75 per cento con il terzo.

Il Ministro della difesa: Rognoni.

CAVICCHIOLI, MACCHERONI, MASTROGIACOMO, BREDA e LODIGIANI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

la legge n. 298/74, modificata dalla legge 132/87, impone al Ministro di dettare disposizioni per adeguare l'offerta di trasporto alla domanda;

le Associazioni dell'autotrasporto richiedono da tempo una politica dei trasporti che ristrutturati il settore accettando anche una riduzione dello spazio occupato dal trasporto statale;

il Governo, riconosciuto il grave stato di crisi del settore, ha stanziato 550 miliardi per favorire da un lato gli accorpamenti tra le imprese e dall'altro l'esodo dal settore delle imprese marginali;

la collettività richiede al Governo provvedimenti, come comprova un'indagine condotta dalla Doxa recentemente, che riducano la presenza dell'autotrasporto merci a vantaggio delle altre modalità di trasporto;

le questioni ambientali, la congestione nella circolazione stradale e la sicurezza sono elementi strettamente connessi alla sproporzionata presenza dell'autotrasporto merci;

il Ministro dei trasporti ha emanato un decreto ministeriale definito di monitoraggio del settore ma che in realtà impone agli autotrasportatori di presentare domande nel caso intendessero ottenere nuove autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi;

tale decisione ha innescato per taluni una redditizia azione, non proporzionata alla semplicità della pratica, tendente ad indurre soprattutto le imprese a dimensione artigiana a presentare domande lasciando intendere che la possibilità di ottenere future autorizzazioni dipenda dalla presentazione delle domande stesse come lasciano intuire talune indicazioni contenute nel testo del decreto ministeriale —:

se non ritenga opportuno intervenire per chiarire il senso reale dell'azione definita di monitoraggio onde evitare inutili onerosi costi per le imprese soprattutto a dimensione artigiana. (4-24084)

RISPOSTA. — È attualmente all'esame del Parlamento un disegno di legge di iniziativa governativa mirante alla ristrutturazione del settore dell'autotrasporto mediante interventi finalizzati a favorire sia i processi di fusione tra le imprese e la costituzione di forme associative, sia l'esodo dell'imprenditore monoveicolare.

Al fine di acquisire dati utili per la conoscenza delle esigenze del settore, si è disposto un decreto per il suo monitoraggio avente come destinatarie le imprese strutturate (con anzianità di iscrizione all'albo di cinque anni e che non abbiano rinunciato negli ultimi due anni a titoli autorizzativi di cui erano titolari), le quali avrebbero dovuto presentare domande solo se aventi residue capacità di trasporto da assorbire.

Il decreto per il monitoraggio, essendo stato predisposto in modo da permettere la conoscenza della domanda di autorizzazioni per trasporto combinato (strada-ferroviaria) e per trasporto di rifiuti speciali, tossici e nocivi, appare quale utile strumento per verificare la misura in cui la domanda di autorizzazioni corrisponde alle riconosciute esigenze di contrazione del trasporto stradale (trasporti combinati) e alle esigenze di salvaguardia ambientale (trasporto di rifiuti speciali, tossici e nocivi).

I risultati dell'accertamento in corso non pregiudicano, comunque, in alcun modo le decisioni — confermate o meno dell'attuale sistema giuridico amministrativo dell'autotrasporto di merci per conto di terzi — che si intenderanno adottare nel settore in questione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COSTA RAFFAELE. — Al Ministro per la funzione pubblica. — Per sapere:

se corrisponda al vero quanto dichiarato dal sindacalista Roberto Miglio della UIL per i vigili urbani di Milano, secondo cui per disposizione dell'assessore competente « ogni vigile urbano, in servizio esterno, deve ad ogni uscita catturare un minimo di trenta cittadini da contravvenzionare, inganasciare o rimuovere »;

se ciò risulti vero, quale sia il pensiero del Governo su tale iniziativa.

(4-23125)

RISPOSTA. — *In base alle informazioni assunte, la notizia secondo cui l'assessore al traffico del comune di Milano avrebbe impartito al comando dei vigili urbani di quella città una disposizione volta a predeterminare il numero minimo delle contravvenzioni da elevare giornalmente risulta priva di ogni fondamento.*

Il Ministro per la funzione pubblica: Gaspari.

d'AMATO LUIGI. — *Ai Ministri del tesoro e per gli affari regionali ed i problemi istituzionali.* — Per conoscere — premesso che:

il signor Raffaele Cipolla, residente in Cosenza, ha il diritto di riscuotere gli interessi legali e la svalutazione monetaria maturati su emolumenti liquidati in ritardo, a seguito dell'inquadramento nei ruoli della regione Calabria, ai sensi della legge regionale 9/75;

gli uffici della citata regione hanno riconosciuto il credito del signor Cipolla ed hanno emanato gli ordinativi di pagamento numeri 503 e 504 del 1° marzo 1990 e 657 del 9 marzo 1990 per l'importo complessivo di 21 miliardi di lire, da commutare in assegni bancari da consegnare agli impiegati e pensionati indicati in un apposito elenco, tra i quali il signor Cipolla;

l'agenzia della Cassa di risparmio di Calabria e Lucania, distaccata presso la sede della giunta regionale in Catanzaro, ha consegnato agli interessati una parte degli assegni fino alla somma di 13 miliardi di lire ed ha sospeso la consegna dei rimanenti assegni per l'importo di 8 miliardi, tra i quali quelli del signor Cipolla e di tanti altri pensionati;

di fronte alle proteste degli interessati gli uffici hanno laconicamente chiarito che

la sospensione del pagamento deriva da un « ordine del commissario di governo »;

ormai sono trascorsi più di sette mesi dal momento in cui sono stati emessi gli ordinativi di pagamento e quindi il mancato accredito delle somme ha assunto le odiose forme di un sequestro di beni non consentito dal codice civile —:

se i signori ministri hanno in animo di rimuovere la situazione illegale, che sconfinava nell'abuso;

entro quanto tempo il signor Cipolla e gli altri incolpevoli pensionati potranno riscuotere le loro spettanze, dopo avere dovuto ingoiare l'amaro fiele della prepotenza della mano pubblica. (4-21987)

RISPOSTA. — *I poteri attribuiti dalla legge alla Banca d'Italia sono preordinati al raggiungimento di precise finalità di interesse generale, che si ricollegano alla tutela della stabilità e dell'efficienza complessiva delle istituzioni creditizie.*

L'organo di vigilanza ha, comunque, interessato, in ordine ai fatti segnalati, la citata azienda di credito, la quale ha riferito che il proprio sportello di Catanzaro ha sospeso, nella sua qualità di tesoriere della regione, il pagamento dei mandati già emessi, in quanto la regione, con comunicazione del 13 marzo 1990, ne aveva disposto la sospensione.

Tale provvedimento è stato adottato dall'ente regionale a seguito dell'annullamento da parte della commissione di controllo della delibera regionale concernente i suddetti mandati.

Il Ministro del tesoro: Carli.

DE JULIO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

gli enti o associazioni stabili di produzione teatrale ad iniziativa privata o mista pubblico-privata, ricevono annualmente sovvenzioni dal Ministero del turismo e dello spettacolo per lo svolgimento

di attività di produzione, formazione, ricerca e promozione nel settore della prosa teatrale;

i requisiti richiesti ai fini dell'erogazione delle sovvenzioni sono indicati ogni anno dalla circolare ministeriale che disciplina l'utilizzazione degli stanziamenti del Fondo unico per lo spettacolo, istituito dalla legge 30 aprile 1985, n. 163, destinati a favore delle attività teatrali di prosa;

il Centro R.A.T.-Teatro dell'Acquario, con sede legale a Cosenza, riconosciuto, nel 1976, dal Ministero del turismo e dello spettacolo come stabile di produzione, promozione e ricerca teatrale, unico in tutta la regione Calabria, svolge da anni un'intensa attività teatrale e culturale, volta in particolare al recupero della tradizione teatrale regionale, all'avvicinamento al repertorio nazionale e internazionale, e alla promozione di dibattiti interdisciplinari nel settore artistico;

il finanziamento per la stagione 1989/90 del Centro R.A.T.-Teatro dell'Acquario inizialmente fissato in lire 290 milioni, ha subito, alla fine della stagione, un decremento di 60 milioni, nonostante il documentato superamento dei requisiti richiesti dalla circolare ministeriale relativa alla stagione 1989/90;

l'importo del finanziamento concesso per la stagione 1989-90 è stato confermato anche per la stagione in corso (1990/91);

poiché la sovvenzione ministeriale risulta comunque insufficiente per la copertura delle spese sostenute annualmente dal Centro, quest'ultimo rischia di dovere presto sospendere la propria attività;

l'ultima delle predette circolari ministeriali, emanata il 31 marzo 1990, n. 14 per la stagione teatrale 1990/91, stabilisce in particolare che compito precipuo dei centri stabili di produzione, promozione e ricerca teatrale sia quella della « valorizzazione del repertorio italiano contemporaneo », il « sostegno delle attività di ricerca e di sperimentazione » e l'incremento della « partecipazione del pubblico

agli spettacoli », compiti che il Centro di Cosenza ha assolto correttamente in questi anni;

nella passata stagione teatrale 5 centri dell'Italia settentrionale hanno ricevuto sovvenzioni per un importo totale di lire 3 miliardi e 800 milioni, a fronte di un finanziamento globale per il Centro-sud pari a 2 miliardi e 900 milioni da destinare a ben 10 Centri —;

se ai fini dell'ammissione alla sovvenzione ministeriale per le stagioni degli ultimi due anni siano stati correttamente applicati i criteri indicati nelle circolari emanate dal Ministero del turismo e dello spettacolo;

se non ritiene che il ridimensionamento delle sovvenzioni dovuto al definanziamento del Fondo unico per lo spettacolo operato dalla legge finanziaria 1991, non finisca per penalizzare eccessivamente le regioni meridionali;

considerata la meritoria attività teatrale e culturale di carattere sperimentale svolta dal Centro R.A.T.-Teatro dell'Acquario, quali provvedimenti ritiene di dover adottare al fine di scongiurare la crisi.

(4-23799)

RISPOSTA. — Gli interventi a favore delle attività teatrali di prosa vengono disposti previo obbligatorio e preventivo parere espresso dalle competenti commissioni consultive, cui vengono sottoposti i programmi di attività e i relativi preventivi artistico-finanziari presentati dai richiedenti.

I pareri delle citate commissioni si esplicano in un giudizio che tiene conto, oltre ai requisiti soggettivi ed oggettivi previsti dalle relative circolari, della validità artistica o meno di ciascuna proposta teatrale, in riferimento anche ai preventivi finanziari.

Gli interventi disposti, pertanto, sono improntati a criteri di assoluta obiettività, qualora si consideri l'esame comparativo che viene effettuato di tutte le istanze presentate per l'ammissione al sostegno statale, con valutazioni anche di natura programmatica, non senza eliminazione di situazioni assai spesso standardizzate.

L'utilizzazione in spettacoli teatrali delle sovvenzioni e/o contributi concessi viene accertata dalla verifica, a consuntivo, dell'attività sovvenzionata, con conseguente — ove nel caso — riduzione dei relativi importi nell'ipotesi di difformità del programma realizzato rispetto a quello preventivato.

Per quanto riguarda il Centro RAT-Teatro dell'Acquario — inizialmente assegnatario di una sovvenzione di lire 290 milioni per la stagione 1989-1990, ai sensi dell'articolo 9 della circolare ministeriale n. 14, commisurata al programma di attività, al preventivo finanziario, alla consistenza e struttura organizzativa dell'iniziativa — la commissione prosa, chiamata ad esprimersi, nella seduta del 19 dicembre 1990, sulla rispondenza dell'attività svolta al programma presentato nonché sui risultati artistici conseguiti, ha dato parere, in relazione alla difformità dei dati consuntivati rispetto a quelli preventivati per la stagione teatrale in questione, per una riduzione da 290 a 230 milioni della sovvenzione a detto organismo già assegnata.

È il caso di evidenziare che l'intervento disposto per la stagione 1990-1991 in favore del Centro RAT, conferito nell'osservanza delle procedure e dei criteri normativi previsti, previo parere della commissione di esperti, risulta del tutto conferente e commisurato al programma di attività, alle dimensioni ed alla potenzialità operativa del complesso, nei cui confronti il ministero ha sempre mostrato vigile attenzione e costante interesse. Tant'è che detto organismo, a seguito del parere favorevole espresso dalla commissione prosa nella seduta del 18 e 19 dicembre 1990, è stato confermato nell'elenco annuale dei centri di sperimentazione e ricerca teatrale previsto dal penultimo comma dell'articolo 9 della circolare ministeriale 31 marzo 1990, n. 14.

Ciò costituisce sicuro riconoscimento del livello artistico e gestionale di detta struttura e del possesso dei requisiti normativi richiesti ai fini dell'ammissione ai benefici di legge.

È chiaro che, come accennato, la complessiva consistenza dell'attività e le attitudini operative dell'organismo in questione non hanno consentito e non consentono interventi superiori a determinati limiti, a

fronte, con particolare riferimento alla stagione 1990-1991, di una limitata disponibilità di bilancio derivante dalla riduzione del fondo unico per lo spettacolo per l'anno finanziario in corso.

Per quanto concerne, poi, l'assunto dell'interrogante — inteso a sottintendere, conclusivamente, una situazione di sostanziale privilegio degli interventi finanziari statali in favore dei centri dell'Italia settentrionale a danno di quelli del centro-sud — si sottolinea che i criteri cui l'amministrazione si ispira attengono all'esercizio di trasparenti principi ed a criteri di equo riconoscimento dei valori espressi dagli organismi ammessi a provvidenza, non potendosi addursi o sostenersi precostituiti atteggiamenti intesi a penalizzare le regioni dell'Italia meridionale.

Corre l'obbligo al riguardo di evidenziare che il Ministero ha sempre tenuto presente una politica di vivo sostegno ed interesse in favore delle espressioni artistiche e culturali dell'Italia meridionale.

Altro e distinto problema — altrimenti proponibile in termini di un diverso e più conferente ruolo dello Stato a sostegno del teatro italiano e delle notevoli professionalità che lo stesso indubbiamente esprime — potrebbe essere guardato in un'ottica differente, con riferimento, in senso specifico, all'emanazione dell'auspicata legge di settore, il cui progetto è attualmente in fase di discussione in Parlamento.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo: Muratore.

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

secondo voci diffuse, l'organizzazione del personale delle FFSS nella provincia di Bolzano risulta spesso attuata in modo equivoco;

nella suddetta provincia, chi vuole accedere alle FFSS deve sostenere un esame di bilinguismo;

la signora Marlene Moschetto Artuso, già dipendente delle FFSS, ha partecipato, vincendolo, al concorso per controllore ben sette anni orsono;

la stessa signora Moschetto Artuso ha nel frattempo superato anche l'esame per conduttore di treni;

essa è ancora in attesa che le venga assegnato il posto che le spetta, mentre impiegati provenienti da altre parti della penisola (soprattutto dal Sud) vengono chiamati a coprire gli impieghi in questione;

si dice che questi dipendenti lavorino ufficialmente in un'altra città, ma in realtà hanno il loro domicilio permanente a Bolzano;

tale situazione comporta, di conseguenza, che i costi per le trasferte aumentino notevolmente; inoltre essa costituisce una ingiustizia che penalizza gravemente i residenti —:

se il Ministro interrogato non intenda assumere iniziative per una verifica della situazione, di cui si sente riferire ormai sempre più frequentemente, con particolare riferimento ai fatti sopra denunciati. (4-22493)

RISPOSTA. — La signora Marlene Moschetto Artuso è stata assunta l'11 dicembre 1985 con il profilo professionale di conduttore, presso il deposito personale viaggiante di Bolzano, mediante concorso pubblico locale.

Con il superamento dell'esame di abilitazione alla dirigenza convogli, avvenuto il 17 maggio 1990, la dipendente in parola è stata successivamente utilizzata saltuariamente nelle mansioni superiori di capotreno per sostituire altro dipendente assente, ma con diritto alla conservazione del posto, ex articolo 29 del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro.

Per tali periodi di utilizzazione, alla signora Moschetto Artuso è stato regolarmente liquidato, come previsto, il superiore trattamento economico.

L'ente esclude, pertanto, che non le sia stato assegnato il posto che le spetta, in quanto è stata utilizzata nel profilo di appartenenza fin dalla data di assunzione.

Per quanto riguarda il problema della presenza di impiegati provenienti da altre

parti della penisola, soprattutto dal sud, viene precisato che l'istituto del Comando missione in Alto Adige è previsto dal combinato disposto dall'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752, e dall'articolo 14 delle disposizioni sulle competenze accessorie (DCA) e che attualmente si trovano in Alto Adige circa 700 comandati, necessari per garantire il servizio.

Tali agenti, che prestano la loro opera presso altri impianti della rete, hanno nella provincia di Bolzano la loro sistemazione logistica in posti di pernottamento messi a disposizione, in prevalenza, dall'Ente ferrovie dello Stato.

In tale provincia, lavorano, quindi, negli stessi impianti ferroviari comandati e ferroviari locali, tutti impiegati secondo le norme del contratto collettivo nazionale di lavoro.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

FIORI. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere in base a quali criteri l'IMI abbia corrisposto solo all'Olivetti la somma di 1.000 miliardi in attuazione della legge n. 345 del 1988 che prevede aiuti per le aziende che effettuano ricerche applicate nel settore industriale, quali controlli abbiano effettuato Governo e Corte dei conti su tale provvedimento e quali misure s'intendano assumere per l'ipotesi che detto provvedimento sia illegittimo. (4-24766)

RISPOSTA. — Il Tesoro, con decreto ministeriale dell'8 ottobre 1988, n. 277340, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 3 novembre 1988, n. 258, ha provveduto alla determinazione delle modalità per la concessione dei contributi in conto interessi previsti dalla legge n. 346 del 1988.

Per quanto concerne i criteri adottati dall'Istituto mobiliare italiano (IMI) per i finanziamenti, si precisa che il menzionato istituto, ai fini delle agevolazioni di cui alle leggi n. 46 del 1982 e n. 346 del 1988, recanti disposizioni sulla ricerca applicata, non si limita a designare gli indirizzi per le incentivazioni pubbliche, ma effettua una

valutazione tecnico-economica dei vari progetti, esprimendo un giudizio complessivo di validità.

Si soggiunge, infine, che, in applicazione della citata legge n. 346, l'Istituto mobiliare italiano interviene per quei progetti di rilevanti dimensioni che, approvati dal Ministero della ricerca scientifica e tecnologica, non vengono finanziati con le limitate disponibilità del fondo ricerca applicata del ministero stesso, che sono invece riservate a progetti di importo più contenuto.

Il Ministro del tesoro: Carli.

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

con decreto ministeriale n. 508 del 5 novembre 1987 il Ministero dei trasporti ha stabilito che, ai fini dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, le imprese richiedenti devono dimostrare di essere in possesso di alcuni requisiti, tra i quali quello della capacità professionale;

a questo proposito sono state istituite delle commissioni regionali d'esame, composte da due funzionari della motorizzazione civile (MTC), da un insegnante di diritto, da un insegnante di gestione aziendale e da tre rappresentanti delle organizzazioni degli autotrasportatori più rappresentative;

la commissione di Venezia, pur essendosi riunita in media una volta alla settimana a partire dal 30 novembre 1988, non è riuscita a smaltire l'enorme mole di domande presentate (più di mille), che in futuro sarà pressoché impossibile esaminare con le normali procedure;

la situazione si è ulteriormente aggravata per il fatto che le due insegnanti, la cui presenza è indispensabile affinché la commissione possa validamente riunirsi, hanno rassegnato le loro dimissioni. Le cause di questa decisione sono da attribuirsi sia al fatto che finora non sono stati ancora accreditati i compensi per i componenti della commissione, sia perché le

due docenti non hanno ottenuto neppure un esonero parziale dall'insegnamento, pur riuscendo finora a garantire la loro presenza anche a costo di notevoli sacrifici personali;

l'unione provinciale artigiani di Padova, tramite la federazione regionale dell'artigianato veneto (FRAV) ed il suo ente di formazione, l'istituto veneto per il lavoro, ha ottenuto l'autorizzazione ministeriale per l'organizzazione dei corsi di preparazione previsti dalla normativa;

tali corsi, tenutisi a livello provinciale, hanno visto la partecipazione di oltre un centinaio di aspiranti autotrasportatori ed altrettanti attendono di iscriversi a quelli nuovi;

pur troppo la paralisi operativa della commissione, oltre ad allungare in maniera insostenibile ed assolutamente imprevedibile i tempi di attesa per i candidati, ha costretto a rallentare l'attività formativa, onde evitare d'incrementare il numero dei malcontenti, che aspettano di sostenere questa prova;

questi esami, che dovrebbero rappresentare lo strumento per garantire la crescita professionale degli addetti al settore, si stanno trasformando in un'iniqua barriera all'ingresso di nuovi operatori nel comparto, bloccando di fatto l'accesso a tutti quelli che avrebbero le carte in regola per iniziare l'attività —

se non ritenga opportuno:

il recepimento e l'applicazione della direttiva CEE 98/438, che prevede l'esame scritto sotto forma di domande con più possibilità di risposta (ciò permetterebbe alla commissione di esaminare giornalmente un numero di candidati di molto superiore ai dieci attuali);

la nomina immediata dei supplenti per ciascun componente della commissione che partecipi alla seduta d'esame in caso di assenza o di impedimento del titolare, come è già stato previsto dal decreto ministeriale del 21 ottobre 1989;

il pagamento degli insegnanti e la concessione dell'esonero totale o parziale dalle lezioni, almeno finché la commissione non avrà esaminato tutti i candidati in attesa;

che la commissione possa validamente riunirsi — come avviene attualmente — con almeno i rappresentanti della MTC, con almeno un rappresentante delle organizzazioni sindacali e con entrambi gli insegnanti e non, come previsto dal decreto ministeriale di cui sopra, con la simultanea presenza di tutti i componenti;

l'istituzione di commissioni provinciali al posto di quella regionale, che potrebbero essere costituite all'interno degli attuali comitati provinciali per l'albo autotrasportatori, nei quali basterebbe aggiungere la nomina dei due insegnanti, in quanto sono già presenti i rappresentanti della MTC e delle organizzazioni degli autotrasportatori. (4-22854)

RISPOSTA. — *La direttiva CEE 89/438 è in corso di recepimento con decreto ministeriale; allo stato attuale si è in attesa del parere di rito del Consiglio di Stato, secondo gli adempimenti di cui alla legge 23 agosto 1988, n. 400, previsti per i decreti a carattere regolamentare.*

Si comunica, inoltre, circa l'opportunità di nominare immediatamente i supplenti per ciascun componente della commissione, che questa amministrazione ha già provveduto ad inoltrare le relative richieste agli organismi competenti ed in molti casi le nomine dei componenti supplenti sono state formalizzate con i relativi decreti ministeriali.

Per il pagamento dei componenti della commissione e in particolare degli insegnanti è stato necessario predisporre una disposizione normativa che preveda la competenza del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro per la definizione dell'ammontare dei gettoni di presenza spettanti ai componenti della commissione.

Tale disposizione è stata inserita come emendamento nel disegno di legge (atto Camera n. 4756) già licenziato da uno dei due rami del Parlamento.

Per quanto riguarda il problema dell'esonero totale o parziale degli insegnanti dalle lezioni, sono stati di volta in volta interessati i provveditori competenti, le cui decisioni, peraltro, non possono essere modificate dall'amministrazione dei trasporti.

In ultimo, circa l'istituzione di commissioni provinciali in luogo di quelle regionali, il problema tecnicamente è di complessa soluzione e non si prevede una variazione in tal senso.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

il giorno 10 giugno 1990 il comandante Demarie, proprietario dell'aeromobile siglato *I-Mamy*, decideva di recarsi a Cagliari, dopo aver compilato il piano di volo Olbia — Cagliari Elmas, prima della partenza si informava presso il C.D.A. competente per eventuali « notam » su Cagliari. Avendo risposta negativa, decideva di partire;

decollato alle ore 9 locali, dopo circa 15 minuti di volo la torre di Olbia contattava *I-Mamy* in volo, riferendogli che l'aeroporto di Cagliari non aveva parcheggi disponibili. Il comandante dell'*I-Mamy* faceva notare alla torre di controllo di Olbia che lui aveva una designazione assicurata presso gli hangar dell'aeroclub di Cagliari. La torre di Olbia, dopo aver parlato telefonicamente con Cagliari, dava l'OK all'*I-Mamy* per proseguire il volo;

il tempo non era buono e vi era un forte vento di maestrale sulle montagne sarde;

arrivato a Cagliari, l'ufficio traffico negava l'atterraggio, nonostante il pilota facesse presenti le condizioni meteo e il vento contrario per un eventuale dirottamento, e le assicurazioni ricevute in precedenza da Olbia. Costretto a dirottare per altra destinazione, *I-Mamy* atterrava ad Oristano (aviosuperficie) distante 70 Km da Cagliari Elmas —:

per sapere come mai regna una così grande confusione e disinformazione da parte degli enti preposti;

come mai era possibile invece l'atterraggio ad aeromobili con peso superiore a 5 tonnellate. Tutto questo è ritenuto dallo interrogante incostituzionale, lesivo di interessi per la sicurezza dell'aviazione civile e per un'immagine dell'aviazione italiana nel quadro di una visione europea dell'aviazione in genere. (4-20199)

RISPOSTA. — In occasione dei campionati del mondo di calcio 1990, l'aeroporto di Cagliari è stato interessato da un ingentissimo numero di voli charter e taxi. Nel periodo 8-30 giugno dello scorso anno, infatti, i primi hanno totalizzato 322 movimenti per complessivi 25 mila passeggeri, mentre i secondi circa 120 movimenti. A ciò debbono essere aggiunti i consueti 2.400 movimenti di linea.

La disponibilità massima di parcheggi per l'aviazione generale è di 10 piazzole di sosta in uso contemporaneo.

Non appena conosciute le quattro partecipanti al girone, la Direzione generale dell'aviazione civile ha manifestato la necessità di chiudere al traffico il suddetto aeroporto per gli aeromobili di peso massimo al decollo inferiore a 5.700 chilogrammi. Ciò al fine di impiegare razionalmente le aree disponibili per accogliere, come previsto e puntualmente avvenuto, i numerosi velivoli taxi di maggiori dimensioni.

Oltre a ciò, sono state richieste e ottenute in via eccezionale dall'Aeronautica militare e dal 21° squadrone ALE dell'esercito aree da utilizzare allo scopo.

Per il reale utilizzo di tali aree (alcune delle quali ubicate in zone operative irraggiungibili autonomamente), in assenza di un qualunque ente o società che curasse l'assistenza ai velivoli ed ai passeggeri, è stata, concordata con il locale Aeroclub una forma di assistenza, per i voli taxi, del tutto eccezionale e temporanea, che ha consentito di accogliere in modo soddisfacente le centinaia di persone in arrivo e in partenza.

Tutte queste circostanze sopra esposte e la mancanza di un ente handling per l'aviazione

generale che provvedesse alla guida al suolo, al parcheggio dell'aeromobile ed al trasporto dei passeggeri hanno indotto la Direzione generale dell'aviazione civile a sospendere l'operatività dell'aeroporto per i velivoli privati minori, che si supponevano numerosi, onde evitare la saturazione delle aree ad essi destinate ed il conseguente utilizzo delle piazzole destinate all'aviazione commerciale.

Già dal 24 maggio 1990, pertanto, la Direzione medesima richiedeva l'emissione di un notam che vietasse l'approdo a Cagliari degli aeromobili civili di peso massimo al decollo pari o inferiore a 5.000 chilogrammi, ad eccezione di quelli di base a Cagliari e di quelli adibiti a voli di Stato, umanitari e di soccorso.

Per tutti gli altri voli che non fossero di linea o charter, veniva, con altro provvedimento, richiesto un preavviso di 6 ore per consentire l'esame della rotazione parcheggi e l'eventuale autorizzazione ad operare.

I due notam sono stati emessi rispettivamente con i numeri B1111 e B1110.

Sulla vicenda avvenuta il 10 giugno 1990, relativa al volo dell'aeromobile I-Mamy (tipo F8-L Falco, con peso massimo al decollo di 820 chilogrammi), il Centro aeroportuale assistenza al volo di Olbia ha precisato che il comandante Demarie non ha richiesto alcuna informazione al locale ufficio informazioni servizi traffico aereo (ARO) sull'esistenza di notam limitativi del traffico sull'aeroporto di Cagliari, avendo presentato il piano di volo presso l'aerostazione aviazione generale e avendolo inviato al locale ARO per il rilancio via fax tramite l'assistenza degli uffici dell'ente di gestione dei servizi aeroportuali (GEASAR).

Se i fatti si sono svolti come riferito nell'interrogazione, è sulla base di un'informazione errata fornita dal signor Demarie che l'operatore ARO ha concesso il benestare al proseguimento del volo, in quanto il notam B1111 consentiva l'atterraggio ad aeromobili di base Elmas e l'aeromobile I-Mamy non apparteneva e non appartiene all'Aeroclub di Cagliari.

Nei momenti successivi, l'addetto all'ufficio controllo traffico ha presumibilmente verificato l'errore e ribadito il divieto all'at-

terraggio di un velivolo che non aveva alcun titolo per derogare al disposto del notam.

Non risulta neppure che il signor Demarie abbia rispettato il preavviso di 6 ore, perché in quel caso gli sarebbe stata fornita ogni informazione dall'ufficio controllo traffico di Cagliari, che ne avrebbe così impedito la partenza.

Quanto alle richieste via radio del pilota, giova ricordare che la Direzione generale dell'aviazione civile è stata continuamente subissata di richieste di deroghe da parte di piloti italiani e stranieri, deroghe che avrebbero snaturato e vanificato i provvedimenti limitativi.

Per rispettare la par condicio e per oggettive ragioni operative, è stato perciò suggerito l'utilizzo della vicina aviosuperficie di Oristano, distante un'ora di auto.

Va fatto infine osservare che, come è stato universalmente riconosciuto, l'aeroporto di Cagliari, pur nella sua limitatezza, ha fornito un eccellente servizio, sopportando un volume di traffico superiore alle sue capacità senza il minimo disservizio. Ciò anche, senza dubbio, grazie ai due provvedimenti sopra ricordati.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

che l'aeroporto civile della Malpensa è utilizzato come scalo per velivoli cisterna militari;

che l'uso di un aeroporto civile per scopi militari da parte di un paese impegnato in azioni belliche accresce enormemente il rischio di atti di terrorismo che possono pregiudicare la sicurezza del traffico aereo civile e delle popolazioni site nelle aree circostanti l'installazione —:

per quale specifico motivo ci si è orientati verso lo scalo di Malpensa;

se, pur nel rispetto degli impegni connessi con alleanze ed accordi internazionali, non si ritenga di utilizzare per lo scopo indicato in premessa un aerodromo militare.

(4-24097)

RISPOSTA. — *La scelta dell'aeroporto di Milano Malpensa quale sede delle aerocisterne KC 10 U.S.A. è stata effettuata in base a motivi di natura tecnica.*

Infatti le infrastrutture aeroportuali della Malpensa per le loro caratteristiche tecnico-operative (lunghezza di pista, disponibilità di spazi e di parcheggi) sono idonee a soddisfare sia le esigenze militari che quelle dell'attività civile senza particolari interferenze.

L'attività degli aerei cisterna, ai quali sono state riservate 10 piazzole di sosta, si è dimostrata compatibile con il traffico aereo civile che non ha subito ripercussioni negative.

Le poche riduzioni dei voli verificatesi nel periodo 9/18 febbraio u.s. rispetto all'attività programmata sono connesse a decisioni commerciali delle compagnie di linea rispetto soprattutto a voli charter, derivanti non da impedimenti operativi all'utilizzazione della Malpensa bensì dalla flessione del traffico passeggeri provocata dalla crisi del Golfo. Detta flessione ha raggiunto per i voli charter percentuali del 25-30 per cento.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

ancora una volta lo scalo di Brindisi « Papola Casale » viene penalizzato da una politica ingiusta e discriminante che ALITALIA e ATI stanno attuando nei confronti di tale aeroporto;

sembra certo che a partire dal 28 ottobre prossimo venturo il volo BM 296/295 da e per Milano Linate sarà ritardato di circa due ore, con partenza dallo scalo di Brindisi alle ore 17,55 e arrivo sullo scalo di Milano alle ore 19,30. Le conseguenze di questo ritardo determineranno la mancata coincidenza con i collegamenti internazionali del Centro e Nord Europa. Pertanto, i passeggeri in partenza da Brindisi diretti a Milano non potranno proseguire con l'ALITALIA per gli scali di: Francoforte, Amburgo, Copenaghen, Düsseldorf, Monaco, Zurigo, Bruxelles, Stoc-

colma, Berlino, Vienna, Barcellona, Colonia; mentre per altre nazioni del Centro Europa i collegamenti potranno essere consentiti solo con compagnie straniere;

l'incidenza del traffico sul volo BM 296/295 da e per Milano in coincidenza da e per il Centro-Nord Europa è di circa il 25 per cento, traffico che automaticamente verrebbe a mancare se dovesse permanere il nuovo schedulato previsto per il volo diretto a Milano;

l'ALITALIA e l'ATI dallo scorso anno stanno attuando su alcuni aeroporti a livello nazionale la soppressione di alcuni voli ritenuti svantaggiosi per la scarsa percentuale di incidenza di traffico. Tra questi, inspiegabilmente, è stato inserito lo scalo di Brindisi, uno scalo classificato tra quei pochi di preminente interesse nazionale ed internazionale che in questi ultimi tre anni ha movimentato un traffico intorno agli 850.000 viaggiatori, con una incidenza media per anno di 280.000 passeggeri e con un aumento percentuale di circa il 17,50 per cento;

le scelte che ALITALIA e ATI stanno attuando bloccheranno questo incremento costante di traffico sul nostro scalo, penalizzando fortemente tutto il territorio salentino in riferimento alle prospettive di sviluppo economico, occupazionale e di mobilità delle persone. Il programma stabilito da ALITALIA e ATI circa la soppressione di alcuni voli ritenuti superflui sul nostro aeroporto è rilevante e privo di giustificazioni;

non trova giustificazione il fatto che il sabato e la domenica da e per Roma i voli BM 402/403 siano stati soppressi. Questo stato di cose causa molti disagi all'utenza salentina, in quanto per raggiungere Roma sarà costretta ad utilizzare gli unici due voli previsti per le ore 07,00 e le 18,00, mentre per il volo diretto a Milano, a causa del ritardato orario previsto per le ore 17,55, con arrivo a Milano alle ore 19,30, viene vanificato l'utilizzo particolarmente di quell'utenza legata a settori commerciali, industriali e turistici;

in presenza di queste scelte gestionali non rispondenti alle giuste esigenze di utilizzo dell'aeroporto di Brindisi si pone il problema delle conseguenze che ne deriveranno per l'utenza salentina e per il nostro territorio, già fortemente penalizzato sotto l'aspetto occupazionale;

le conseguenze più immediate deriveranno dalla diminuzione di traffico passeggeri sul nostro scalo, in quanto una forte percentuale di essi utilizzerà altri mezzi per soddisfare le proprie esigenze, pur essendo penalizzati nei costi. In particolare l'aeroporto di Brindisi subirà una ulteriore penalizzazione, considerato che lo stesso è dotato di una struttura modellata per una movimentazione annua di circa 900.000 viaggiatori, che in realtà viene sottoutilizzata;

l'ALITALIA e l'ATI, prima di attuare provvedimenti penalizzanti per quell'aeroporto, sopprimendo alcuni voli e ritardandone alcuni altri, dovrebbero cercare di sperimentare su quello scalo agevolazioni tariffarie tipo «nastro verde» che già da diversi anni viene applicata sullo scalo di Bari con enormi vantaggi. Peraltro, detta tariffa permette un risparmio del 30 per cento su quella normale, perciò, su alcuni voli ritenuti da ALITALIA e ATI di scarsa incidenza di traffico, tipo BM 402/403 da e per Roma durante questi periodi, questo tipo di tariffa potrebbe avere molto successo —

quali siano stati i motivi che hanno determinato le incomprensibili decisioni dell'ALITALIA e dell'ATI;

se non ritenga, invece, in considerazione dell'importanza nazionale ed internazionale acquisita dall'aeroporto di Brindisi, di adoperarsi affinché vengano ripristinati tutti i voli soppressi, lasciando inalterati gli orari degli stessi, rispondenti perfettamente alle esigenze degli utenti, per continuare lungo la strada dell'ammmodernamento e del potenziamento dell'aeroporto, che è al servizio non certo di interessi particolari, ma di quelli più importanti e irrinunciabili della comunità.

(4-22162)

RISPOSTA. — *Nell'assicurare che l'interesse di questo ministero è rivolto a garantire, come per il passato, un livello di servizio in linea con le aspettative e le iniziative per lo sviluppo del Mezzogiorno, si evidenzia la necessità di contemperare tali esigenze con gli obiettivi di economicità del vettore di bandiera.*

In tale contesto, si fa presente che l'attuale impiego delle risorse non consente di operare i voli 8M 296/295 da/per Milano-Linate con gli stessi orari dell'inverno 89/90.

L'orario invernale in vigore dal 28 ottobre 1990 consente tuttavia agli operatori economici salentini di raggiungere i principali scali europei (Barcellona, Copenhagen, Francoforte, Londra, Parigi e Vienna) con il volo in partenza da Brindisi, via Roma, dalle ore 07.00.

Inoltre, i medesimi possono raggiungere Milano da Brindisi la mattina e rientrare la sera con rapide coincidenze via Roma, pagando la tariffa sud/nord, che ha lo stesso importo della tariffa diretta.

Particolare attenzione è rivolta dall'ATI ai collegamenti con Roma in considerazione delle variazioni di traffico: nell'inverno 90/91 l'azienda offre un incremento di posti rispetto all'inverno 89/90 di circa il 18 per cento, a fronte di un incremento medio passeggeri di circa il 7 per cento in tre anni.

Per quanto attiene alla cancellazione dei voli BM 402/03, essa si riferisce alla sola giornata di domenica (e non del sabato) nel periodo invernale. Tale decisione è legata ad una politica di modulazione dell'offerta tendente a salvaguardare l'economicità aziendale, pur garantendo un adeguato servizio alla clientela.

Si rappresenta, infine, che l'attuale combinazione tra incremento dei passeggeri e diminuzione del provento unitario non consente al momento l'estensione della tariffa Nastro verde ad uno dei tre voli Roma/Brindisi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MACCHERONI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:*

che la legge 18 marzo 1988, n. 111, recante norme in materia di circolazione e

sicurezza stradale, prevedeva una serie di adempimenti, demandandone la attuazione a successivi decreti ministeriali, alcuni dei quali da emanarsi entro limiti di tempo ben determinati;

che, nonostante la citata legge n. 111 avesse previsto termini di sei e quattro mesi, ancora non sono state dettate le modalità di attuazione delle seguenti norme:

a) obbligo di iscrizione sulla patente del gruppo sanguigno (articolo 3);

b) determinazione delle caratteristiche tecniche del segnale plurifunzionale di soccorso (articolo 19);

c) determinazione delle procedure per la rilevazione degli incidenti stradali dovuti ad abuso di alcool (articolo 25);

che a tutt'oggi, non hanno trovato attuazione gli adempimenti, pur non vincolati nel tempo, relativi all'emanazione di norme volte:

a) a dettare norme per i consorzi di autoscuole (articolo 7);

b) ad individuare le caratteristiche dei veicoli agricoli e delle macchine operatrici che possono essere guidate da invalidi e minorati fisici (articolo 9);

c) ad impedire la falsificazione delle patenti (articolo 2);

che, infine, la legge n. 284 del 1989, concernente nuove norme in materia di sicurezza stradale, prevedeva l'emanazione, entro il novembre 1989, di un testo unificato di tutte le norme in materia di prevenzione e sicurezza stradale —:

come intenda operare per garantire una completa e rapida attuazione della legge n. 111 del 1989. (4-17469)

RISPOSTA. — *Sull'obbligo di iscrizione sulla patente del gruppo sanguigno (articolo 3), sono stati avviati da tempo i contatti con il Ministero della sanità al fine di predisporre uno schema di decreto che preventivamente risolva i numerosi problemi ivi connessi quali i laboratori medici competenti ad*

attestare il gruppo sanguigno di appartenenza degli interessati, nonché le modalità per riportare in maniera corretta e precisa sulla patente di guida tale indicazione attese le connesse, conseguenze mortali in caso di errore.

Per la determinazione delle caratteristiche tecniche del segnale plurifunzionale di soccorso è stato emanato il relativo decreto in data 18 dicembre 1988.

Lo schema di decreto concernente la determinazione delle procedure per rilevazione degli incidenti stradali dovuti ad abuso di alcool (articolo 25) è stato già predisposto per l'invio al concerto delle altre amministrazioni interessate. Tuttavia si è ritenuto di emanare prima il decreto interministeriale previsto dall'articolo 17 della legge n. 111 del 1988, relativo all'individuazione degli strumenti e delle procedure per l'accertamento della guida in stato di ebbrezza al fine di poter completare le statistiche attualmente già elaborate dai competenti organi con dati il più possibile certi ed attendibili sugli incidenti causati dall'abuso di alcool.

Circa la definizione di norme per i consorzi di autoscuole è stato emanato il relativo decreto ministeriale in data 3 agosto 1990, n. 301 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale supplemento ordinario n. 66 del 24 ottobre 1990), recante sostituzione degli articoli dal 486 al 501 del regolamento di esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, in materia di autoscuole.

All'articolo 9 del citato decreto ministeriale sono previste disposizioni sulla costituzione dei consorzi per la creazione di centri di istruzione automobilistica tra autoscuole autorizzate.

È in corso di predisposizione il testo del decreto ministeriale per l'individuazione dei tipi e caratteristiche tecniche relative alla guida di macchine agricole e macchine operatrici da parte di disabili (articolo 9). Tale decreto dovrà tener conto anche dell'avviso del comitato tecnico di cui all'articolo 4 della legge n. 111 del 1988, trattandosi di questioni attinenti alla guida di veicoli da parte di portatori di handicap.

Sul problema della falsificazione delle patenti, si riferisce che per la stesura dell'apposito schema sono stati avviati gli opportuni contatti con il Ministero dell'interno, nonché con il provveditorato generale dello Stato al fine di individuare le misure volte a prevenire la contraffazione delle stesse, tenuto conto delle osservazioni formulate dalla Commissione trasporti della comunità economica europea sul modello di patente comunitaria.

Sulla predisposizione del testo unificato delle norme relative all'adozione e all'uso delle cinture di sicurezza e degli altri sistemi di ritenuta previsto dall'articolo 10 quater della legge 4 agosto 1989 n. 284, si rende noto che questo ministero ha già fornito indicazioni al Ministero dei lavori pubblici cui spetta l'iniziativa in materia.

Si assicura, comunque, che nel più breve tempo possibile si provvederà all'emanazione dei relativi decreti di attuazione previsti dalla citata legge n. 111 del 1988

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

i pendolari di Sonnino (LT) hanno dovuto fare ricorso ad esasperate forme di protesta per sensibilizzare l'opinione pubblica e in particolare l'ACOTRAL ai loro problemi;

infatti, risulta troppo affollata la corriera per Priverno delle 7,30 del mattino (soprattutto il mercoledì, giorno di mercato a Priverno) —:

quali iniziative il Governo intenda assumere affinché l'auspicato raddoppio della linea Sonnino-Priverno avvenga in tempi brevi, così da limitare i disagi per i pendolari. (4-22727)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato fa presente che la linea ferroviaria Priverno-Sonnino è da tempo chiusa all'esercizio.

Né il ripristino, né tanto più il raddoppio rientrano nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda la richiesta di apposite iniziative al fine della riapertura e del potenziamento della linea si fa purtroppo presente che l'ente ferrovie ritiene che siffatti interventi non sarebbero giustificati da prevedibili volumi di traffico acquisibili alla ferrovia e quindi non possono ritenersi redditivi, tenuto conto anche della rilevante spesa di 200 miliardi di lire circa, occorrente per ripristinarne l'esercizio.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MANCINI GIACOMO. — *Al Ministro dell'interno. — Per sapere se è a conoscenza del grave atto intimidatorio compiuto a Scalea nei confronti dell'assessore ai lavori pubblici Luigi Cosentino e se, da parte delle autorità competenti, siano state adottate le doverose iniziative al fine di individuare i responsabili dell'attentato.*

(4-21597)

RISPOSTA. — *La situazione della sicurezza pubblica nel territorio del comune di Scalea (CS) è contraddistinta da attività della malavita locale, dedite alla consumazione di rapine, allo spaccio di sostanze stupefacenti e al consolidamento di interessi illeciti nel mercato ittico.*

La località tirrenica è, inoltre, interessata da tempo da un consistente incremento edilizio, favorito dallo sviluppo turistico della zona e dei comuni vicini, con il richiamo di imprenditori provenienti dalla provincia di Reggio Calabria e dalla Campania, alcuni dei quali legati ad ambienti della criminalità organizzata.

Gli organi responsabili esercitano quindi la massima vigilanza per contenere e respingere i tentativi di penetrazione e di infiltrazione nell'area di Scalea della malavita organizzata, proveniente da nord e da sud.

Si è dovuto, poi, assistere di recente ad episodi delittuosi in danno di esponenti della civica amministrazione, tra i quali quello subito dall'assessore ai lavori pubblici, Luigi Cosentino.

Il prefetto di Cosenza ha subito impresso massimo impulso operativo all'attività degli organi di polizia, richiamando anche, in una

prospettiva di collaborazione, l'attenzione e la vigilanza di tutte le espressioni della vita politica, sociale ed istituzionale della località interessata.

Sono state convocate numerose riunioni del comitato provinciale dell'ordine e della sicurezza pubblica, integrate con la partecipazione dei sindaci dei comuni della costa tirrenica.

L'analisi condotta nell'occasione ha consentito di compiere una ricognizione delle condizioni della sicurezza pubblica nella zona, individuando aspetti di peculiarità riconducibili, in larga parte, alle vicende politiche che hanno interessato la civica amministrazione dopo le consultazioni amministrative dello scorso anno.

Gli atti di intimidazione e di intolleranza nei confronti di amministratori locali possono quindi ricollegarsi, verosimilmente, al clima politico conflittuale, determinato nella vita cittadina dall'uscita di quattro esponenti della lista della democrazia cristiana dal partito e dalla conseguente formazione di una maggioranza alternativa.

Sugli atti intimidatori subiti dall'assessore ai lavori pubblici Luigi Cosentino, dal consigliere comunale Antonio Cicero e dall'attuale sindaco Mario Bergamo le indagini della compagnia carabinieri di Scalea hanno condotto all'arresto di tre pregiudicati, responsabili di detenzione di materiale esplosivo.

I predetti sono stati rinviati a giudizio dalla procura della Repubblica di Paola e nei loro confronti sono stati avviati gli atti preliminari del dibattimento.

A tutela di Luigi Cosentino, di Antonio Cicero e Mario Bergamo sono state decise apposite misure di vigilanza.

Il susseguirsi di atti delittuosi, tra i quali il tentativo di incendio dell'autovettura di proprietà di Francesco Zito, già sindaco di Scalea e l'attentato alla ditta « Foderauto Bruzia » di Belvedere Marittimo, ha indotto il prefetto di Cosenza a disporre l'intensificazione delle misure già in atto e la messa a punto di altre.

In questa prospettiva, si è anche richiamata l'attenzione dei corpi di vigilanza urbana sulla necessità di prestare la massima collaborazione possibile alle forze dell'ordine

nell'opera di controllo del territorio e di contrasto della malavita locale.

Il Ministro dell'interno: Scotti.

MATTEOLI. — *Al Ministro della difesa.*
— Per sapere — premesso che:

nonostante siano stati stanziati ed appaltati lavori di ristrutturazione per miliardi di cui molti già eseguiti e gli altri in ultimazione;

per l'Ospedale Militare di Livorno dopo che era stato deciso l'ampliamento è stata ventilata la possibilità di chiusura;

se l'ipotesi di chiusura fosse veritiera, le motivazioni, per cui si delibera la chiusura stessa di un Ente che da anni è oberato da notevole mole di lavoro che non riesce a smaltire, prova ne sia che è stato richiesto più volte un aumento degli organici, sono deboli ed in contrasto con le precedenti deliberazioni;

il bacino di utenza dell'Ospedale Militare di Livorno comprende sei province e il trasferimento di competenza all'Ospedale Militare di Firenze comporterebbe notevoli disagi sia ai civili (vedi grandi invalidi per servizio) sia ai numerosi ed importanti comandi militari della zona —:

se risponda a vero il fatto che l'Ospedale Militare di Firenze ha già un notevole carico arretrato di lavoro per cui questo ulteriore onere potrebbe mettere Firenze in grandi difficoltà;

se non ritenga che ciò corrisponda ad un notevole sperpero di denaro pubblico.
(4-21435)

RISPOSTA. — *Negli studi sul riordnamento, in chiave riduttiva, dello strumento militare in tutte le sue componenti, si inserisce il rimodellamento dell'organizzazione ospedaliera sul territorio nazionale per adeguarla alle mutate esigenze e renderla compatibile con le attuali disponibilità di personale medico e paramedico e con le prevedibili risorse finanziarie.*

In tale quadro rientra la previsione di soppressione dell'ospedale militare di medicina legale di Livorno, ma il concretamento della misura è subordinata alla realizzazione di un nuovo ospedale militare nell'area di Firenze (Carreggi), e tale obiettivo richiederà indubbiamente tempi lunghi e di difficile prevedibilità; la nuova struttura permetterà di compensare i modesti disagi derivanti all'utenza dalla eventuale soppressione dell'ente livornese.

È prevedibile, inoltre, che l'arretrato medico-legale dell'attuale ospedale militare di Firenze possa essere recuperato entro il primo semestre dell'anno in corso.

Il Ministro della difesa: Rognoni.

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

nel mese di agosto un vasto territorio del comune di Livorno è stato investito da un incendio che ha assunto proporzioni gigantesche anche per la totale insufficienza dimostrata dal Dipartimento della Protezione Civile;

il giorno 5 ottobre la città di Livorno ed alcuni comuni della provincia sono stati investiti da un nubifragio che ha paralizzato per ore tutta la città arrecando grandissimi danni —:

se non intenda dichiarare lo stato di calamità naturale in modo che siano indirizzate provvidenze, soprattutto nei confronti di cittadini che al di là del fatto della eccezionale intensità della pioggia hanno subito danni per la mancanza di efficienza delle istituzioni. (4-21793)

RISPOSTA. — *In relazione al grave incendio che ha interessato un vasto territorio nella provincia di Livorno durante la prima settimana di agosto, si ritiene doveroso evidenziare l'intervento tempestivo di tutte le forze interessate che ha condotto al suo spegnimento nonostante l'estensione e la drammaticità assunta dall'evento.*

L'incendio ha avuto effetti devastanti sotto il profilo agroforestale mentre, per ciò

che riguarda la incolumità delle persone ed i danni alle abitazioni, nulla è accaduto.

Ciò è anche dovuto all'attività espletata da questo dipartimento, che, attraverso il proprio Centro operativo aereo unificato, ha coordinato tempestivamente e incessantemente gli interventi aerei con tutti i mezzi disponibili forniti dal Corpo forestale dello Stato, dall'Aeronautica Militare e dalla regione.

La legge n. 547 del 1982 attribuisce, difatti, al Ministro per il coordinamento della protezione civile il compito di coordinare gli interventi aerei per la lotta agli incendi boschivi, mentre le attribuzioni di difesa dei boschi dagli incendi, sia nella attività di prevenzione che in quella di intervento operativo, sono affidate alle regioni che provvedono a costituire servizi anticendi boschivi (articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977).

Per quanto attiene ai provvedimenti straordinari emessi da questo dipartimento a seguito degli eventi calamitosi in argomento, si precisa quanto segue:

è stato concesso alla regione Toscana un contributo di lire un miliardo per attività di prevenzione;

in data 22 agosto 1990 è stata emessa l'ordinanza n. 2005 del fondo per la protezione civile che concede, per le esigenze connesse al potenziamento anticendio boschivo nelle regioni Liguria, Toscana e Sardegna un finanziamento consistente specificatamente per la regione Toscana in L. 333.700.000 per la stipula, con la Società Elitaliana, di un contratto di nolo di n. 2 elicotteri per un periodo di 30 giorni.

Per quanto riguarda gli eventi alluvionali che il 5 ottobre scorso hanno colpito il territorio delle provincia di Livorno, si informa, che, essi hanno formato oggetto di disposizioni all'interno del decreto-legge 3 maggio 1991, n. 142 concernente, tra l'altro, disposizioni in favore delle zone danneggiate da eccezionali avversità atmosferiche dal giugno 1990 al gennaio 1991.

In particolare, il predetto provvedimento, che dispone l'utilizzazione del fondo per la

protezione civile di lire 150 miliardi per le predette finalità, affida alle regioni la stima dei danni provocati dalle predette avversità atmosferiche e la predisposizione di un quadro economico globale dei progetti e delle opere da eseguire e da completare, nonché il programma degli interventi necessari.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: Capria.

NATTA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

l'inadeguatezza del sistema di emungimento e distribuzione delle risorse idriche, sommato alla particolare congiuntura siccitosa, hanno creato serie difficoltà alle popolazioni e all'economia del Ponente ligure;

molti centri della provincia di Imperia, e in particolare quelli del dianese, sono nella condizione di ricevere poca acqua per poche ore al giorno (ci sono stati anche giorni di totale assenza di rifornimento) e, comunque, di pessima qualità;

la popolazione nei mesi estivi, per effetto della struttura economica basata sul turismo, praticamente raddoppia (nel dianese si può parlare di quintuplicazione);

la floricoltura, l'orticoltura e l'ovicoltura abbisognano di appropriate risorse idriche;

il perdurare della situazione, se non si interviene prontamente con adeguate risorse, può creare problemi di igiene pubblica;

a suo tempo è stato inviato al Ministro competente il progetto per il raddoppio del Roja da Sanremo a Ventimiglia, che permetterebbe, se attuato, l'emungimento di 1800 litri al secondo per la zona di Sanremo e di 800 litri al secondo per Imperia e il dianese (compreso il comune di Andora in provincia di Savona);

per l'emergenza occorrono navi cisterna che forniscano almeno 7.000 metri cubi giornalieri di acqua potabile;

si progetta di addurre 120 litri al secondo complessivi dal torrente Arroscia, dallo sbarramento di Lavina e dal torrente Giara di Rezzo, con un progetto del costo di circa 3 miliardi, da realizzarsi in 40 giorni;

il prefetto di Imperia, dopo molte sollecitazioni delle amministrazioni e di forze politiche e sociali, ha inviato alla Presidenza del Consiglio e al Ministro per il coordinamento della protezione civile la documentazione per richiedere la dichiarazione dello stato di calamità;

le amministrazioni comunali interessate devono sostenere ingenti spese per fornire servizi minimi vitali per il rifornimento idrico alle proprie comunità;

molte aziende cominciano a subire gli effetti finanziari della crisi idrica a causa di disdette di prenotazioni e si registrano licenziamenti in misura sempre crescente;

le coltivazioni sono a rischio —:

se non ritenga di pronunciarsi favorevolmente e mettere in atto rapidamente le procedure attuative in merito a:

1) finanziamento del progetto di raddoppio dell'acquedotto intercomunale del Roja;

2) decretazione dello stato di calamità;

3) trasferimento di risorse straordinarie ai comuni interessati per la gestione dei servizi di emergenza;

4) invio di navi e treni cisterna con spese a carico dello Stato;

5) finanziamento del progetto di Arroscia;

6) provvedimenti « di agevolazioni » fiscali, finanziarie, previdenziali e retributive a favore degli operatori turistici, dei coltivatori e dei lavoratori dipendenti.

(4-20923)

RISPOSTA. — Occorre riflettere sulla considerazione che l'80 per cento dell'utenza della provincia di Imperia utilizza l'acqua emunta dalle falde del fiume Roja, che scorre nell'estremo ponente della provincia, e viene addotta, con una unica condotta sottomarina, fino all'ultimo comune del levante imperiese ed, oltre, al comune di Andora della provincia di Savona.

La rimanente utenza, e cioè quella dei piccoli comuni dell'entroterra, attinge acqua dai propri pozzi trivellati in falde del tutto diverse.

Il grosso del prelievo fatto dal Roja viene utilizzato per il comprensorio di Sanremo (il più popoloso) che conta il 50 per cento della popolazione della provincia, mentre la rimanente parte viene inviata a levante.

Nel percorso che compie l'acqua da Sanremo verso Imperia, e oltre, vengono fatti altri numerosi prelievi dai comuni costieri, compreso Imperia, i quali, in periodi di non grave siccità, si avvalgono anche di fonti alternative, diminuendo il prelievo dal Roja.

Ciò consente l'approvvigionamento dei comuni del dianese che, invece, non hanno alcune fonti alternative.

Infatti, l'approvvigionamento idrico dianese (e quello dell'imperiese in periodi di prosciugamento della falda alternativa) avviene attraverso la ricordata condotta sottomarina proveniente da Sanremo, che, adduce circa 160 litri al secondo.

Però, mentre per Imperia, nei momenti di maggior richiesta da parte dell'utenza, le portate distribuite sono almeno in parte compensate dagli accumuli resi possibili dagli invasi esistenti, ciò non avviene nel dianese, per cui la portata distribuita risulta gravemente esigua e insufficiente.

Mancando, pertanto, i serbatoi di accumulo, non è possibile far fronte alle più indispensabili esigenze nelle ore di maggiore necessità.

Tale disfunzione strutturale rappresenta il vero tallone di Achille del sistema distributivo dell'acqua nel dianese, di cui ne hanno consapevolezza gli stessi comuni, tant'è che sono stati allestiti vari atti progettuali che non hanno ancora ricevuto i necessari finanziamenti.

Tra detti progetti vanno segnalati i seguenti:

Cervo: Realizzazione serbatoi di accumulo Rovellino e di Capo Mimosa e rifacimento condotta di distribuzione zona ponente e di Capo Mimosa:

L. 2.600.000.000;

Cervo: Rifacimento rete zona interna per adeguare la portata:

L. 800.000.000;

Diano Marina: Progetto ristrutturazione rete idrica civica 1° stalcio:

L. 3.350.000.000;

Diano Marina: Ristrutturazione ed adeguamento della rete idrica:

L. 15.000.000.000;

S. Bartolomeo al Mare: Progetto vasca di compenso e nuova stazione di pompaggio:

L. 270.000.000;

S. Bartolomeo al Mare: Ristrutturazione acquedotto e costruzione di vasca di accumulo in quota:

L. 1.200.000.000;

Imperia: Progetto di raddoppio condotta del Roja per i comuni di Sanremo ed Imperia ed elevazione portata di Imperia da 160 litri al secondo a 800 litri al secondo:

L. 42.000.000.000;

Imperia: Progetto di derivazione del torrente Arroscia:

L. 2.000.000.000;

Imperia: Progetto di derivazione dalla Giara di Rezzo:

L. 1.000.000.000.

Tra le suddette opere progettate, figura anche quella relativa al raddoppio del Roja, indicato nella interrogazione parlamentare, già esaminata dalla commissione del fondo investimenti occupazione (FIO) presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica, ed in attesa dell'approvazione e dei relativi finanziamenti.

La illustrata situazione ha costituito il presupposto funzionale della crisi idrica verificatasi nella scorsa estate, allorquando si sono prodotti gli effetti della sommatoria della insufficienza ed inefficienza delle strutture di raccolta e di distribuzione dell'acqua e della scarsità delle precipitazioni registratesi negli ultimi anni.

Si è in presenza di un problema storico che è stato affrontato, da ultimo, in una riunione tenutasi presso la prefettura di Imperia in data 5 febbraio 1990, con la presenza di tutti i pubblici amministratori e quanti altri incaricati di pubbliche responsabilità nella gestione della questione idrica. Nella predetta riunione sono stati individuati i rimedi da adottare nel breve, medio e lungo termine per una soluzione definitiva del problema.

Questo dipartimento ha provveduto, con ordinanza n. 1957 del fondo per la protezione civile del 22 giugno 1990, ad assegnare alla regione Liguria la somma di lire 3.570.000.000 per fronteggiare l'emergenza idrica.

Fra le opere finanziate appare quella relativa alla riparazione della condotta del Roja, tra Capoverde e Imperia, i cui costi sono stati quantificati in lire 400 milioni ed il cui ente attuatore è stato individuato nell'azienda municipalizzata acquedotti e trasporti di Imperia.

Non è stato possibile finanziare il raddoppio dell'acquedotto intercomunale del Roja in quanto tale intervento, contrariamente a quello sopracitato, esula dalle competenze straordinarie di questo dipartimento che, come è noto, deve intervenire nei soli casi di conclamate emergenze non fronteggiabili dagli enti locali.

Con la citata ordinanza è stata, oltretutto, assegnata alla sopradetta regione la somma di lire 180 milioni per la captazione di scaturigini della Valle della Giara di Rezzo da assegnare sempre all'azienda municipalizzata acquedotti e trasporti di Imperia.

In merito al problema relativo all'invio di navi e treni cisterna con spese a carico dello Stato, si fa presente che questo ufficio sta perfezionando gli atti relativi all'acquisizione dei mezzi necessari all'approvvigionamento idrico alternativo, quali autobotti e potabi-

lizzatori, da destinarsi nei territori che ne avranno maggiore, impellente necessità.

Per quanto riguarda, infine, la declaratoria dello stato di calamità naturale, ai fini delle agevolazioni varie che dalla stessa promanano, si fa presente che essa non compete al ministro per il coordinamento della protezione civile.

L'ordinamento vigente, invero, affida una tale incombenza al ministro dell'agricoltura ovvero a quello dell'industria, relativamente ai settori di rispettiva competenza.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: Capria.

PARIGI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

l'atteggiamento che il Presidente Bush ha assunto verso il Governo italiano, a partire dai giorni precedenti la fine del conflitto nel Golfo Persico, è così tenacemente severo da non potersi ragionevolmente collegare alle sole infelici dichiarazioni attribuite all'onorevole Andreotti, circa le tendenziose proposte di Gorbaciov;

infatti, da più parti, si ipotizza che, in materia di scorrettezza governativa verso gli alleati, possa essere accaduto qualcosa di ben più grave e sempre taciuto, tale da muovere la clamorosa reazione del Presidente americano, giunto al punto di rifiutare un sia pur fugace incontro con l'onorevole De Michelis, peraltro il meno incoerente tra i nostri rappresentanti di Governo —:

se non sia opportuno rendere di pubblico dominio l'eventuale accadimento di fatti dall'alleato posti, poi, a base del suo severo atteggiamento oppure, ove i fatti ipotizzati mai si siano verificati, non debba il Governo, comunque, addossarsi la responsabilità politica degli infelici giudizi sulla iniziativa di Gorbaciov, con ciò autoenucleandosi dalla leale maggioranza degli italiani e dal merito acquisito dai nostri soldati, già operanti nel Golfo. (4-24536)

RISPOSTA. — L'azione spiegata dal Governo italiano nei giorni che hanno preceduto la liberazione del Kuwait e la cessazione delle ostilità è stata improntata all'esigenza fondamentale di mantenere la massima coesione all'interno ed a fianco dello sforzo della coalizione internazionale, di cui l'Italia è stata coerentemente e responsabilmente partecipe in adesione alle risoluzioni delle Nazioni Unite.

Il Governo, peraltro, non ha mai perduto la speranza che il regime di Baghdad rivedesse la propria posizione ed ha pertanto incoraggiato ogni iniziativa che fosse conforme alle risoluzioni delle Nazioni Unite e nel contempo apparisse potenzialmente capace di indurre tale svolta risparmiando così ulteriori sofferenze ai popoli della regione. In tale contesto va inquadrato l'apprezzamento rivolto dal Governo italiano all'iniziativa diplomatica del presidente sovietico Gorbaciov in sintonia, del resto, con la dichiarazione comunitaria del 19 febbraio che ne prendeva nota con interesse e con l'analoga dichiarazione dell'UEO del 22 febbraio.

Nel quadro dell'intensa attività di contatti mantenuti dal Governo con tutti i paesi impegnati nella soluzione della crisi vanno, in particolare, ricompresi quelli con Washington, oltre che con Mosca. Si è trattato anche di contribuire a mantenere aperti un dialogo ed un'intesa che è stato ed è interesse dell'Italia e dell'Europa preservare in quanto, come essi sono stati di fondamentale importanza dal 2 agosto alla liberazione del Kuwait, (vedi, tra l'altro, la dichiarazione di Helsinki e, in seguito, il comunicato Baker-Bessmertnykh) saranno ancor più irrinunciabili per far fronte ai difficili problemi che si impongono in tutto il Medio Oriente nella fase successiva.

Tali problemi sono stati al centro dei colloqui avuti dal ministro De Michelis a Washington il 5 marzo scorso con il segretario di Stato Baker, che il ministro degli affari esteri ha nuovamente incontrato nel corso della sua visita in Arabia Saudita e sono stati posti all'ordine del giorno della visita che il Presidente del Consiglio ha compiuto a Washington il 24 marzo.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Butini.

PARLATO e MANNA. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

se risponda a verità:

che l'amministratore delegato della SEPSA ha goduto di ampia discrezionalità decisionale nella gestione delle consistenti somme erogate all'azienda dall'erario statale;

che la SEPSA, a seguito di numerose irregolarità gestionali rilevate dall'ispettorato del lavoro, è stata costretta a pagare sanzioni per un importo di circa 200 milioni di lire;

che la stessa ha operato assunzioni di personale non previsto in organico o per qualifiche non contemplate dalle leggi; inoltre, ha assunto circa 150 persone, mancanti alla pianta organica, e del tutto al di fuori delle liste del collocamento;

se non ritengano opportuno avviare con urgenza un'approfondita indagine amministrativa per accertare la legittimità dei provvedimenti adottati dai vertici amministrativi della SEPSA. (4-21432)

RISPOSTA. — *La SEPSA SpA, con capitale interamente sottoscritto dall'ente autonomo Volturno che è ente pubblico economico con personalità giuridica pubblica, è soggetto privato fornito di personalità giuridica, esercente pubblici servizi di trasporto in concessione nell'area campana.*

Ciò premesso si rappresenta che il potere d'intervento del Ministero dei trasporti nei confronti della società SEPSA si esplica, ai sensi delle vigenti disposizioni, attraverso determinazioni riguardanti la composizione che deve assumere l'organico aziendale e a mezzo di controlli rivolti alla regolarità dello svolgimento del pubblico servizio (decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753).

Solo a seguito di eventi che comportino irregolarità nell'espletamento di quest'ultima funzione l'amministrazione dei trasporti è tenuta a prescrivere al concessionario un termine per il ripristino del regolare servizio

ed in caso negativo il concessionario stesso incorre nella decadenza dalla concessione.

Per quanto riguarda l'amministratore delegato della SEPSA si riferisce che lo stesso non gode di alcuna particolare discrezionalità né in relazione alla gestione dei fondi a vario titolo erogati né, in generale, gode di particolari poteri nell'espletamento del suo mandato.

Discrezionalità, poteri e facoltà sono quelli che all'amministratore delegato della SEPSA vengono espressamente conferiti in virtù della normativa generale dettata dal codice civile, con la importante limitazione del divieto di acquistare il materiale rotabile, sia ferroviario che su gomma.

In merito, poi, ai sistemi di assunzione e di gestione del personale aziendale adottati dalla SEPSA, si fa presente che è in corso una contestazione giudiziale — peraltro ancora non definita — avente ad oggetto l'impugnativa della SEPSA avverso una ingiunzione dell'ispettorato del lavoro, scaturita dall'accertamento di presunte irregolarità relative al reclutamento del personale.

In particolare l'ispettorato del lavoro contesta la legittimità dei concorsi della SEPSA (esperiti con esplicita autorizzazione ministeriale) e i contratti di formazione professionale (eseguiti per esplicita approvazione della competente commissione regionale per l'impiego).

Le accuse rivolte sembrano da un lato riguardare assunzioni avvenute in violazione delle norme che disciplinano il collocamento ordinario e dall'altro quelle che regolano il pubblico concorso.

Si evidenzia al riguardo che alla SEPSA non è applicabile la disciplina del lavoro prevista per gli enti pubblici economici né quella che regola l'accesso alla pubblica amministrazione.

A tal fine, l'ispettorato provinciale del lavoro di Napoli, dopo approfondita e compiuta disamina delle disposizioni in materia di reclutamento del personale delle aziende esercenti pubblici trasporti ha in definitiva ritenuto applicabile la vigente normativa sul collocamento anche al settore dei trasporti in concessione, ed ha ravvisato pertanto l'obbligo dell'azienda di procedere alle assunzioni attraverso il collocamento ordinario

con le modalità previste dall'articolo 16 della legge 28 febbraio 1987, n. 56.

Avendo poi il predetto organo accertato che la SEPSA effettua le assunzioni o per pubblico concorso od attraverso il collocamento ordinario ha, nel primo caso, provveduto a notificare al responsabile dell'azienda le violazioni amministrative ex legge n. 56 del 1987 per tutti i lavoratori non assunti per il tramite dell'organo preposto all'avviamento ed a verificare, nel caso del collocamento ordinario, la regolarità delle procedure di assunzione.

A tal fine si riferisce che la SEPSA nel gennaio 1989 ha avanzato richiesta di nulla osta di avviamento al lavoro alla sezione circoscrizionale per l'impiego, quando già aveva proceduto in data precedente alle assunzioni e, inoltre, nel marzo dello stesso anno ha assunto nuovo personale senza richiedere preventivamente il nulla osta alla sezione circoscrizionale competente.

L'ispettorato del lavoro provinciale di Napoli ha accertato le violazioni ed ha ritenuto che tali infrazioni fossero assimilabili all'altra relativa al personale assunto con concorso pubblico, dandone notifica ai sensi dell'articolo 14 della legge 24 novembre 1981, n. 689 al responsabile dell'azienda.

Per quanto invece riguarda gli aspetti rientranti nella specifica competenza del Ministero dei trasporti circa la potestà riconosciuta al ministro di predeterminare la composizione dell'organico della ditta, le assunzioni effettuate dalla società in parola risultano rientrare nei limiti del quantitativo di personale previsto dall'organico approvato.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PARLATO, MANNA e VALENSISE. — Ai Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali. — Per conoscere — premesso che:

secondo informazioni giunte agli interroganti, il direttore della filiale del Banco di Roma di Reggio Calabria, signor Marcello Abbate, ha disposto, nel corso di una riunione di suoi collaboratori all'uopo indetta, di distogliere la clientela dall'acquisto di BOT e CCT, invogliandola invece all'acquisto di certificati di deposito del

Banco di Roma facendo circolare voci circa il pericolo di un mancato rimborso dei BOT e CCT in scadenza, a causa della dissestata situazione delle finanze dello Stato italiano e quanto meno di una loro prossima tassazione;

quanto sopra è comprovato anche dall'esistenza di un brogliaccio, in essere presso l'Ufficio titoli della suddetta filiale di Reggio Calabria, nel quale vengono riportate tutte le operazioni di mancato acquisto dei BOT e CCT, in favore di certificati di deposito della suddetta azienda —:

quali provvedimenti si intendano adottare nei confronti del succitato istituto di credito e se non sia il caso di attivare l'immediato intervento dell'organo di vigilanza onde verificare se trattasi di una spregiudicata ma isolata iniziativa o essa riguardi una sconosciuta « politica » del Banco. (4-21759)

RISPOSTA. — I poteri attribuiti dalla legge alla banca d'Italia sono preordinati al raggiungimento di precise finalità di interesse generale, che si ricollegano alla tutela della stabilità e dell'efficienza complessiva delle istituzioni creditizie.

In particolare, la banca d'Italia, quale organo di vigilanza creditizia, esplica i propri interventi nei confronti delle banche sulla base dei dati e delle notizie acquisibili nelle forme istituzionalmente previste, al fine di verificare l'andamento complessivo delle aziende di credito, sia sotto il profilo patrimoniale, economico e di liquidità, sia sotto quello organizzativo e di funzionalità degli organi.

In relazione alle delineate finalità, gli interventi sono orientati alla ricerca di giudizi globali sulla situazione delle istituzioni creditizie. In tale ambito, l'indagine sui singoli atti o fatti è finalizzata a conseguire risultanze utili per la valutazione della funzionalità delle aziende bancarie, non essendo consentite, in forza del principio di tipicità e legalità, cui si informa l'esercizio dell'attività di vigilanza, deviazioni dal rispetto dei suddetti criteri.

La Banca d'Italia ha, comunque, provveduto ad interpellare in ordine alle questioni segnalate il banco di Roma, il quale ha riferito che, dagli accertamenti disposti, non risulta che nella filiale di Reggio Calabria sia stata adombrata una situazione dalla quale possa essere derivato pregiudizio per il collocamento dei titoli di Stato.

Il Ministro del tesoro: Carli.

PARLATO e MANNA. — *Ai Ministri per il coordinamento della protezione civile e dell'interno. — Per sapere — premesso che:*

neanche Luciano De Crescenzo avrebbe mai potuto immaginare di ritrovare tra i mille espedienti dettati dalla secolare indigenza del popolo minuto, una « scuola contro le calamità naturali ed industriali » eppure... l'assessore alla protezione civile del comune di Napoli (in una dichiarazione apparsa sulla stampa nel luglio 1989) con il concorso di insigni luminari della scienza, mosso da un profondo senso d'umanità e di altruismo, dopo attente valutazioni appurava che a Napoli, contrariamente a tante altre cose di cui abbonda, non esisteva una « cultura » in materia di catastrofi naturali ed industriali; pertanto, riteneva opportuno che prendesse corpo l'idea di « sviluppare lo spirito di solidarietà civica fra le popolazioni e le forze sociali per un corretto comportamento in caso di calamità » attraverso la creazione di una sorta di scuola, ovviamente a titolo gratuito e riservata all'« erudizione anti catastrofe » delle persone residenti nel territorio comunale;

l'apprensivo ed illuminato uomo politico ha sostenuto lapalissianamente a sostegno della sua teoria che: « è buona norma convivere con i casi di rischi che circondano la città di Napoli, senza farsi prendere dal panico », dimenticando che le popolazioni campane, ed in modo particolare quelle napoletane, per aver eletto a loro residenza un territorio delimitato da ben tre caldere magmatiche (Flegrea, Isola d'Ischia, Somma-Vesuvio), movimentato

fin dalla notte dei tempi da fenomeni naturali d'incomparabile bellezza e di una sconvolgente e dirompente potenza, hanno memorizzato nel loro patrimonio genetico la capacità di convivere con sismi ed eruzioni ed una forza di reazione non comune ai disagi ed alle avversità conseguenti come hanno potuto purtroppo dimostrare soccorrendo le popolazioni colpite dal sisma dell'80, ancor prima che giungessero i primi soccorsi « predisposti con piena cognizione di causa » dalle autorità deputate;

tra gli obiettivi perseguiti dall'« assessore alle sciagure », vi era anche quello di informare la popolazione delle possibili, disastrose conseguenze legate alla presenza di complessi industriali ad alto rischio e ad elevato impatto ambientale ubicati nella cinta muraria della città, omettendo « comprensibilmente » le responsabilità avute dalla classe politica nel determinare, con scelte politiche irrazionali e dannose all'economia cittadina, la crescita abnorme di due poli industriali ad oriente e ad occidente di Napoli e che, ormai svuotati di ogni significato, stan lì muti, inesorabili testimoni delle insane gestioni politiche che per oltre un quarantennio hanno devastato il territorio e l'economia della città;

tuttavia, l'idea di migliorare la divulgazione delle norme comportamentali e dei rischi derivanti da eventi dolorosi ed imprevedibili potrebbe non trovare dissensi se avesse finalizzato impegni e finanziamenti alla elevazione dei livelli culturali e gestionali delle compagini politico-amministrative dei comuni dichiarati a rischio, evitando così le alterazioni dei bacini idrogeologici, l'occlusione degli sfogatoi dell'energia endogena del sottosuolo, i delittuosi incrementi della densità abitativa e le grandi concentrazioni urbane in zone ad altro rischio vulcanico, l'indiscriminata e vergognosa deforestazione —:

quali siano il numero ed i componenti del coordinamento scientifico e tecnico convenzionato con il comune di Napoli per la « campagna informativa », il

costo complessivo dell'operazione ed il capitolo di spesa del bilancio comunale da cui sono derivati i finanziamenti;

quali siano la tipologia ed il numero dei sussidi didattici prodotti dal gruppo di docenti universitari ed in quali e quante scuole siano stati distribuiti;

quanti seminari siano stati tenuti e quali gli argomenti trattati nel corso dei primi sedici mesi di lavoro;

quali ambiti territoriali siano stati interessati dall'opera divulgativa ed il numero complessivo degli iscritti ai corsi di informazione indetti dall'assessorato alla protezione civile del comune di Napoli.

(4-22604)

RISPOSTA. — *La giunta municipale del comune di Napoli, su proposta dell'assessore pro-tempore alla protezione civile signor Luciano Donelli, con delibere n. 323 del 20 luglio 1989 e n. 9 del 22 novembre 1989 viste dal CORECO, approvò la stipula di una convenzione con l'università degli studi di Napoli per l'attuazione di seminari di studi sulla cultura del rischio sismico.*

Nella convenzione in parola era previsto che seminari, da tenersi a cura di docenti delle facoltà di ingegneria, geologia, architettura e medicina, avrebbero dovuto svolgersi nella apposita struttura comunale adibita ad ufficio di protezione civile, oppure, qualora necessità didattiche lo avessero richiesto, anche in sedi diverse.

I corsi, articolato bisettimanalmente, e per la durata di un anno, avrebbero dovuto comprendere lezioni della durata di 60 minuti ciascuna, per un complessivo di 430 ore.

Per l'impostazione ed il coordinamento delle attività di studio fu decisa la costituzione di un comitato tecnico-scientifico composto da docenti universitari, personale tecnico e scientifico altamente specializzato, l'assessore alla protezione civile del comune di Napoli e funzionari addetti al servizio protezione civile del medesimo comune.

Il costo delle attività didattiche è stato quantificato in 250 milioni di lire, da gravarsi sul capitolo di spesa n. 3180 del

bilancio 1989 del comune di Napoli (spesa per il funzionamento della struttura di protezione civile), somma con la quale fare fronte a tutto quanto necessario all'attuazione ed al funzionamento dei citati seminari, ivi comprese le spese di pubblicazione dell'iniziativa, quelle relative alla polizza assicurativa da stipularsi a favore dei frequentanti i seminari, ed i compensi da riconoscersi ai docenti ed ai componenti il comitato in parola, nonché gli ausili didattici all'uopo necessari.

Il 5 novembre 1990 è stata stipulata la convenzione tra il comune e l'università ed il successivo 24 gennaio 1991 si è riunito ed insediato il comitato tecnico scientifico che ha assunto, nell'occasione, una serie di iniziative attuative dei corsi di studio cui è cenno.

I seminari in parola, ai quali attualmente risultano iscritte circa 400 persone, hanno avuto inizio il 18 marzo 1991.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile.

PAVONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

su un piano generale di diritto secondo quanto sancito dalla legge n. 210 del 1985, concernente l'istituzione dell'Azienda autonoma delle FFSS, si tende a considerare tale azienda un ente economico o di servizio, piuttosto che ente pubblico, dando pertanto adito ad interpretazioni quanto mai difformi tra loro, creando nel contempo confusione circa la linea di criterio politico del settore trasporto su rotaia;

in colleganza con la nomina e l'insediamento del nuovo consiglio di amministrazione, che si è espresso, affrettatamente, sulla urgente necessità di riorganizzare le strutture compartimentali, delineando indirizzi e contenuti, per cui secondo alcuni organi di stampa, i compartimenti in questione verrebbero dimezzati, e già se ne conoscerebbe l'identificazione e l'ubicazione;

in quest'ottica, sempre secondo notizie circolanti negli ambienti giornalistici, il compartimento di Verona potrebbe essere soppresso, con conseguenti gravi danni di natura economica e incerto futuro per circa 11 mila addetti;

di contro, nella regione del Trentino Alto Adige, secondo questo piano di ristrutturazione, si è nell'ordine di idee di costituire un nuovo compartimento rispondente alla natura ed alle esigenze della regione autonoma, svincolando il nodo ferroviario di Bolzano dall'attuale distretto compartimentale di Verona;

per quanto riguarda la regione del Veneto, verrebbe costituito il compartimento di Venezia in collegamento con quello di Bologna;

in relazione a questo assetto, Verona, nell'ambito della struttura viaria, viene fortemente ridimensionata non soltanto per quanto riguarda il volume del traffico, ma anche in collegamento con il ruolo, sinora svolto, di area centrale, mentre diventerebbe semplice arteria di transito;

con la soppressione di questo importante compartimento, si pregiudica in modo irreparabile e si contraddice palesemente la politica di insediamenti delle FFSS circa il quadrante Europa e l'intermodalità viaria viene delegata ad un ruolo di second'ordine, indebolendo, nel contempo, lo sviluppo degli operatori economici;

tra tutte queste indiscrezioni ed anticipazioni della stampa, non poco stupore solleva l'inspiegabile silenzio e quasi una fatale rassegnazione dei dirigenti del compartimento di Verona, ed in particolare modo della direzione, che appare più interessata a seguire con acuta sensibilità la costituzione di aziende e cooperative di servizi i quali debbono assorbire l'attività attualmente svolta dal compartimento —:

se tali indiscrezioni rispondano al vero, fornendo risposte chiare e definitive a tutti coloro che potrebbero essere coinvolti in questa assurda ed inconcepibile riorganizzazione:

quali serie garanzie vengano date ai lavoratori attualmente impiegati nello svolgimento dell'attività di questo compartimento;

quale ruolo, in questa nuova ottica, deve essere attribuito al compartimento di Verona;

se si ravvisa leggerezza, incapacità o una diversa linea d'intervento o d'indirizzo da parte della direzione traffico nella prospettiva di questo nuovo assetto compartimentale. (4-22441)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato riferisce che le notizie circolanti negli ambienti giornalistici circa il dimezzamento degli attuali compartimenti e della loro diversa ubicazione sono prive di fondamento, considerato che provvedimenti in tal senso non rientrano nei propri piani di riorganizzazione strutturale.

Infatti, non è assolutamente prevista né la soppressione del compartimento di Verona né la costituzione di aziende o cooperative che dovrebbero assorbire l'intera attività di competenza di tale struttura ferroviaria.

È in previsione soltanto l'avvio di un processo di terziarizzazione di alcuni settori collaterali all'esercizio che non appare proficuo far svolgere dal personale dipendente.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PELLEGATTA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere per quali motivi si ritarda la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, intestata a Ciro Milillo, nato a Torre Annunziata (NA) il 19 ottobre 1949 e residente in Busto Arsizio via Giuliano Dalmati 1. L'interessato è dipendente del comune di Busto Arsizio, la richiesta è stata effettuata in data 21 settembre 1983; a tutt'oggi il signor Milillo non ha avuto risposta alcuna. (4-24800)

RISPOSTA. — Per poter dare corso alla domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 del 1979 presentata dal signor Ciro Milillo, cui è stato attribuito il numero d'ordine 451732,

questa amministrazione, in data 6 maggio 1991, ha chiesto all'INPS — sede di Varese — tutti gli elementi di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 7 febbraio 1979 n. 29.

Occorre precisare che, dato il grande afflusso di istanze tendenti ad ottenere la ricongiunzione, questa amministrazione dà corso, con ordine di precedenza, alle domande presentate dagli iscritti prossimi al collocamento a riposo.

Si assicura comunque all'interrogante che, non appena in possesso della risposta della sede INPS di Varese, si provvederà, a mezzo di procedura meccanografica, alle operazioni di liquidazione sulla base delle quali potranno essere emessi gli atti di definizione della ricongiunzione richiesta.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pavan.

PERRONE. — Al Ministro della sanità. — Per conoscere i criteri adottati per la distribuzione dei fondi destinati alla realizzazione delle strutture per la lotta all'AIDS.

Risulta che solo tre imprese, attraverso il sistema delle concessioni, hanno ottenuto contratti per migliaia di miliardi e che tra queste ve n'è una di recentissima costituzione. Anche quest'ultima circostanza ha ingenerato non poche perplessità, specie in quei settori che non giudicano il sistema delle concessioni confacente con l'esigenza della trasparenza nella gestione della cosa pubblica. (4-23798)

RISPOSTA. — La commissione nazionale per la lotta contro l'AIDS già dall'inizio dei propri lavori, nel 1987, ha discusso a lungo e poi approvato uno specifico documento inerente alle esigenze di ricovero dei pazienti riscontrati affetti da infezione da HIV. A questo riguardo, alla luce dell'inoppugnabile constatazione che, di fatto, per almeno l'85 per cento dei casi tali pazienti venivano già ricoverati nei reparti malattie infettive, anche per l'estrema difficoltà di assicurar loro altrimenti adeguata assistenza, la commissione stessa non poteva che confermare la

validità di detto indirizzo sotto il duplice profilo tecnico e professionale, tanto più dovendo tener conto della specifica competenza tecnico-professionale del relativo personale nel trattamento delle più significative e gravi patologie associate all'infezione da HIV.

In base ai dati epidemiologici fino a quel momento disponibili ed alle conseguenti previsioni si poteva allora stabilire di collegare il fabbisogno minimo di posti-letto dei reparti di malattie infettive posti in grado di affrontare adeguatamente tutte le problematiche del settore, ivi compresa l'epidemia da HIV, a determinati, rigorosi parametri, individuandone la misura in 11 posti-letto di day hospital, per un totale di 12 posti-letto per 100 mila abitanti.

Ciò spiega, quindi, perché si sia allora dovuto provvedere alla determinazione dei posti-letto da costruire e da ristrutturare nelle diverse regioni fondandosi su parametri di riferimento ben precisi, quali la popolazione ed il numero dei casi di AIDS registrati nelle diverse realtà regionali.

Per quanto riguarda, invece, le modalità seguite per l'affidamento delle iniziative legate all'attuazione del programma di costruzione e di ristrutturazione di detti posti-letto nei reparti di malattie infettive, va rilevato che l'articolo 2 della legge 5 giugno 1990, n. 135, recante il programma di interventi urgenti per la prevenzione e la lotta contro l'AIDS, proprio « in considerazione della eccezionale urgenza degli interventi in materia di strutture ospedaliere per malattie infettive ... » (comma 1) ha previsto che all'attuazione degli interventi necessari si provvedesse con le modalità procedurali ivi indicate nei relativi commi da 3 a 7.

In tal senso, nell'individuazione delle società cui affidare l'incarico per la realizzazione delle iniziative in esame è stata osservata, in particolare, la previsione di cui al citato comma 3, in base al quale il comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nell'approvare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge il programma degli interventi su base regionale o provinciale (per le province autonome) doveva individuare, con apposita delibera, tra società con idonea qualifica-

zione, uno o più soggetti cui conferire l'incarico dell'espletamento, in concessione di servizi, dei compiti relativi all'esecuzione del programma.

Il CIPE ha dato attuazione a tali adempimenti in due fasi: con delibera del 28 giugno 1990 ha individuato e fissato alcuni criteri per la determinazione dei soggetti cui affidare i compiti suddetti; con altra delibera del 3 agosto 1990, poi, alla luce di tali criteri predeterminati ha individuato in tre diversi consorzi di imprese — CON-SOMI, Fiat Engineering-Ispredil-STIS » e « MED-IN » — i soggetti cui affidare in concessione i lavori per la realizzazione delle opere di edilizia ospedaliera inerenti al programma anzidetto.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Garavaglia.

PIREDDA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — constatato che grandi aziende che ricorrono a trasportatori esterni alla propria azienda creano meccanismi di concorrenza tale da portare di fatto al non rispetto del tariffario se non intenda disporre adeguati controlli sui contratti di trasporto stipulati dalle grandi aziende al fine di imporre il rispetto assoluto del tariffario vigente per il trasporto merci per conto terzi.

(4-24126)

RISPOSTA. — Con il decreto ministeriale del 19 novembre 1982, applicativo del titolo III della legge 6 giugno 1974 n. 298, è stato avviato il controllo tariffario che prevede sanzioni a carico dei vettori per l'inosservanza delle disposizioni normative relative alle tariffe; l'articolo 7 della legge del 30 marzo 1987, n. 132, di conversione con modificazioni del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, ha esteso tali sanzioni al mittente per la sola infrazione della definizione economica delle stesse.

Per aderire ad analoga richiesta delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, questo dicastero con apposita circolare del 2 aprile 1990, ha disposto che presso le sedi delle dieci principali imprese committenti delle corrispondenti province, i direttori

degli uffici provinciali della Motorizzazione civile trasporti in concessione svolgano un'indagine per verificare l'applicazione delle tariffe obbligatorie del trasporto di merci.

Peraltro, con nota del 20 novembre 1990, inviata al Ministero delle partecipazioni statali, questa amministrazione ha evidenziato il problema della esigenza dell'applicazione delle tariffe obbligatorie da parte delle aziende a partecipazione statale che usufruiscono dei servizi di trasporto eseguiti dai vettori in conto terzi.

Le problematiche relative all'oggetto dell'interrogazione, già discusse sia nella riunione del tavolo tecnico del 6 dicembre 1990 che nelle riunioni della commissione permanente per le tariffe autotrasporto merci, avvenute il 7 dicembre 1990 e l'11 aprile 1991, dovranno essere necessariamente approfondite in quanto la commissione, composta da rappresentanti delle associazioni degli autotrasportatori e di questo ministero, è preposta allo studio delle tecniche di controllo più valide per ottenere il massimo rispetto delle tariffe per il trasporto merci per conto terzi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

la mancata meccanizzazione delle procedure negli uffici della Motorizzazione civile crea non pochi problemi che incidono gravemente nell'utenza soprattutto per i ritardi —:

se non ritenga opportuno adottare i provvedimenti necessari alla meccanizzazione delle procedure negli uffici della Motorizzazione civile. (4-24130)

RISPOSTA. — La direzione generale della Motorizzazione civile trasporti in concessione (MCTC) è attualmente dotata di un sistema informativo molto esteso e sofisticato e che la meccanizzazione delle procedure presso gli uffici della motorizzazione civile è dal 1976 che è stata avviata.

I due elaboratori che trovansi presso il centro elaborazione dati (CED) sono di elevatissima capacità elaborativa.

Peraltro, i collegamenti fra il CED di Roma e i siti periferici, attualmente condotti con sistema misto (via satellite - via cavo), nel corso del corrente anno saranno integralmente ristrutturati con l'installazione di antenne paraboliche presso ciascun ufficio provinciale MCTC, cosicché la trasmissione dei dati avverrà unicamente via satellite.

Presso gli uffici della motorizzazione civile sono, altresì, gestiti:

una banca dati anagrafica costituita da 36 milioni di dati anagrafici di tutte le persone fisiche e giuridiche che a qualsiasi titolo entrano nella sfera di competenza della MCTC;

un archivio nazionale conducenti di 25 milioni di patenti;

un archivio trasporto merci di 1 milione e 200 mila imprese.

Tutti questi archivi e gli altri archivi di minori dimensioni costituiscono un insieme di 50 miliardi di caratteri in linea, interrogabili da qualunque terminale collegato al sistema, per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno.

Una indicazione complessiva del volume operativo supportato dal sistema informativo MCTC è offerta dai seguenti parametri relativi all'anno 1990:

3.900.000 carte di circolazione emesse;

2.100.000 patenti emesse;

200.000 provvedimenti relativi all'auto-transporto di merci.

Si precisa, infine, che in media, nel 1990, 75 uffici provinciali su 95 hanno avuto, nel settore conducenti, un ritardo ponderale medio (tempo intercorrente fra l'esame di guida e la stampa della patente) inferiore a 10 giorni, mentre 82 uffici provinciali su 95 hanno registrato, nel settore veicoli, un ritardo ponderale medio (tempo intercorrente fra la richiesta di immatricolazione e la stampa della carta di circolazione) inferiore ai 30 giorni.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

POLI BORTONE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere a che punto è l'iter per la costruzione a Lecce della Cittadella Militare il cui progetto è stato ampiamente illustrato ad autorità e cittadini oltre due anni addietro. (4-23276)

RISPOSTA. — *Il ridimensionamento del carico addestrativo della scuola truppe corazzate, previsto dal riordinamento dell'organizzazione scolastico-addestrativa della forza armata, e, soprattutto, le pesanti decurtazioni apportate al bilancio della difesa hanno concorso al congelamento del programma relativo alla realizzazione della nuova caserma nel comprensorio di Torre Veneri (LE).*

In tale quadro, è stato inevitabile prendere in considerazione la necessità che le esigenze infrastrutturali ed addestrative del nuovo istituto potessero essere soddisfatte — anche a fronte di modesti investimenti — potenziando le infrastrutture preesistenti (Caserma Trizio e Caserma Nacci) nella città di Lecce. In particolare, presso le suddette infrastrutture è già in atto un diversificato programma di interventi di ordinario mantenimento e di ristrutturazione, finalizzato all'ammodernamento e all'adeguamento degli immobili alle future esigenze funzionali.

Il Ministro della difesa: Rognoni.

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

sono state avviate procedure per la riorganizzazione delle unità e dei servizi nell'ambito del compartimento ferroviario di Trieste;

tale ipotesi, se perseguita, comporterà la chiusura di alcune linee secondarie, nonché il ridimensionamento del settore amministrativo nell'ambito dell'unità compartimentale;

esiste la preoccupazione, oggettivamente fondata, che venga riproposto, in tale contesto, l'indirizzo, già seguito nel periodo post bellico in pendenza della situazione politica di allora nell'area di

Trieste, di addivenire alla fusione del compartimento ferroviario di Trieste con quello di Venezia;

il compartimento di Trieste ha dato, recentemente, dimostrazioni di apprezzabile adeguamento all'incremento dei traffici ferroviari che stanno interessando l'area nord orientale e l'ambito dei rapporti delle comunicazioni internazionali —:

quali indirizzi, al riguardo, le competenti autorità intendano assumere;

se siano stati valutati i pesanti riflessi che potrebbe comportare la decisione di cui sopra per l'intera Regione Friuli-Venezia Giulia in relazione al tangibile incremento dei traffici ferroviari e delle relazioni internazionali;

se non ritenga che — pur nell'inevitabilità di interventi finalizzati al riordino ed al risanamento della gestione dell'ente Ferrovie dello Stato — vada assicurata in termini accettabili la continuità dei servizi nel compartimento di Trieste e, fra questi, di quelli che interessano direttamente l'interscambio di merci ed il trasporto di persone. (4-22327)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato fa conoscere che non ha in programma la fusione dei compartimenti di Venezia e di Trieste, né ha avviato procedure di ridimensionamento delle unità che gestiscono l'esercizio ferroviario ed i rapporti con la clientela.*

Le suddette unità, invece, in relazione ad una tendenza che vede progressivamente aumentare il volume di traffico, saranno probabilmente potenziate anche in considerazione della favorevole posizione geografica dello stesso compartimento.

Circa il paventato ridimensionamento del settore amministrativo nell'ambito compartimentale l'ente ferrovie dello Stato rende noto che ogni decisione al riguardo dipenderà dal processo di determinazione dei fabbisogni di personale che viene contrattato annualmente con le organizzazioni sindacali.

Comunque, a tale proposito, per i prossimi anni, per effetto dell'introduzione di nuove tecnologie e di un diverso modello di

organizzazione del lavoro, che assicuri la continuità dei servizi ed il miglioramento qualitativo degli stessi, è possibile prevedere una riduzione di tale fabbisogno.

Infine, viene fatto presente che nel medesimo compartimento di Trieste, per quanto risulti a tutt'oggi, non è intervenuto alcun cambiamento di sorta che possa interrompere la continuità dei servizi stessi, fra cui quelli concernenti direttamente l'interscambio di merci ed il trasporto di persone.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ROCELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

l'associazione lagunari truppe anfibie (ALTA) ha per statuto la sede nazionale a Venezia;

l'associazione, pur giovane per fondazione, ha avuto un impensabile sviluppo, raggiungendo il traguardo dei 3000 soci ed avendo costituito ben 17 sezioni, pur tenuto conto dell'ambito territoriale ristretto ove si svolge il reclutamento;

l'ALTA risulta essere organizzativa-mente fra le associazioni più preparate a rispondere ai fini istituzionali di una associazione combattentistica;

il suo possibile ulteriore sviluppo è impedito dall'indisponibilità di una nuova sede, essendo l'attuale sede ubicata presso l'appartamento privato del presidente dell'associazione ed essendo comunque anche l'attuale disponibilità assolutamente inadeguata alle benché minime esigenze attuali degli ex lagunari organizzati;

due locali non occupati ed indipendenti dal contesto di fabbrica dell'edificio che ospita attualmente il presidio militare di Venezia erano stati richiesti in concessione onerosa dall'associazione stessa, e l'allora comandante del presidio, generale Fasciani, aveva segnalato benevolmente tale richiesta alla competente regione militare nord-est con sede a Padova;

risulterebbe che il carteggio relativo sarebbe sparito, tanto che si è dovuto riaprire la pratica;

altra richiesta è stata avanzata per ottenere, in subordine, un locale presso la caserma Piave di Mestre, che risulta essere attualmente in disuso, ma si è interposto un diniego col pretesto che la caserma stessa dovrebbe essere ceduta al comune di Venezia, così diventa discriminante il fatto che nello stesso sito trova ospitalità non una associazione nazionale ma la sezione locale dei bersaglieri in congedo;

non si può trovare altra sede in affitto privato, data la particolarità delle disponibilità di Venezia e l'insostenibile onerosità che questa eventualità comporterebbe —:

se il Ministro non intenda dare disposizioni al comandante della regione militare nord-est affinché le legittime aspettative dell'ALTA trovino adeguata risoluzione, tenuto anche conto dell'inscindibile legame dei lagunari con Venezia ed il ruolo di rivitalizzazione che l'associazione ha già assunto nei riguardi della città lagunare, che non può ulteriormente essere impoverita dall'espulsione delle sue realtà più vive e significative, come quella rappresentata dall'associazione nazionale truppe anfibia e, quindi, delle sue iniziative istituzionali. Sarà questa, anche se di entità modesta, un'azione concreta per invertire la pericolosa tendenza che sta avviando la città verso lo spopolamento.

(4-22774)

RISPOSTA. — Spiace comunicare che i locali richiesti dall'associazione lagunari truppe anfibia (ALTA) presso la caserma Cornoldi non sono disponibili in quanto utilizzati dal comando presidio militare di Venezia.

I locali ubicati nella caserma Piave non possono essere poi concessi al sodalizio in quanto tale immobile, a parte l'eventuale permuta con il comune di Venezia, è sede della sezione casermaggio di commissariato che utilizza per le proprie esigenze funzionali ogni spazio disponibile.

In tale quadro, tenuto conto della situazione infrastrutturale in atto, si conferma la disponibilità a cedere all'associazione lagunari truppe anfibia gli ex alloggi della nunziatura in Venezia, ferma restando l'eventuale possibilità di reperire altri locali nel fabbricato che potrà essere acquisito in permuta della caserma Piave.

Per quanto concerne, infine, la lamentata perdita di carteggio concernente l'associazione, si informa che tale carteggio è reperibile dal 1984 presso il comando della regione militare nord est.

Il Ministro della difesa: Rognoni.

SCARLATO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

il consigliere di Gorbaciov per i problemi tedeschi, Nikolaj Portugalov ha recentemente lanciato la proposta, sia pure informale, di includere la Germania unificata tra i membri permanenti del Consiglio di sicurezza dell'ONU;

il Presidente del Consiglio dei ministri Giulio Andreotti ha presumibilmente ritenuto di poter bloccare l'ingresso nel citato organismo della sola Germania con l'improbabile proposta di un seggio unico per i paesi della CEE nel Consiglio di sicurezza, senza che l'iniziativa abbia registrato il consenso né della Francia, né dell'Inghilterra —:

se il Governo non intenda adoperarsi sul piano internazionale per suggerire la soppressione del diritto di veto attribuito a ciascuno dei membri permanenti del Consiglio di sicurezza dell'ONU, frutto di una organizzazione del pianeta tormentata dalla divisione in blocchi contrapposti, imperniata sulla « guerra fredda » e la diffidenza tra le grandi potenze, ormai superata dalla « distensione », dalla collaborazione « Est-Ovest » (sperimentata nella crisi del Golfo Persico) e dal desiderio diffuso tra i popoli di un diritto « cosmopolitico », che, per garantire la pace, sia provvisto di precetti certi e sanzioni sicure.

(4-21685)

RISPOSTA. — *Si ricorda che il ministro degli esteri, onorevole Gianni De Michelis, nel discorso all'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 1990 esprimendosi a titolo nazionale e non più comunitario, ha affrontato il problema del ricorso al diritto di veto, puntualizzando la « necessità di adeguare la struttura e il funzionamento dell'ONU alla nuova realtà della scena internazionale » e « rilevando inoltre come nel passato l'abuso dell'esercizio del diritto di veto ha troppo spesso paralizzato la capacità delle Nazioni Unite di porre fine alle crisi più gravi ».*

Peraltro, a parte le complessità giuridico-politiche di una revisione della Carta dell'ONU, non deve essere confusa la facoltà di esercizio del diritto di veto (prefigurato ed infine approvato a San Francisco il 26 giugno 1945, prima della fine del secondo conflitto mondiale quando non si erano ancora determinati i due blocchi contrapposti) con l'eventuale abuso dello esercizio stesso. Nella prassi degli ultimi anni, attraverso l'intesa di cooperazione tra USA ed URSS, il numero delle risoluzioni sottoposte a veto è notevolmente diminuito mentre la capacità del Consiglio di sicurezza di risolvere le crisi regionali si è notevolmente accresciuta.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Vitalone.

SCARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e degli affari esteri. — Per conoscere — premesso che:*

il 17 ottobre 1990 il quotidiano La Repubblica in un articolo a firma di Arturo Zampaglione dal titolo « Lo scandalo BNL-Iraq scuote il Congresso USA » riferiva che il presidente della commissione bancaria della Camera dei rappresentanti degli USA, Henry Gonzales aveva dichiarato il 16 ottobre: « Quei 2,8 miliardi di dollari di prestiti segreti e non autorizzati fatti all'Iraq dalla filiale di Atlanta della BNL hanno aiutato Saddam Hussein a costruire un'imponente forza militare che ora è di fronte ai nostri soldati nel Golfo Persico »;

il suo più giovane collega di partito, Joseph Kennedy, figlio di Robert, rincarava la dose, affermando: « Proprio a causa di quei finanziamenti, ora rischiamo la guerra »;

Pietro Lombardi, responsabile delle operazioni americane della BNL, ascoltato dalla commissione presieduta da Gonzales, si è limitato a dire che i crediti non autorizzati concessi da Atlanta non violavano le leggi americane e che la BNL è stata vittima di un'azione fraudolenta dei suoi ex-dipendenti, aggiungendo di ritenere che gli stessi agissero da soli;

Allan Mandelowitz, direttore per gli affari internazionali del GAO ha spiegato che anche la parte agricola dei finanziamenti della BNL, cioè quelli concessi con la garanzia del Governo Federale attraverso la CCC (Commodity Credit Corporation) non avevano solo obiettivi di politica agricola, in quanto consentivano a Saddam Hussein di spendere i soldi di provenienza estera per comprare il grano, destinando quelli del proprio Paese all'acquisto di armi —:

se i meccanismi organizzati dagli organi di controllo del credito erogato da filiali interne ed estere delle banche italiane permettano che finanziamenti tanto consistenti e dall'esito così deflagrante siano possibili in virtù di semplici iniziative fraudolente di due funzionari di una filiale periferica;

se il Governo non stia approfondendo le proprie indagini in sintonia con l'inchiesta parlamentare americana sui finanziamenti a Saddam Hussein. (4-22153)

RISPOSTA. — *Le vicende relative alla citata azienda di credito sono state ampiamente trattate sia presso la Camera dei deputati, nella seduta del 20 maggio 1989, sia presso la Commissione finanze e tesoro del Senato il 14 settembre, il 24 ottobre, il 16 novembre e il 14 dicembre 1989, nonché nella seduta del 22 maggio 1994 davanti alla Commissione speciale istituita sulla vicenda. Dettagliati chiarimenti sono stati, altresì, forniti dal direttore centrale della vigilanza della*

Banca d'Italia nel corso dell'audizione tenutasi, in data 12 giugno 1990, presso la suddetta Commissione.

Il Ministero di grazia e giustizia, interpellato sulla questione, ha comunicato che è in corso un'indagine preliminare da parte della procura della Repubblica presso il tribunale di Roma.

Attualmente, esauriti gli accertamenti che potevano compiersi in Italia, si è in attesa che l'autorità giudiziaria degli Stati Uniti corrisponda alla richiesta di assistenza giudiziaria già inoltrata e più volte sollecitata.

Si soggiunge, infine, che sulla vicenda sono in corso indagini da parte della Commissione parlamentare d'inchiesta.

Il Ministro del tesoro: Carli.

SEPPIA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali. — Per sapere — premesso che secondo notizie apparse nei quotidiani la Enimont avrebbe provveduto alla vendita della Sclavo di Siena al gruppo Marcucci, senza nessuna garanzia circa i futuri progetti industriali, gli effetti sul piano occupazionale, fondando l'operazione esclusivamente sul piano economico —:*

quali disposizioni ha impartito all'ENI per l'esercizio del diritto di prelazione;

quali sono i motivi del ritardo nell'intervento dell'ente pubblico. Un diverso comportamento dell'ENI, rappresenterebbe una sconfessione degli impegni assunti dal Ministro con i parlamentari e le forze sociali locali e l'affossamento di un'azienda ricca di potenzialità di sviluppo e rilevante nell'economia di Siena. (4-20553)

RISPOSTA. — *L'Enimont (ora Enichem) al momento della cessione dell'intero pacchetto azionario della Sclavo SpA alla Isilab SpA, società appartenente al gruppo Marcucci, ritenne di mantenere il pegno sulle azioni sia Sclavo sia Isilab onde garantire l'esatto adempimento di tutte le clausole contrattuali, per le quali veniva prevista una serie di azioni temporalmente definite.*

Al fine sia di assicurare la continuità necessaria tra la vecchia gestione e la nuova, sia di salvaguardare in questa fase transitoria il patrimonio azionario (in tali obiettivi viene ricompresa l'individuazione di un preciso piano di risanamento economico-finanziario) Enimont ha fino ad oggi mantenuto la maggioranza dei componenti il consiglio di amministrazione.

Tra i vari passi necessari per concentrare gli sforzi sul portafoglio prodotti, ritenuto di interesse strategico per gruppo Sclavo, fu decisa la cessione della divisione DE.BI. ad una importante impresa farmaceutica italiana, la Recordati, la quale ha certamente rilevanti opportunità e possibilità di meglio valorizzare tale attività.

Le azioni intraprese dal nuovo management hanno portato a significativi risultati nel campo della produzione e della gestione economica in senso stretto, premessa indispensabile per lo sfruttamento delle sinergie possibili all'interno del gruppo Marcucci. Da ultimo sono stati impostati piani precisi per la rivalutazione dell'attività di ricerca, con rapporti di collaborazione anche con enti pubblici e privati, attività di cui il gruppo Sclavo detiene una importante eredità. Tali azioni del management inducono a ritenere che la salvaguardia dell'entità produttiva rappresentata dalla Sclavo sia validamente e proficuamente impostata.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria, le azioni poste in essere hanno portato ad un rilevante miglioramento della situazione debitoria (da —25 a —95 miliardi in circa 6 mesi). Si ricorda peraltro, a questo proposito, che i risultati economici relativi alla gestione aziendale per il 1989 si erano conclusi con una perdita di 19,7 miliardi. Inoltre al momento della cessione, si prevedevano, per il 1990, perdite pari a circa 36 miliardi. Al contrario, sovvertendo tali previsioni, la nuova gestione della Sclavo spa ha consentito di chiudere il 1990 con un risultato di sostanziale pareggio.

Visti i risultati, ed ottenute dal gruppo Marcucci garanzie bancarie sul pagamento delle quote di prezzo dilazionate e sul perseguimento degli obiettivi sopra menzionati, Enichem sta procedendo a liberare il pegno

sulle azioni Sclavo e quindi ritirerà la propria rappresentanza dal Consiglio di amministrazione.

Il Ministro *ad interim* delle partecipazioni statali: Andreotti.

SEPPIA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

precedenti interrogazioni sulla questione relativa alla dismissione, da parte dell'Enimont, della Sclavo di Siena rivolte al Ministro delle partecipazioni statali non hanno trovato risposta;

in un recente incontro, presso il detto Ministro, con la presenza dell'Eni fu affermato che l'ente petrolifero pubblico aveva dato il suo assenso, o non ostacolato, la vendita della Sclavo al gruppo Marcucci, dopo aver verificato che esistevano tutte le condizioni per la tutela dell'occupazione, per mantenere l'attività del centro di ricerca e l'integrità dell'azienda;

il nuovo imprenditore acquirente della Sclavo sta provvedendo alla vendita di una società della Sclavo stessa, la Debi di Milano; ha annunciato la cassa integrazione per 400 persone, la chiusura del centro di ricerca, la cessione della divisione diagnostici, e circolano voci sulla riduzione di vari settori produttivi, senza nessun piano di rilancio produttivo e commerciale dell'azienda —:

se intenda accertare in primo luogo i motivi per cui l'Eni ha clamorosamente ingannato il Ministro e le forze politiche istituzionali e parlamentari presenti all'incontro, accertando se non ci troviamo di fronte ad una violazione dei patti concordati al momento della cessione della Sclavo da parte dell'Enimont e sollecitare l'Eni ad una revisione dei propri comportamenti, per non disperdere un grande patrimonio scientifico e tecnico, ed anche di produzione farmaceutica, conseguenza che deriverebbe, allo stato delle conoscenze, dal proseguire nell'opera di smantellamento della Sclavo. (4-21179)

RISPOSTA. — L'Enimont (ora Enichem) al momento della cessione dell'intero pacchetto azionario della Sclavo SpA alla Isilab SpA, società appartenente al gruppo Marcucci, ritenne di mantenere il pegno sulle azioni sia Sclavo sia Isilab onde garantire l'esatto adempimento di tutte le clausole contrattuali, per le quali veniva prevista una serie di azioni temporalmente definite.

Al fine sia di assicurare la continuità necessaria tra la vecchia gestione e la nuova, sia di salvaguardare in questa fase transitoria il patrimonio azionario (in tali obiettivi viene ricompresa l'individuazione di un preciso piano di risanamento economico-finanziario) Enimont ha fino ad oggi mantenuto la maggioranza dei componenti il consiglio di amministrazione.

Tra i vari passi necessari per concentrare gli sforzi sul portafoglio prodotti, ritenuto di interesse strategico per gruppo Sclavo, fu decisa la cessione della divisione DE.BI. ad una importante impresa farmaceutica italiana, la Recordati, la quale ha certamente rilevanti opportunità e possibilità di meglio valorizzare tale attività.

Le azioni intraprese dal nuovo management hanno portato a significativi risultati nel campo della produzione e della gestione economica in senso stretto, premessa indispensabile per lo sfruttamento delle sinergie possibili all'interno del gruppo Marcucci. Da ultimo sono stati impostati piani precisi per la rivalutazione dell'attività di ricerca, con rapporti di collaborazione anche con enti pubblici e privati, attività di cui il gruppo Sclavo detiene una importante eredità. Tali azioni del management inducono a ritenere che la salvaguardia dell'entità produttiva rappresentata dalla Sclavo sia validamente e proficuamente impostata.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria, le azioni poste in essere hanno portato ad un rilevante miglioramento della situazione debitoria (da - 225 a - 195 miliardi in circa 6 mesi). Si ricorda peraltro, a questo proposito, che i risultati economici relativi alla gestione aziendale per il 1989 si erano conclusi con una perdita di 19,7 miliardi. Inoltre al momento della cessione, si prevedevano, per il 1990, perdite pari a circa 36 miliardi. Al contrario, sovvertendo

tali previsioni, la nuova gestione della Sclavo spa ha consentito di chiudere il 1990 con un risultato di sostanziale pareggio.

Visti i risultati, ed ottenute dal gruppo Marcucci garanzie bancarie sul pagamento delle quote di prezzo dilazionate e sul perseguimento degli obiettivi sopra menzionati, Enichem sta procedendo a liberare il pegno sulle azioni Sclavo e quindi ritirerà la propria rappresentanza dal Consiglio di amministrazione.

Il Ministro *ad interim* delle partecipazioni statali: Andreotti.

SINESIO, D'ACQUISTO, SAPIENZA, RUSSO FERDINANDO e PERRONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se nel piano di rilancio delle Ferrovie dello Stato, l'ente medesimo, riguardo al comprensorio di Messina ed ai vari connessi problemi del traghettamento, con le sue politiche commerciali e promozionali, si prefigge da un lato la razionalizzazione e l'incremento del traffico merci con particolare riguardo al « gommato pesante » (oggi disimpegnato dalla nave traghetto bidirezionale su una delle invasature di Messina e Villa San Giovanni), dall'altro il miglioramento qualitativo del traffico viaggiatori, con relative auto al seguito, sui ponti attrezzati delle navi traghetto;

se a tali fini risponde l'accordo di programma recentemente sottoscritto fra i Ministeri competenti, l'Ente ferrovie dello Stato e i tre comuni interessati, che prevede nel piano di investimenti dello stesso ente la costruzione di due nuove invasature a Villa San Giovanni, mentre sul piano del traffico prevede il perfezionamento di un accordo di cogestione con gli armatori privati, mediante lo spostamento fuori del porto del terminale bidirezionale « traffico dei TIR » FS in affiancamento agli approdi Caronte e Turist. La realizzazione di tale programma consentirebbe l'alleggerimento di traffico sulle ordinarie invasature FS e la possibilità di un decurtare di quantità, valore e qualità l'ordinario traghettamento del materiale viaggiatori,

ad esempio, con modifiche di orario tendenti ad arrestare treni continentali a Villa San Giovanni e predisporre il traghettamento « tolda nave dei viaggiatori diretti in Sicilia »;

quale sia la valutazione del ministro in relazione a quanto sopra e quali iniziative intenda assumere. (4-21709)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato fa conoscere che l'accordo di programma siglato in data 19 dicembre 1989 fra il ministro dei trasporti, il ministro per i problemi delle aree urbane, il ministro della marina mercantile, l'ente ferrovie dello Stato ed i comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni ha per scopo il conseguimento della razionalizzazione del traghettamento sullo stretto di Messina, l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e di servizi, nonché la realizzazione di nuovi approdi e delle necessarie infrastrutture di collegamento.*

Tale accordo, attuato in base all'articolo 13 - comma 15 - della legge finanziaria n. 67 del 1988, nonché al decreto-legge n. 77 del 1989, ha per obiettivo fondamentale quello di assicurare, mediante un sistema integrato di offerta di servizi, strutturalmente adeguato alla domanda, la celerità e la fluidità del traghettamento e di liberare nel contempo il tessuto urbano delle tre città dalle attuali penalizzazioni, sia sotto il profilo ambientale (inquinamento acustico e atmosferico), sia sotto il profilo dell'ordinato svolgimento delle attività economiche e produttive.

Il programma stesso individua le misure organizzative da realizzare, le infrastrutture portuali da razionalizzare - sia mediante interventi di potenziamento che di più intensa utilizzazione - e gli interventi sulle varie reti e sulle infrastrutture di parcheggio, strettamente connessi al sistema integrato anzidetto ed agli obiettivi sopra indicati.

Le misure di riorganizzazione prevedono - per la razionalizzazione dei servizi di traghettamento e per l'ottimizzazione del traffico marittimo sullo stretto - per l'uso comune degli approdi da parte dell'operatore

pubblico e di quello privato, il coordinamento dei programmi di esercizio e dei livelli tariffari.

Gli interventi tecnologici da effettuare ai fini organizzativi riguardano l'installazione del sistema VTS (Vessel Traffic Service) per la sicurezza della navigazione e l'assistenza al traffico marittimo, l'installazione di impianti telematici per il controllo del traffico terrestre sulle reti di accesso ai terminali marittimi per realizzare la coincidenza programmata tra i veicoli terrestri, stradali e ferroviari, e i vettori marittimi, l'installazione degli impianti di regolazione automatica del traffico interessante gli approdi.

Per quanto concerne gli interventi di potenziamento delle infrastrutture portuali è prevista:

sul terminale di Messina, la resezione del molo Norimberga per facilitare l'accesso alle invasature delle navi delle ferrovie dello Stato e la trasformazione dell'approdo bidirezionale in invasature per dette navi;

sul terminale di Reggio Calabria, la realizzazione di approdi per aliscafi, sia a servizio del traffico aeroportuale che di quello pendolare tra le aree urbane di Reggio Calabria e Messina, nonché la ristrutturazione del porto per renderlo idoneo al traffico containers e trailers;

sul terminale di Villa S. Giovanni, la realizzazione di nuovi approdi, sia per navi bidirezionali (trasporto di mezzi gommati), sia per il traghettamento dei treni.

Infine, circa gli interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture viarie è prevista:

sul terminale di Messina, la realizzazione di svincoli e collettori autostradali allo scopo di alleggerire il traffico urbano e di permettere una migliore accessibilità agli approdi;

a Reggio Calabria, la realizzazione della viabilità di collegamento tra l'aerostazione e gli approdi degli aliscafi;

sul terminale di Villa S. Giovanni, la razionalizzazione della viabilità esistente, il potenziamento dell'asta viaria di raccordo

fra l'autostrada e il piazzale di sosta ferrovie dello Stato, la realizzazione di un tunnel di collegamento tra lo svincolo autostradale e gli approdi che permetta l'immissione dei flussi di traffico destinati all'imbarco direttamente alle banchine portuali, lo spostamento dell'edificio della capitaneria di porto per consentire l'allargamento delle banchine.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

SINESIO. — Al Ministro delle partecipazioni statali. — Per sapere:

se è a conoscenza delle notizie riferite recentemente dalla stampa sul riassetto dell'ENICHEM SpA.

Risulta infatti che si sia proceduto alla definizione della struttura organizzativa ed alla individuazione delle figure professionali destinate a ricoprire i vari incarichi ricorrendo anche alla richiesta di allontanamento di alcuni *managers* che ricoprono attualmente incarichi di responsabilità;

quali siano le ragioni per cui non è stato prima definito in dettaglio il piano di rilancio della società, condizione indispensabile per procedere successivamente alla definizione della struttura organizzativa necessaria all'attuazione del piano stesso;

quali siano i motivi che hanno portato alla richiesta di allontanamento di alcuni *managers*, in quanto sembra che non siano stati seguiti esclusivamente criteri di rispondenza professionale;

se sia stata rispettata la direttiva del Ministero delle partecipazioni statali che prevede il benessere preventivo del Ministro per le nomine degli enti pubblici.

(4-24048)

RISPOSTA. — A seguito dell'acquisizione da Montedison del 40 per cento del pacchetto azionario Enimont, la giunta esecutiva dell'ENI in data 8 dicembre 1990 ha designato il dottor Giorgio Porta ed il dottor Giovanni Parrillo rispettivamente presidente ed amministratore delegato della società che, successivamente, ha assunto la ragione sociale di Enichem.

Il nuovo vertice di Enichem, ha proceduto in termini prioritari a definire un adeguamento della struttura organizzativa per perseguire con maggiore efficacia gli obiettivi di riequilibrio economico nel breve termine e gli obiettivi di consolidamento e sviluppo previsti da linee strategiche.

La modifica della struttura organizzativa è derivata dall'inderogabile necessità di meglio caratterizzare il ruolo di Enichem quale holding industriale, rafforzando il ruolo di indirizzo e coordinamento delle strategie di business e della gestione industriale. In questa ottica sono state pertanto costituite la direzione generale strategie, pianificazione e coordinamento ricerca e sviluppo e la direzione generale coordinamento industriale e servizi industriali.

Nel quadro della riorganizzazione complessiva di Enichem è stato anche definito un rafforzamento delle strutture di vertice delle società operative preposte alla gestione delle diverse aree di business, con l'inserimento di professionalità mirate alla realizzazione degli obiettivi delle linee di indirizzo strategico e industriale della società, aggiornati alla luce della nuova situazione di integrazione nel gruppo ENI.

L'articolata manovra organizzativa, discussa ed approvata dal consiglio di amministrazione di Enichem ed illustrata il 26 febbraio 1991 alla giunta esecutiva dell'ENI, è in fase conclusiva di realizzazione. Le designazioni sono state effettuate secondo criteri di obiettiva qualificazione professionale e di constatata probità, naturalmente, previa verifica dell'assenza di situazioni di incompatibilità.

Si precisa, inoltre, che per tutte le designazioni effettuate all'interno del gruppo ENI e, quindi, anche per quelle Enichem è stata rispettata la procedura di previa informazione introdotta con circolare del 29 novembre 1990 del Ministero delle partecipazioni statali.

In merito, infine, alla sostenuta opportunità di procedere prima alla definizione del piano di rilancio della società e dopo a quella della struttura organizzativa, è da osservare che il piano di rilancio non si prospetta come evento che si esaurisca in tempi brevi ma, data la complessità del

comparto chimico, come un processo dinamico di lungo periodo. Esso potrà quindi essere meglio gestito da una struttura di management definita e stabilizzata e che, soprattutto, ne abbia condiviso le linee generali di indirizzo strategico.

Il Ministro *ad interim* delle partecipazioni statali: Andreotti.

SOSPURI. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

il Presidente della Giunta regionale dell'Abruzzo ha recentemente provveduto ad emettere l'avviso pubblico relativo alla formazione dell'elenco regionale degli aspiranti al ruolo di amministratore straordinario delle Unità Sanitarie Locali, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma sette, del decreto-legge 6 febbraio 1991, n. 35, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1991, n. 111 (gestione transitoria delle USL);

secondo notizie correnti, lo stesso Presidente non avrebbe, però, ancora nominato la Commissione di esperti, estranei alla Amministrazione regionale, alla quale deve essere affidato il compito di procedere alla verifica del possesso, da parte degli aspiranti amministratori straordinari, dei requisiti fissati dalla stessa legge;

l'operato della Commissione in oggetto si configura come giudizio tecnico, propedeutico al successivo provvedimento di iscrizione;

l'attenzione sulla delicatezza e sulla complessità del compito affidato alla Commissione di che trattasi, nonché sulla ristrettezza dei tempi concessi per l'assolvimento dell'incarico, che deve evidentemente essere concreto e sostanziale e non meramente formale, è stata richiamata dalla stessa circolare applicativa del Ministero della sanità —:

1) se risultino rispondenti al vero le notizie in oggetto;

2) in caso affermativo, quali urgenti interventi ritenga di dover svolgere presso

la Regione Abruzzo al fine di determinare l'immediata nomina dei componenti la richiamata Commissione e, quindi, di consentire loro una seria analisi e verifica dei requisiti degli aspiranti, con riferimento anche all'effettivo possesso. (4-25260)

RISPOSTA. — In merito alle preoccupazioni espresse nell'atto parlamentare cui si risponde sul regolare espletamento, da parte della regione Abruzzo, degli adempimenti di competenza connessi all'attuazione del decreto-legge 6 febbraio 1991, n. 35, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1991, n. 111, in materia di gestione transitoria delle unità sanitarie locali, dagli elementi acquisiti da questo ministero si è in grado di precisare che le notizie riportate dall'interrogante risultano superate.

Infatti la stessa regione, dopo aver emanato l'avviso pubblico per la formazione dell'elenco regionale degli aspiranti al ruolo di amministratore straordinario delle unità sanitarie locali nel proprio territorio con decreto del presidente della giunta del 9 aprile 1991, con altro provvedimento n. 535 del 30 aprile successivo, esaminato senza rilievi dalla commissione di controllo sugli atti regionali nella stessa data, ha nominato la commissione di esperti cui affidare la valutazione dei titoli e la conseguente formazione della graduatoria di detti aspiranti in applicazione dell'articolo 1, comma 7 dell'anzidetta legge n. 111 del 1991.

Si è in grado, inoltre, di confermare che la relativa situazione, comunque, è tuttora seguita dal competente commissariato del Governo, anche ai fini degli eventuali interventi sostitutivi previsti dalla stessa legge.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Garavaglia.

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

dall'entrata in vigore dell'orario estivo 1989 sono state soppresse alcune corse della linea Firenze-Pisa-Livorno, riducendo la possibilità di collegamento ferroviario fra le tre città toscane;

dalla stessa data sono diventati regola generale i ritardi delle corse, soprattutto quelle effettuate verso Firenze;

tali ritardi provocano disagi notevoli per i viaggiatori, particolarmente per coloro che da Firenze devono proseguire per altre destinazioni;

l'unica possibilità di utilizzare le coincidenze per gli *intercity* Milano-Roma e viceversa è ormai affidata ai ritardi che gli stessi *intercity* accumulano sempre più frequentemente —:

quali siano le cause degli innumerevoli ritardi dei treni sulla linea Firenze-Pisa-Livorno e degli *intercity* della linea dorsale centrale (Bologna-Firenze-Roma e viceversa);

come gli organismi preposti si impegnino a rimuovere tali cause, in modo da garantire ai viaggiatori il diritto di viaggiare secondo le cadenze indicate nell'orario ufficiale delle Ferrovie dello stato.

(4-21163)

RISPOSTA. — Sono stati interessati treni scarsamente utilizzati: di contro si è resa possibile l'istituzione di una nuova relazione Firenze Santa Maria Novella-Livorno centrale e viceversa (treni 3035 e 3028) che ha incontrato un alto gradimento da parte della clientela.

Inoltre l'ente riferisce che l'andamento dei treni sulla linea in questione è stato per un certo periodo influenzato negativamente dai lavori necessari per la realizzazione della variante La Rotta e dai lavori di risanamento sulla tratta San Miniato-Pontedera.

In seguito alla parziale ultimazione di detti lavori l'andamento dei treni negli ultimi tempi è sensibilmente migliorato.

Per quanto riguarda i ritardi dei treni intercity sulla dorsale Milano-Roma e viceversa, l'ente rappresenta che gli stessi sono essenzialmente dovuti ai numerosi rallentamenti che si registrano su buona parte del percorso per lavori ed al fatto che la linea è da tempo al limite della propria potenzialità.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

dalla scorsa estate sono in atto provvedimenti di chiusura festiva e riduzione di corse su alcune linee ferroviarie interessanti vaste plaghe della provincia di Cuneo fra le quali la linea Ceva-Ormea, unica struttura di trasporto della già peraltro fortemente penalizzata Valle Tanaro;

tali provvedimenti sono stati dichiarati indispensabili ed improcrastinabili per realizzare investimenti atti a ridurre i costi di esercizio, prospettandosi ora la necessità di sopprimere addirittura completamente tali linee per la realizzazione dei relativi lavori;

le popolazioni interessate, sottoposte ai conseguenti gravi disagi e rilevanti danni in campo turistico ed economico, hanno ora appreso che le sospensioni di servizio di cui sopra, non sono motivate — come era stato dichiarato — solo dalle necessità — per periodi strettamente limitati collegati all'esecuzione dei lavori sopracitati — ma da carenze dell'organico del personale;

peraltro, le istituite corse sostitutive di *pullmans* hanno dimostrato di non poter garantire assolutamente servizi puntuali ed efficienti specie in occasione delle frequenti abbondanti nevicate che si abbattano su quella zona;

pare all'interrogante, ma soprattutto all'intera utenza, che alla carenza di personale si possa e si debba porre immediato rimedio con idonei provvedimenti urgenti;

il protrarsi della situazione aggrava sempre di più le deleterie condizioni economiche in cui versano quelle laboriose e troppo sovente dimenticate popolazioni rimaste fedeli ancora alla nostra montagna a presidio della medesima —:

quali urgenti provvedimenti intende adottare il Ministro interrogato per porre rimedio a quanto sopra succintamente esposto. (4-23196)

RISPOSTA. — *I provvedimenti concernenti le riduzioni del numero di corse e la chiusura festiva della linea Ceva-Ormea, si sono resi necessari per l'esigenza di eseguire alcune opere di ammodernamento e di potenziamento nella stazione di Ceva e di ovviare alla carenza di personale mediante l'adozione di sistemi automatizzati.*

Riguardo alla prevista temporanea sospensione del servizio ferroviario sulle linee secondarie del compartimento di Torino, l'ente ferrovie dello Stato fa presente che tale programma è da mettere in relazione esclusivamente con l'esigenza di intervenire in modo rapido ed efficace, arrecando all'utenza un disagio assai limitato nel tempo.

In proposito, viene precisato che — nel quadro globale degli interventi di ristrutturazione — l'interruzione del servizio su rotaia nella citata relazione Ceva-Ormea è prevista dal 2 aprile 1991 al 1° aprile 1992.

In merito alle considerazioni sull'efficienza delle autocorse sostitutive, viene fatto rilevare che tale servizio assicura il medesimo favorevole grado di affidabilità delle comuni autolinee, con le inevitabili difficoltà legate alle condizioni atmosferiche che, del resto, non di rado impongono serie limitazioni all'intero settore dei trasporti.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TORCHIO, GELPI, GITTI, CARRARA, RAVASIO, BORRA, GEI, GREGORELLI, FERRARI BRUNO e ROSINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

da oltre 20 anni viene costantemente affermata la necessità di quadruplicare la linea ferroviaria Milano-Treviglio, onde evitare i costanti problemi di saturazione della stessa e le difficoltà dei collegamenti Milano-Bergamo, Milano-Crema-Cremona e Milano-Brescia-Chiari-Rovato-Brescia;

nel 1974 sono stati licenziati i progetti di fattibilità dell'opera, mentre nel maggio 1985 quando si davano per imminenti i lavori finanziati dall'ente ferrovie dello Stato con 300 miliardi, la regione Lombardia, alla vigilia della scadenza am-

ministrativa, pare per calcoli elettorali-stici, bocciava la soluzione di tracciato proposta dalle ferrovie dello Stato;

a seguito di sopralluogo da parte dell'apposita commissione parlamentare ed alla decisione, risalente al 1986, del Ministro dei trasporti di esercitare, attraverso apposito decreto del Presidente della Repubblica, il potere sostitutivo alla regione Lombardia che nel frattempo non aveva ancora adottato il tracciato, alcuni enti locali della provincia di Milano, capitanati da un assessore provinciale hanno presentato ed ottenuto dal TAR di Milano la sospensiva del provvedimento surrogatorio;

nonostante la successiva presentazione da parte della regione Lombardia di un'ipotesi di tracciato intermedia tra la soluzione « in sede allargata » e la « bretella Sud », nonché la conclamata firma di una nuova convenzione preelettorale, nessuna decisione sembra a tutt'oggi essere stata adottata, mentre persiste lo scadimento del servizio con reiterate lamentele dell'utenza, anche a seguito della cancellazione delle fermate e di alcuni treni espressi internazionali Venezia-Parigi, via Milano-Brescia;

il piano d'investimenti delle ferrovie dello Stato prevede tra le priorità la realizzazione dell'opera entro il 1995, con una spesa più che raddoppiata rispetto ai preventivi iniziali —:

quali siano gli sviluppi della vicenda e se, alla luce dei persistenti comportamenti contraddittori di taluni enti locali della provincia di Milano, peraltro sempre favoriti dall'ente ferrovie dello Stato per quanto riguarda orari e servizi, mentre si ignorano le più elementari necessità di mobilità di intere province della Lombardia orientale (Bergamo, Brescia e Cremona), non intenda finalmente fare chiarezza in ordine ad atteggiamenti di chiusura campanilistica che impediscono il decollo di un'opera tanto attesa. (4-20944)

RISPOSTA. — A seguito di una serie di incontri avutisi tra le ferrovie dello Stato e i vari enti interessati della regione Lombardia,

ai fini dell'attuazione del quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio, le ferrovie raggiunsero l'accordo di mettere a punto il tracciato bretella sud mediante la posa di una coppia di binari a sud di Vignate, di Melzo e di Trecella, affiancando la linea esistente da poco oltre il ponte sull'Adda fino a Treviglio.

Successivamente, venuta meno l'intesa urbanistica con la stessa regione Lombardia e divenendo sempre più pressante la necessità di quadruplicare la suddetta tratta, le ferrovie dello Stato proposero al ministro dei trasporti la procedura surrogatoria contemplata dal quarto comma dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 per conseguire l'autorizzazione a quadruplicare la linea secondo detto tracciato.

L'autorizzazione, in deroga alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti nei comuni interessati, fu accordata da questa amministrazione con decreto del Presidente della Repubblica n. 131 del 1987.

Ciononostante, i lavori non poterono avere inizio in quanto l'efficacia del suddetto decreto del Presidente della Repubblica fu sospesa a seguito dei ricorsi al TAR Lombardia proposti al riguardo dalla regione stessa e dai comuni di Vignate, di Liscate e di Melzo.

La regione Lombardia, nell'intento di superare tale situazione di sostanziale paralisi, ha intrapreso una nuova iniziativa per verificare, ampliare e consolidare il consenso intorno ad una diversa soluzione di tracciato.

Il progetto relativo, che prevede di posare la nuova coppia di binari a fianco della linea esistente, ad eccezione della tratta riferita all'ansa di Cassano d'Adda, è stato approvato dalla giunta regionale con deliberazione n. 35450 del 2 agosto 1988.

Su di esso i comuni e le province si sono dichiarati, in generale, favorevoli, formulando richieste per interventi di riassetto urbanistico e di reintegro del patrimonio edilizio compromesso ad integrale tutela degli interessi pubblici e privati coinvolti nella operazione.

Il progetto risulta, in linea di massima, accettabile sotto i diversi aspetti di fattibilità tecnica, di prestazioni ferroviarie, di compatibilità ambientale ed infrastrutturale.

Tuttavia, occorre precisare che la praticabilità reale della soluzione è condizionata, in via principale, dall'indeterminatezza dei tempi necessari per la liberazione di alcuni edifici da demolire nei comuni di Vignate e di Melzo, nell'attualità occupati da 200 persone.

Vi è, inoltre, da tenere presente che, malgrado l'apparente raggiungimento del consenso sulla soluzione proposta dalla regione Lombardia, anche nei confronti della citata delibera regionale di cui sopra, si devono registrare ricorsi al TAR con richiesta di annullamento della delibera stessa e di tutti gli atti ad essa connessi, presentati da parte dell'associazione per la difesa dei territori urbani attraversati dalla linea ferroviaria Milano-Treviglio e dei proprietari di una villa (Galbani) adiacente la ferrovia in comune di Melzo.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

è intenzione delle ferrovie dello Stato, stando a quanto pubblicano i giornali, di abolire le stazioni di Morengo e Vidalengo sul percorso Milano-Venezia;

dovrebbero essere mantenute le fermate per i servizi dei pendolari;

il traffico delle merci di Vidalengo verrebbe trasferito a Treviglio;

in tutta la pianura bergamasca rimarrebbero tre stazioni soltanto, cioè Treviglio, Romano e Calcio;

dovranno venire risolti i problemi inerenti ai passaggi a livello attualmente esistenti —:

se quanto esposto risponda a verità, e, in caso affermativo, se il ministro interrogato non intenda rivedere certe decisioni che vanno a danno dei numerosi pendolari che usufruiscono delle stazioni di Morengo e Vidalengo, per recarsi al lavoro principalmente a Milano, in quanto ben diversa è la struttura organizzativa quando si tratta soltanto di una fermata e non più di una stazione; da quanto risulta sinora, la

regione di Bergamo viene ad essere notevolmente penalizzata da un piano delle ferrovie che invece dovrebbe potenziare ed ammodernare la rete. (4-22810)

RISPOSTA. — *Nei piani dei lavori connessi alla ristrutturazione della linea Milano-Brescia, è previsto l'esercizio in telecomando delle stazioni di Morengo e Vidalengo. Ciò non determinerà la loro soppressione, ma soltanto la mancanza di presenziamento da parte del servizio movimento. Ovviamente le sale d'attesa rimarranno aperte.*

Nello stesso quadro dei lavori succitati ci sarebbe, poi, l'intendimento di sopprimere tutti i passaggi a livello della linea.

Non è stata ancora analizzata, invece, per quanto riguarda il servizio commerciale, la possibilità di una sua soppressione che, in linea generale, è correlata ai dati di traffico delle stazioni stesse e ad una accurata utilizzazione del personale.

Ove i dati di traffico determinassero la soppressione del servizio commerciale, l'acquisto dei biglietti sarà garantito, senza alcun aggravio, nelle stazioni di destinazione, per gli abbonati, ovvero in treno per la clientela occasionale.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

VAIRO, PATRIA, FERRARI BRUNO, PERANI, DARIDA, STEGAGNINI, FARACE, PIREDDA, AZZOLINI, SAVIO, URSO ROSINI, RABINO, RIVERA, ROCELLI, PELLIZZARI, CARELLI, RUSSO FERDINANDO, MANFREDI, BATTAGLIA PIETRO, RADI, CACCIA, BRUNI FRANCESCO, TORCHIO, TANCREDI, DUCE, CURSI, CHIRIANO, MANCINI VINCENZO, NENNA D'ANTONIO, BIANCHINI, CIMMINO, MATULLI, CRESCENZI, MALVESTIO, SANTUZ, SBARDELLA, BIANCHI, ASTONE, BORTOLAMI, PISANU e PUJIA. — *Al Ministro del tesoro. — Per sapere:*

se corrisponde al vero che:

inidonee iniziative assunte dal commissario straordinario della Banca agricola industriale di Sulmona, stanno per provocare una crisi operativa della Banca con

ripercussioni gravi sull'economia della città e di tutta la Valle Peligna;

il commissario stesso ha limitato le presenze nell'istituto di credito a pochissimi giorni al mese facendosi sostituire, nelle sue competenze e funzioni, da professionisti esterni;

ai suddetti professionisti sarebbero corrisposti rilevanti compensi;

gli stessi professionisti avrebbero comunanze di attività professionale con il commissario stesso a Roma ed a Napoli con sedi comuni;

sarebbero giacenti presso l'autorità giudiziaria e di vigilanza esposti e denunce che attesterebbero i predetti fatti;

se il Governo sia a conoscenza dei fatti denunciati ed in caso affermativo quali iniziative dirette ed indirette intenda assumere per tutelare gli oggettivi interessi dei soci dell'istituto e della comunità interessata. (4-21872)

RISPOSTA. — *La citata azienda di credito è stata sottoposta ad amministrazione straordinaria con decreto ministeriale 29 gennaio 1990, ai sensi dell'articolo 57, lettera a) e b), della legge bancaria, per gravi irregolarità nell'amministrazione e gravi perdite patrimoniali emerse a seguito di accertamenti ispettivi.*

Al riguardo, si precisa, sentita anche la Banca d'Italia, che lo svolgimento della procedura era volto ad accertare l'effettiva situazione aziendale e a realizzare, su basi di maggiore trasparenza tecnica e gestionale, l'operazione di fusione con la Banca popolare di Lanciano (Chieti), per la quale erano già in corso trattative avviate dai disciolti organi aziendali. Sulla scorta delle verifiche effettuate dagli organi straordinari, sono stati concordati i termini definitivi della fusione, che è stata approvata, a larga maggioranza, dall'assemblea dei soci della Banca agricola industriale di Sulmona (L'Aquila) in data 23 settembre 1990.

Gli organi straordinari hanno, altresì, assunto iniziative per la riorganizzazione aziendale e per la tutela delle ragioni patrimoniali della banca.

In tale ambito è stata avviata l'azione di responsabilità nei confronti degli ex esponenti aziendali ed è stato riferito all'autorità giudiziaria in ordine a fatti con possibile rilevanza penale.

L'ultima fase della gestione straordinaria — il cui termine annuale di durata è stato prorogato con decreto ministeriale 26 gennaio 1991 per consentire il perfezionamento dell'operazione di fusione — è stata caratterizzata da un clima di conflittualità, che ha dato luogo ad iniziative giudiziarie ed extra-giudiziarie, da parte di soci ed ex esponenti aziendali.

Si fa, comunque, rilevare che, in data 13 aprile 1991, le due menzionate aziende di credito hanno stipulato l'atto di fusione.

Per quanto concerne, poi, il conferimento da parte del commissario straordinario di incarichi a professionisti esterni, si fa presente che tali scelte sono rimesse all'autonomia decisionale del commissario straordinario, cui compete assicurare nei modi ritenuti opportuni — e, quindi, anche mediante consulenti di fiducia esterni all'azienda, aventi i necessari requisiti di indipendenza rispetto all'ambiente locale — il perseguimento degli obiettivi propri dell'amministrazione straordinaria, tra i quali la regolarizzazione della gestione, la puntualizzazione della situazione economico-patrimoniale dell'ente creditizio, le iniziative di recupero e, in generale, ogni atto, anche giudiziario, per la tutela degli interessi dell'azienda.

Tali circostanze, come evidenziato nella stessa interrogazione, sono state sottoposte all'esame delle autorità creditizie e dell'autorità giudiziaria nell'ambito di una delle iniziative avviate dai soci della Banca agricola industriale di Sulmona.

In particolare, i fatti segnalati sono stati valutati dalla Banca d'Italia, nel quadro dei compiti istituzionali di supervisione sulle procedure di amministrazione straordinaria ad essa spettanti, anche sulla base di apposite relazioni richieste al commissario straordinario ed al comitato di sorveglianza.

Di ciò è stata data comunicazione ai soci che hanno presentato l'esposto.

Si soggiunge, infine, che, nel dicembre 1990, il commissario straordinario, ritenendo sostanzialmente conclusa l'attività dell'amministrazione straordinaria, ha chie-

sto la sostituzione nell'incarico prima della chiusura formale della procedura. La Banca d'Italia ha accolto la richiesta nominando due nuovi commissari straordinari con provvedimento in data 20 dicembre 1990.

Il Ministro del tesoro: Carli.

VALENSISE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali. — Per conoscere:

quali iniziative siano state assunte o si intendano assumere perché l'organigramma dell'ENICHEM sia formato, nel quadro della necessaria autonomia dell'ENI, sulla base di criteri di massima professionalità e competenza, come richiesto dai difficili compiti del nuovo organismo, contenendo le spinte di pura lottizzazione tra i partiti, nel rispetto degli interessi generali e delle connesse responsabilità politiche del Governo;

se siano esatte le notizie di stampa che attribuiscono ai vertici dell'ENI e agli esponenti del Governo opinioni e comportamenti che non appaiono conformi alle regole generali alle quali deve obbedire l'intervento dello Stato nell'economia.

(4-24383)

RISPOSTA. — A seguito dell'acquisizione da Montedison del 40 per cento del pacchetto azionario Enimont, la giunta esecutiva dell'ENI in data 8 dicembre 1990 ha designato il dottor Giorgio Porta ed il dottor Giovanni Parrillo rispettivamente presidente ed amministratore delegato della società che, successivamente, ha assunto la ragione sociale di Enichem.

Il nuovo vertice di Enichem, ha prodotto in termini prioritari a definire un adeguamento della struttura organizzativa per perseguire con maggiore efficacia gli obiettivi di riequilibrio economico nel breve termine e gli obiettivi di consolidamento e sviluppo previsti da linee strategiche.

La modifica della struttura organizzativa è derivata dall'inderogabile necessità di meglio caratterizzare il ruolo di Enichem quale holding industriale, rafforzando il ruolo di indirizzo e coordinamento delle strategie di

business e della gestione industriale. In questa ottica sono state pertanto costituite la direzione generale strategie, pianificazione e coordinamento ricerca e sviluppo e la direzione generale coordinamento industriale e servizi industriali.

Nel quadro della riorganizzazione complessiva di Enichem è stato anche definito un rafforzamento delle strutture di vertice delle società operative preposte alla gestione delle diverse aree di business, con l'inserimento di professionalità mirate alla realizzazione degli obiettivi delle linee di indirizzo strategico e industriale della società, aggiornati alla luce della nuova situazione di integrazione nel gruppo ENI.

L'articolata manovra organizzativa, discussa ed approvata dal consiglio di amministrazione di Enichem ed illustrata il 26 febbraio 1991 alla giunta esecutiva dell'ENI, è in fase conclusiva di realizzazione.

Le designazioni sono state effettuate secondo criteri di obiettiva qualificazione professionale e di constatata probità, naturalmente, previa verifica dell'assenza di situazioni di incompatibilità.

Si precisa inoltre, che per tutte le designazioni effettuate all'interno del gruppo ENI e, quindi, anche per quelle Enichem è stata rispettata la procedura di previa informazione introdotta con circolare del 29 novembre 1990 del Ministero delle partecipazioni statali.

In merito, infine, alla sostenuta opportunità di procedere prima alla definizione del piano di rilancio della società e dopo a quella della struttura organizzativa, è da osservare che il piano di rilancio non si prospetta come evento che si esaurisca in tempi brevi ma, data la complessità del comparto chimico, come un processo dinamico di lungo periodo.

Esso potrà quindi essere meglio gestito da una struttura di management definita e stabilizzata e che, soprattutto, ne abbia condiviso le linee generali di indirizzo strategico.

Il Ministro ad interim delle partecipazioni statali: Andreotti.