

97.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.		
Interpellanze:		Interrogazioni a risposta scritta:			
Ciabatti	2-00377	5729	Azzolina	4-07995	5739
Ratto	2-00378	5729	Tassi	4-07996	5739
Maceratini	2-00379	5730	Berni	4-07997	5739
Manfredi	2-00380	5730	Torchio	4-07998	5739
Borghesio	2-00381	5731	Zavettieri	4-07999	5739
Dotigò	2-00382	5732	Lusetti	4-08000	5740
Piro	2-00383	5733	Cancian	4-08001	5741
			Piscitello	4-08002	5741
Interrogazioni a risposta orale:			Piscitello	4-08003	5742
La Penna	3-00489	5734	Parlato	4-08004	5743
Caprioli	3-00490	5734	Battaglia Augusto	4-08005	5743
Borghesio	3-00491	5734	Battaglia Augusto	4-08006	5744
			Turroni	4-08007	5744
Interrogazioni a risposta in Commissione:			Pratesi	4-08008	5746
Cavetti	5-00535	5736	Battaglia Augusto	4-08009	5746
Caprioli	5-00536	5737	Battistuzzi	4-08010	5747
Cellari	5-00537	5738	Corsi	4-08011	5748
Potti	5-00538	5738	Parlato	4-08012	5748

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1992

	PAG		PAG		
Parlato	4-08013	5749	Maceratini	4-05270	XXV
Pieroni	4-08014	5750	Marengo	4-02898	XXVI
Poli Bortone	4-08015	5750	Marengo	4-04048	XXVI
Cellai	4-08016	5751	Martucci	4-01845	XXVII
Servello	4-08017	5751	Morgando	4-02100	XXXII
Brunetti	4-08018	5751	Muzio	4-02909	XXXIV
Turroni	4-08019	5752	Napoli	4-00746	XXXV
Piscitello	4-08020	5753	Orgiana	4-04943	XXXVI
Piscitello	4-08021	5754	Parlato	4-06711	XXXVI
Olivo	4-08022	5754	Patarino	4-02201	XXXVII
Berselli	4-08023	5755	Patarino	4-03417	XXXVIII
Piscitello	4-08024	5755	Patarino	4-03418	XXXVIII
			Patuelli	4-01175	XXXIX
Ritiro di un documento di sindacato ispettivo		5756	Patuelli	4-03866	XL
			Pieroni	4-01561	XL
Trasformazione di un documento del sin- dacato ispettivo		5756	Pieroni	4-02073	XLII
			Pieroni	4-02101	XLIV
Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:			Piscitello	4-01332	XLV
Battaglia Augusto	4-03561	III	Piscitello	4-01623	XLVI
Berselli	4-02776	III	Poli Bortone	4-00223	XLVII
Biafora	4-01475	VI	Poli Bortone	4-00434	XLVII
Boi	4-02616	VII	Poli Bortone	4-00246	XLIX
Boi	4-03197	VIII	Poli Bortone	4-00262	XLIX
Breda	4-02577	IX	Poli Bortone	4-00323	L
Caldoro	4-01889	X	Poli Bortone	4-00417	LI
Castelli	4-04476	XI	Poli Bortone	4-01560	LII
Castellotti	4-02725	XI	Pupa	4-03653	LII
Caveri	4-02180	XII	Rebecchi	4-01741	LIII
Ciabarrì	4-02421	XV	Ronchi	4-03756	LIV
Conti	4-03869	XVI	Ronzani	4-01936	LV
Corsi	4-02617	XVII	Russo Spina	4-00592	LVII
Crippa	4-04133	XVII	Russo Spina	4-01235	LVII
Crucianelli	4-03209	XVIII	Rutelli	4-01469	LIX
Crucianelli	4-03287	XVIII	Rutelli	4-03269	LX
De Simone	4-02767	XIX	Sanna	4-02077	LXI
Ebner	4-00040	XX	Sanna	4-02285	LXII
Ebner	4-04421	XX	Santonastaso	4-05170	LXIII
Gasparri	4-03883	XXI	Scalia	4-04491	LXIV
Giuliani	4-03159	XXII	Scalia	4-06460	LXVI
Goracci	4-02378	XXII	Tassi	4-00018	LXVII
Gondi	4-05728	XXIII	Tassi	4-00566	LXVII
Leoni Orsenigo	4-03836	XXIII	Tassi	4-01086	LXVIII
Lucchesi	4-03382	XXIV	Tassi	4-04339	LXIX
Maccheroni	4-04807	XXIV	Torchio	4-02775	LXIX
			Tripodi	4-01337	LXX
			Valensise	4-01007	LXXI
			Zanone	4-02869	LXXIII

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro degli affari esteri, per conoscere — premesso che:

in Somalia, nonostante l'invio di aiuti alimentari di emergenza sotto il controllo dell'ONU, la situazione continua ad essere drammatica per la carenza di cibo, per il clima di violenza diffusa e generalizzata che ricade sulla popolazione civile inerme ed affamata, spinta sempre più a cercare rifugio verso i campi profughi ai confini con il Kenya, per l'aggravarsi della situazione sanitaria, per l'abbandono di ogni forma di attività economica e scolastica;

emergono sempre più le gravi responsabilità dell'Italia in conseguenza di una politica estera verso la Somalia che non ha concorso adeguatamente ad un'evoluzione pacifica e democratica della situazione ed in conseguenza di una politica di cooperazione sbagliata ed inefficace —:

quali nuovi indirizzi il Governo intenda assumere per un radicale mutamento della politica estera e di cooperazione dell'Italia verso la Somalia ed il Corno d'Africa;

quali iniziative urgenti intenda concertare in sede multilaterale e per il rafforzamento e la qualificazione dell'invio di aiuti alla Somalia, caratterizzato non più da interventi a pioggia, ma da progetti mirati ad assistere direttamente la popolazione somala in tutto il paese, favorendo iniziative, esperienze e progetti di autosviluppo radicati nel territorio;

quali programmi di aiuto fra quelli già in corso in Somalia, in particolare delle ONG, intenda rafforzare;

se non ritenga di insediare una unità di coordinamento stabile presso la Direzione generale allo sviluppo, con incarichi *ad hoc*, per corrispondere ad esigenze di tempestività e coordinamento assoluta-

mente necessarie al fine di apprestare iniziative efficaci per affrontare i drammatici problemi della Somalia.

(2-00377) « Ciabbarri, Salvadori, Trabacchini, Angelo Lauricella, Evangelisti ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro del tesoro, per sapere — premesso che:

la legge delega, così come recentemente approvata dalle Camere, prevede che il Governo della Repubblica è delegato ad emanare uno o più decreti legislativi per il riordino del sistema previdenziale dei lavoratori dipendenti pubblici e privati, con lo scopo di stabilizzare al livello attuale il rapporto tra spesa previdenziale e prodotto interno lordo;

risulta agli interpellanti che lo schema del decreto legislativo che il Ministro del lavoro sta trasmettendo alla Camera dei Deputati e al Senato della Repubblica contiene delle disposizioni che vanno oltre i contenuti della delega stessa;

nel campo previdenziale è buona norma elaborare proiezioni e previsioni a medio ed a lungo termine —:

quale sia attualmente il suindicato rapporto tra la spesa previdenziale ed il prodotto interno lordo;

se il Ministro del Lavoro ed il Ministro del Tesoro abbiano elaborato, anno per anno, almeno sino al 2020 l'andamento del rapporto tra spesa previdenziale e PIL;

se il Presidente del Consiglio si renda garante della predetta elaborazione ed abbia assunto la stabilizzazione di tale indice come condizione per la firma dello schema del decreto delegato.

(2-00378) « Ratto, Italice Santoro, Modigliani, Giuseppe Galasso, Nucara, Enzo Bianco, Ravaglia, De Carolis, Paggini, Pellicanò, Sbarbati Carletti ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'industria, commercio e artigianato, per sapere — premesso:

che, a seguito dei gravi *deficit* riscontrati nella gestione, l'ISVAP ed il Ministro dell'industria decretarono in data 15 aprile 1992 il commissariamento del Gruppo Tirrena Assicurazioni, un gruppo che raccoglie circa 800 miliardi all'anno di premi assicurativi, ha 800 dipendenti diretti ed altri 3.000 collaboratori tra agenti, produttori, periti;

che, al fine di evitare il fallimento di questo importante Gruppo assicurativo e di altre Compagnie di assicurazione più piccole nelle stesse condizioni, la Commissione Industria del Senato aveva approvato, in data 8 agosto 1992, in sede legislativa, la proposta di legge n. 1501 la quale prevede un finanziamento straordinario rimborsabile con gli interessi prelevato dai fondi giacenti presso il « Fondo di garanzia vittime della strada », gestito dall'INA, il quale ad oggi presenta un avanzo di ben 600 miliardi di lire;

che il progetto di legge di cui sopra è stato trasferito alla Camera ed assegnato alla Commissione Finanze in sede legislativa dove però, nonostante presentazione di documentazione da parte dell'ISVAP, il parere favorevole delle organizzazioni sindacali del settore e larga eco di stampa, non è stato neanche posto in votazione e rinviato direttamente all'attenzione del Governo —:

quale intendimento abbia al riguardo il Governo considerando il perdurare della crisi del Gruppo Tirrena e delle altre Compagnie in gestione commissariale e quali misure intenda adottare per evitare la loro liquidazione coatta amministrativa;

se non ritenga opportuno ed urgente adottare un decreto-legge che recepisca i contenuti della proposta di legge n. 1501 già approvata dal Senato, analogamente a quanto è stato fatto per i dipendenti in esubero della « Olivetti »;

comunque se non ritenga doveroso, nel caso non ravvisasse l'opportunità di impiegare gli importi disponibili presso il Fondo vittime della strada, di indicare da un lato quali altri fondi vengano messi a disposizione per il finanziamento delle Compagnie di assicurazione in crisi e, dall'altro, restituire agli assicurati i seicento miliardi accantonati e non utilizzati.

(2-00379) « Maceratini, Fini, Gasparri, Valensise, Cellai, Massano ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del tesoro, dell'industria, commercio e artigianato e dell'agricoltura e foreste, per sapere — premesso che:

come risulta chiaramente dal programma di riordino di IRI, ENI, ENEL, IMI, BNL ed INA, presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri il 16 novembre 1992, al punto 2.2, « Dimensione competitiva di imprese... », occorre sviluppare i complessi aziendali nazionali alle dimensioni necessarie per affrontare la competizione sui mercati sempre più estesi ed a competitività crescente;

sempre dallo stesso programma si legge al punto 3.4 « le privatizzazioni, oltre a contribuire al risanamento del debito pubblico, dovranno concorrere alla modernizzazione del sistema industriale nazionale... »;

al punto 7.6 « le attività alimentari potrebbero già oggi essere oggetto di dismissione... » —:

se risponde al vero che:

l'IRI avrebbe deciso di procedere alla privatizzazione delle aziende industriali facenti attualmente capo alla SME tramite un incarico ad una Banca internazionale;

la banca in questione dovrebbe procedere ad organizzare un'asta pubblica aperta ovviamente anche agli operatori stranieri, che, pur di conquistare quote del mercato italiano, saranno disposti ad of-

frire cifre di gran lunga superiori, ma con ciò annullando il lavoro degli imprenditori nazionali e disattendendo le indicazioni sopra ricordate;

l'IRI non intenda attendere le linee guida che il Parlamento vorrà indicare, così dimostrando, al momento delle dimissioni, un attivismo solitamente assente e consentendo una turbativa di mercato così grave da pregiudicare l'attività degli imprenditori nazionali e permettere l'ingresso sul mercato alimentare di operatori finanziari internazionali;

l'IRI non si renda conto che seguendo questa strada, forse otterrà un maggiore introito, ma disattenderà totalmente le aspettative dell'industria nazionale non consentendo il raggiungimento, ai nuclei industriali, delle dimensioni necessarie per « recuperare competitività e per contribuire alla creazione di complessi aziendali capaci di competere in Europa ».

(2-00380) « Manfredi, Lia, Gargani, Sanese, Gelpi, Coloni, Wilmo Ferrari, Gottardo, Alaimo, Sbardella, Tuffi, Garavaglia, Fausti, Patria, Formigoni, Tiscar ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

in data 13 novembre 1992, in un rapidissimo incendio sviluppatosi nel campo nomadi autorizzato del comune di Roma di Vicolo Savini (zona Ponte Marconi) è morto carbonizzato nel rogo della roulotte dei suoi genitori un bimbo nomade, Ferid Sejdic, di soli 2 anni;

questo gravissimo episodio fa seguito ad uno stillicidio di morti analoghe di bambini zingari nei vari campi « attrezzati » non solo di Roma, ma di varie città italiane; in particolare, a Torino, nel campo di Strada dell'Arrivore il 17 dicembre 1990 morì in circostanze identiche il piccolo Naser Beganovic, di 3 anni;

nello stesso campo nomadi romano in cui è avvenuto l'ultimo luttuoso episodio, si sono addirittura registrate anche di recente morti per freddo di neonati (Vesna Cizmic, marzo 1990);

risulta, da dichiarazioni del Presidente dell'Opera Nomadi di Roma, che la Giunta Carraro « pur avendo a disposizione oltre 2.217 milioni stanziati dal Governo, non ha speso un soldo per i nomadi »;

anche a seguito dei luttuosi episodi, sia nei campi nomadi di Roma, sia in quelli di altre città come Torino non sono stati ancora predisposti mezzi antincendio, ed in particolare pompe, adatti e sufficienti a costituire adeguato presidio per la prevenzione degli incendi, particolarmente frequenti nel periodo invernale per l'abitudine tradizionale dei nomadi di utilizzare per il proprio riscaldamento anche per mancanza di allacciamenti elettrici, stufe a legna —:

se non si intenda urgentemente intervenire per far sì che le Amministrazioni locali interessate curino la messa in opera e la manutenzione di adeguati presidi antincendi, anche in ottemperanza al punto 8 comma secondo della Raccomandazione n. 563/69 dell'Assemblea Consultiva del Consiglio d'Europa relativa alla situazione degli zingari ed altri nomadi in Europa, oltre che per un'evidente necessità ed urgenza postulata dalle condizioni di sovrappollamento dei campi sopra indicati;

se non si intenda inoltre intervenire per verificare nei campi nomadi autorizzati la sussistenza dei requisiti igienico-sanitari previsti dalla legge per l'abitabilità dei medesimi, posto che alcuni di essi risultano spaventosamente sovraffollati, infestati da ratti e possibili focolai di malattie infettive;

se non si intenda appurare la notizia secondo cui, in quasi tutti i campi nomadi autorizzati, i medici si rifiutano di effettuare interventi in loco, anche a fronte di casi urgenti di bimbi ed anziani molto gravemente malati.

(2-00381)

« Borghezio ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere — premesso che:

da varie parti sono state mosse censure e critiche oltremodo severe nei confronti del giudice di Venezia, Ivano Nelson Salvarani, cosa che rappresenta, a parere degli interpellanti, un pesante attacco all'autonomia della magistratura rispetto all'esercizio del suo insindacabile dovere di far rispettare le leggi reprimendo la corruzione nella gestione politica della pubblica amministrazione;

gli interpellanti considerano grave che si pretenda di colpire la imparzialità e indipendenza di un giudice, travisandone deliberatamente le opinioni pacatamente espresse in un pubblico dibattito a Padova il 10 novembre 1992;

in quella sede infatti, il giudice Salvarani, come risulta da una sua dichiarazione di chiarimento riportata ne *Il Gazzettino* del 15 novembre 1992, rispondendo alla domanda se l'azione della magistratura poteva garantire, generalizzandosi, il ricambio della classe politica, ha testualmente affermato che: « il compito di risanare e ricambiare la classe politica non spetta alla magistratura, ma ai cittadini italiani, attraverso lo strumento sovrano delle elezioni »;

gli interpellanti ritengono perciò pretestuoso ed irresponsabile che i promotori delle iniziative di censura, rivendicando un'azione di censura verso il giudice Salvarani, si accomunino agli autori dei tentativi di diffamazione verso il giudice Di Pietro, tentando ancora di colpire l'esemplare impegno della nostra magistratura nella lotta alla corruzione politica, attraverso l'attacco ad un giudice che, come Salvarani, è stato nel Veneto protagonista di questo alto impegno civile;

il giudice Salvarani ha esercitato la propria libertà di manifestazione del pensiero, solo dopo aver cessato di essere titolare dell'inchiesta « mani pulite » —:

se il Ministro, invece di intraprendere iniziative disciplinari, non ritenga di dover

esprimere il sostegno del suo ufficio alla persona ed alla funzione del giudice Ivano Nelson Salvarani.

(2-00382) « Dorigo, Palermo, Renato Albertini, Azzolina, Bacciardi, Bazzanti, Bergonzi, Boghetta, Bolognesi, Brunetti, Calini, Cangelmi, Caprili, Carcarino, Crucianelli, Dolino, Fischetti, Galante, Goracci, Guerra, Lento, Lucio Magri, Maiolo, Manisco, Ramon Mantovani, Marino, Mita, Muzio, Russo Spena, Sarritzu, Sestero Giannotti, Speranza, Tripodi, Vendola, Folena, Alveti, Giordano Angelini, Bassanini, Bassolino, Augusto Battaglia, Beebe Tarantelli, Biricotti Guerrieri, Bordon, Caccavari, Calzolaio, Camoirano Andriollo, Campatelli, Castagnola, Cesetti, Colaiani, Costantini, Dalla Chiesa Curti, Di Pietro, Di Prisco, Felissari, Fredda, Gasparotto, Ghezzi, Ennio Grassi, Grasso, Guidi, Impegno, Imposimato, Ingraio, Innocenti, Larizza, Angelo Lauricella, Lettieri, Longo, Lorenzetti Pasquale, Montecchi, Mussi, Nardone, Nicolini, Oliverio, Petrocelli, Pizzinato, Prevosto, Rebecchi, Ronzani, Sanna, Senese, Sarafini, Gianna Serra, Sitra, Solaroli, Soriero, Strada, Tattarini, Enrico Testa, Trabacchini, Trupia Abate, Vannoni, Vigneri, Vozza, De Simone, Marri, Rodotà, Maroni, Aimone Prina, Anghinoni, Arrighini, Asquini, Maurizio Balocchi, Bampo, Bonato, Bertotti, Borghezio, Brambilla, Calderoli, Castellaneta, Castelli, Comino, Conca, Dosi, Farassino, Flego, Formenti, Fragassi, Frontini, Gnutti, Alda Grassi, Latronico, Lazziati, Leoni Orsenigo, Magistrone, Magnabosco, Antonio

Magri, Gianmarco Mancini, Matteja, Mazzetto, Meo Zilio, Metri, Michielon, Negri, Ongaro, Ostinelli, Padovan, Peraboni, Petrini, Pioli, Pivetti, Polli, Provera, Rocchetta, Maria Cristina Rossi, Luigi Rossi, Oreste Rossi, Sartori, Terzi, Visentin, Bettin, Apuzzo, Boato, Crippa, De Benetti, Giuliani, Leccese, Mattioli, Paissan, Pecoraro Scanio, Pieroni, Pratesi, Ronchi, Rutelli, Scalia, Turrone, Orlando, Novelli, Bertezolo, Dalla Chiesa, Fava, Alfredo Galasso, Gambale, Nuccio, Piscitello, Pollichino, Giuntella, Ayala, Enzo Bianco, De Carolis, Modigliani, Paggini, Pellicanò, Poggiolini, Ratto, Ravaglia, Caveri, Rigo, Rapa-gna ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

non fu data risposta alle interrogazioni e alle interpellanze presentate nella precedente legislatura dall'interpellante in ordine ai lavori affidati da amministrazioni dello Stato alle imprese dei fratelli Costanzo a partire dalle opere conseguenti al terremoto che sconvolse l'Irpinia e altre zone del Mezzogiorno il 23 novembre 1980 come risultava dalla interpellanza n. 2-01559 annunciata il 4 settembre 1991 e dalla interpellanza 2-01561 annunciata nella stessa data;

nella interpellanza n. 2-01581, annunciata nella seduta del 24 settembre 1991, si

sollevava il problema della sede INPS di Rimini come fu successivamente fatto anche con l'interpellanza n. 2-01597 annunciata il 3 ottobre 1991; infine con la interrogazione n. 3-03531, annunciata il 30 gennaio 1992, si chiedeva al Presidente del Consiglio di precisare quanti e quali appalti pubblici sono stati aggiudicati alle imprese Graci e Costanzo e se vi siano state coperture politiche nonostante emergessero indizi gravi precisi e concordanti su collegamenti con elementi della malavita organizzata sia in indagini avviate dall'Alto Commissario della lotta alla mafia, che da forze di Polizia e da sentenze della magistratura;

la sede INPS di Rimini fu oggetto di protesta con picconate per le quali l'interpellante è doverosamente sottoposto a giudizio, per il quale la Camera ha già concesso la relativa autorizzazione a procedere —:

quali e quante opere pubbliche siano state affidate negli ultimi tredici anni alle imprese dei fratelli Costanzo ed alle imprese ad esse collegate anche in associazione temporanea particolarmente dagli enti previdenziali e dai Ministeri del tesoro, del lavoro, delle finanze e della sanità anche in ordine alla costruzione di un padiglione dell'ospedale « Cannizzaro » di Catania;

quali siano le opere pubbliche appaltate all'impresa CEAP in Emilia-Romagna, quali opere siano state portate a termine e quali siano state interrotte;

quali siano gli importi a preventivo e a consuntivo dei lavori pubblici affidati alle imprese dei fratelli Costanzo sul territorio nazionale.

(2-00383)

« Piro ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

LA PENNA. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere:

se non ritenga di intervenire per ottenere che la soprintendenza di Campobasso esprima, dopo un notevole ed ingiustificato ritardo, il parere di legge sul progetto esecutivo presentato dall'ANAS relativo al lotto della tangenziale di Campobasso e per cui l'Amministrazione del capoluogo di Regione ha trasferito all'Azienda nazionale delle Strade Statali il finanziamento *ex lege* 64. (3-00489)

CAPRILI, TRIPODI, RAMON MANTOVANI e SPERANZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

nella seduta di giovedì 19 novembre 1992 (resoconto stenografico n. 96) è intervenuto l'attuale Ministro dei lavori pubblici, senatore Francesco Merloni, che ha tra l'altro detto: « Innanzitutto desidero dire che ho cercato di portare nel dicastero di cui sono titolare trasparenza in tutti gli atti... »;

parlando poi della situazione relativa all'ANAS, il Ministro ha aggiunto: « Gli impegni relativi al 1993, quindi, superano di 700 miliardi gli stanziamenti attualmente previsti dalla legge finanziaria; ciò significa che vi è uno scoperto corrispondente a tale cifra. »;

durante la stessa seduta, ha preso la parola l'ex Ministro dei lavori pubblici, on. Giovanni Prandini, che ha tra l'altro affermato: « Non è pensabile, non è semplicemente credibile che gli uffici (dell'ANAS ndr) possano procedere alla consegna dei lavori senza che questi abbiano la necessaria copertura, anche perché oltre alla Corte dei Conti c'è anche la Ragioneria dello Stato, che evidentemente verifica

la copertura dei singoli contratti nel momento in cui questi vengono stipulati. Quindi le affermazioni fatte qui dal Ministro sono semplicemente fuori dalla realtà. »;

riferendosi poi a quanto detto dal ministro Merloni sulla trasparenza degli atti, l'on. Prandini ha aggiunto: « Quindi i giudizi sommari o le omissioni colpevoli quali quelle fatte qui dal Ministro Merloni, richiedono da parte mia opportuna stigmatizzazione, trattandosi di un comportamento scorretto e incapace. » —:

se e quali elementi di trasparenza sono stati portati nel dicastero dei lavori pubblici e rispetto a quali situazioni preesistenti;

se non ritenga le affermazioni fatte dall'on. Prandini sulla affidabilità, sulla correttezza e sulla capacità dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, senatore Merloni, infondate oppure rispondenti ad una qualche realtà. (3-00490)

BORGHEZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi il mafioso « pentito » Tommaso Buscetta è stato presentato ai componenti la Commissione parlamentare antimafia come teste assolutamente attendibile e successivamente come tale è stato anche accreditato presso la stampa —:

se risponda a verità e comunque risulti al Governo che il Buscetta, secondo notizie giornalistiche, fu arrestato nel 1984 a Rio de Janeiro perché aveva violentato una minorenne, mentre risiedeva in una casa messagli a disposizione dall'allora capo della « cupola » mafiosa, Gaetano Badalamenti, che provvedeva anche al di lui mantenimento;

se e perché, in caso affermativo, questa notizia sia stata omessa nei dati forniti sulla figura di Tommaso Buscetta ai componenti la Commissione parlamentare antimafia;

inoltre quanto percepisca mensilmente il Buscetta dallo Stato italiano, quale sia l'Ente erogatore e se non sia vero che, come da notizie giornalistiche recentissime, tra sovvenzioni per lui e la famiglia e l'apparato di protezione, il « pentito » costi al contribuente italiano 30 mi-

lioni al mese: una spesa che assumerebbe rilevanza penale, ove le affermazioni del Buscetta risultassero, in tutto o in parte, generiche, imprecise, reticenti, così da non fornire un contributo realmente utile al perseguimento delle finalità istituzionali della Commissione antimafia. (3-00491)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CAVERI. — *Al Ministro delle finanze.* —
Per sapere — premesso che:

l'attuazione del Mercato Unico Europeo dal 1° gennaio 1993 (inizio del regime transitorio sino al 1996) prevede la « soppressione » delle formalità doganali riferite ai traffici intracomunitari ed il conseguente mancato versamento dei tributi dovuti (IVA) all'atto dell'importazione (pagamento contestuale all'operazione o differito di un massimo di sette giorni);

verrà di conseguenza meno la garanzia attuale, certa e concreta, dell'assolvimento del tributo da parte dell'importatore (soggetto passivo d'imposta) o da parte di quelle « entità » (Spedizionieri doganali o case di spedizione) che possono rappresentarlo in Dogana e questo significa oggi per l'Erario un flusso quotidiano di denaro costante e controllato ed una evasione fiscale condizionata da procedure sufficientemente ermetiche;

dal 1° gennaio 1993 il tributo dovuto sui traffici intracomunitari rientrerà nella sfera normativa della legislazione nazionale disciplinante il tributo stesso e perciò, con particolare riferimento al « debito d'imposta », seguirà le modalità temporali e procedurali previste per l'IVA del mercato interno (liquidazioni periodiche, versamento eventuale della differenza « a debito », ecc.) e verrà a scomparire del tutto l'accennata garanzia di riscossione vincolata al fatto doganale ed alle obbligatorioità gravanti sull'operatore o su chi lo rappresenta;

inoltre le « cautele cartolari » esistenti o da prevedere (vedi ad esempio la Bolla di Accompagnamento, l'esposizione del numero di P.I. del soggetto passivo su tutte le fatture da e per l'estero, i controlli informatici a posteriori tra le Amministrazioni dei Paesi membri) appaiono, sotto molti aspetti troppo artigianali e di facile

manipolazione e soprattutto non reprimendi in tempi brevi se non contestuali e perciò la correlativa evasione potrebbe assumere delle proporzioni rilevanti;

fra le altre conseguenze vi è la ricaduta sugli autoporti di confine che hanno rappresentato sino ad oggi un fulcro importante nel sistema doganale italiano e importante fonte di lavoro nelle zone di confine;

gli autoporti sono sorti in un periodo di carenza delle strutture pubbliche ed hanno rappresentato per l'Amministrazione Finanziaria un preciso e sicuro supporto per lo scorrimento del traffico internazionale commerciale;

realizzati in buona parte con capitali pubblici e con l'approvazione dell'Amministrazione centrale, gli autoporti agevolano i compiti della Dogana, offrendo la massima sicurezza fiscale in quanto dispongono di strutture ed attrezzature, che consentono ogni tipo di accertamento e sono inoltre collegati alle arterie autostradali per cui vengono evitati intasamenti e strozzature;

anche a salvaguardia dei livelli occupazionali, dal 1° gennaio la soppressione delle formalità doganali riferite ai traffici infracomunitari induce ad uno sfruttamento degli autoporti per diverse esigenze e comunque consentendo l'accesso a quelle misure finanziarie e sociali (« ammortizzatori sociali ») che consentano di evitare conseguenze immediate e traumatiche per il personale in eccesso —;

quali accorgimenti di natura tecnica o legislativa siano stati attuati o si intendano porre allo studio a fronte dei fenomeni citati in premessa;

se non sia stata considerata l'ipotesi di prevedere, in armonia con le direttive comunitarie, una regolamentazione o disciplina diversa da quella generale, riferita esplicitamente alla cosiddetta IVA da importazione;

se non sia stata presa in considerazione la possibilità di avvalersi di « intermediari » o « sostituti di imposta » garanti

di determinate modalità esecutive sempre relative alla disciplina del tributo in questione;

quali decisioni si intendano adottare per un utilizzo razionale delle infrastrutture autoportuali a partire dal prossimo 1° gennaio 1993 e quali misure verranno adottate in favore del personale;

se non si ritenga di dover adottare provvedimenti che prevedano l'utilizzo degli autoporti di confine per fronteggiare l'inevitabile e prevedibile evasione fiscale derivante dall'abbattimento delle frontiere;

se non si ritenga opportuno, in considerazione delle caratteristiche tecniche e logistiche degli autoporti, di utilizzarli quali aree di sosta attrezzate al servizio dell'autotrasporto, in funzione anche di future decisioni riguardanti la regolamentazione della circolazione stradale oltre al resto per esigenze ambientali e infine se non si ritiene utile tenere conto dei necessari controlli sanitari su particolari merci che necessariamente devono svolgersi al confine. (5-00535)

CAPRILI, ELIO VITO, ENNIO GRASSI, PISCITELLO, MODIGLIANI e SCALIA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

il Parlamento Italiano con legge 292/90 ha « tentato » di dare disposizioni basate, peraltro, sul semplice buon senso in merito all'avvicendamento del personale italiano da destinare agli uffici esteri dell'ENIT (Ente nazionale italiano del turismo), prevedendo (articolo 20) che tutto il personale all'estero venisse richiamato in Italia entro due anni e che le nuove assegnazioni all'estero non potessero essere disposte « prima che sia decorso un anno dal rientro in Italia »;

gli organi di amministrazione dell'ENIT hanno lasciato trascorrere il biennio previsto dalla legge senza preoccuparsi di elaborare un piano di rotazione dei richiami e delle riassegnazioni così da garantire la continuità del servizio, né, tanto meno, di ristrutturare la stessa localizzazione delle sedi all'estero che è la stessa da

50 anni non tenendo in alcun conto le trasformazioni politiche, economiche e sociali avvenute dal dopoguerra ad oggi;

la legge citata imponeva l'elaborazione e l'attuazione di un regolamento dei servizi che avrebbe dovuto provvedere all'organizzazione degli uffici all'estero, ma è rimasta lettera morta; dal punto di vista turistico, inutili appunto perché disegnato sulla base di realtà vecchie ormai di nove secoli stanno spendendo centinaia di milioni ogni mese per trasferire e mantenere personale in sedi assolutamente inutili, magari tra sei mesi qualcuno si accorgerà che erano da chiudere;

dal 1° luglio 1992, dopo un anno e 9 mesi dalla data di pubblicazione della legge di riforma si è provveduto a richiamare parte del personale, l'altro contingente è stato richiamato il 2 novembre 1992 (un giorno prima della scadenza del biennio previsto dalla legge) ma poiché gli uffici risultavano, come è ovvio, privi di personale italiano, si è provveduto a rispedire velocemente all'estero i richiamati, così che una buona parte ha stazionato presso la sede centrale ENIT per soli quattro mesi, comprensivi, naturalmente, di ferie, ed un altro contingente ha visitato la sede di Roma per soli sedici giorni, comprese le festività;

dell'ultimo scaglione di rientrati il 2 novembre, circa 20 persone, quali tutti, salvo due o tre casi, sono rientrati nella sede di provenienza: all'erario la cosa è già costata le spese di viaggio per i dipendenti ed i loro familiari a carico, ma, per solo fatto di essere stati trasferiti a Roma e di nuovo all'estero i dipendenti ENIT hanno diritto a percepire l'indennità di prima sistemazione (mediamente 20 milioni a testa) nonché le spese per trasporto di masserizie;

se esistano domande di dipendenti ENIT che vogliono rimanere in Italia e per quali motivi non siano state accolte;

per quali motivi gli organi di amministrazione dell'Ente hanno deciso di non applicare la legge per quanto riguarda l'obbligo dell'anno di permanenza in Italia;

se non ritenga il Ministro che se l'obbligo della permanenza di un anno non esiste allora il personale doveva rimanere dov'era, senza gravare sui bilanci dello Stato, mentre se invece l'obbligo esiste il personale doveva cominciare ad essere richiamato fin da due anni fa, e si doveva predisporre un piano di rotazione per evitare la pretestuosa creazione di una situazione di emergenza con la quale si vuole coprire, invece, la colpevole inerzia degli organi di amministrazione con buona pace degli organi di controllo interni e della Corte dei Conti;

se non ritenga il Ministro che la legge in questo modo sia stata sostanzialmente non rispettata. (5-00536)

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

che con decreto ministeriale del 14 maggio 1992 si individuava la sigla dei veicoli e rimorchi e delle targhe relative alla nuova Provincia di Prato;

che, successivamente, si è proceduto all'invio — alla sede di Firenze dell'Ispettorato alla Motorizzazione Civile — di un congruo numero di targhe PO;

che, a questo punto, essendo state assolte le condizioni di base per l'avvio delle nuove immatricolazioni, o sostituzioni, appare necessario e opportuno dare inizio all'operazione, utilizzando parte del personale in servizio presso il predetto Ispettorato e il PRA, destinandolo all'uopo — in attesa di trasferimento —, nelle more del completamento del servizio da attuarsi nella nuova sede in territorio della Provincia di Prato, anche attraverso un potenziamento eventuale di personale ACI da assegnare al PRA;

che lo stato di incertezza attuale influisce negativamente sul mercato locale dell'auto e sul suo indotto giacché, non essendovi data certa, o presumibile, per le nuove immatricolazioni, l'utenza e gli operatori del settore sono in oggettiva difficoltà a regolarsi secondo le rispettive necessità;

che una ulteriore turbativa è venuta ad aggiungersi a causa dei recenti fatti alluvionali che hanno colpito molti comuni della Provincia di Prato, per cui i proprietari degli autoveicoli gravemente danneggiati o distrutti necessitano di chiarezza sulle modalità e i tempi di immatricolazione dei sostituendi veicoli e soprattutto sul fatto se detta operazione debba essere ancora effettuata con la sigla FI o con la nuova PO, al fine di evitare una doppia immatricolazione in tempi ravvicinati, anche per evitare l'aggiungersi di altri danni a quelli già pesantemente subiti —:

quali provvedimenti urgenti si intendano adottare in merito. (5-00537)

POTI, BARGONE e CAROLI. — *Ai Ministri della difesa, del lavoro e previdenza sociale e degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

come noto, quanto prima si procederà alla chiusura della base americana della USAF di San Vito dei Normanni in provincia di Brindisi;

tale decisione comporta inevitabilmente il susseguente non utilizzo di circa 250 lavoratori civili italiani;

con il 31 dicembre del corrente anno scadono i fondi relativi al finanziamento della legge 169/91 concernente le garanzie economiche ai suddetti lavoratori;

nell'ottobre scorso le centrali sindacali maggioritarie, hanno indetto a Brindisi un incontro con le maestranze interessate per esaminare la questione e che uno stato di grave disagio ed inquietudine c'è anche tra i lavoratori delle province limitrofe di Lecce e Taranto, da cui molti provengono —:

se da parte degli organi competenti italiani vi sia la possibilità di un riutilizzo delle maestranze finora impiegate in altri settori attraverso l'estensione della legge 98 comunque con il collocamento nella pubblica amministrazione, e se s'intenda procedere ad una ristrutturazione della base dismessa, in che modo ed in quali tempi. (5-00538)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

AZZOLINA, SESTERO GIANOTTI e DOLINO. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

in seguito alla creazione di una discarica abusiva presso la cava di inerti gestita dalla ditta Cave di Mongrando in territorio di Candelo (Vercelli) che ha coinvolto la ditta Idreco, responsabile dello smaltimento dei rifiuti tossici della Fergomma di Voghera, vi è stata la successiva ordinanza di sgombero da parte dell'autorità giudiziaria e l'invio a discarica autorizzata (Torrazza).

Gli interroganti sono venuti a conoscenza del fermo da parte dei Carabinieri di Biella di un automezzo in arrivo da Candelo e diretto alle cave di Mongrando, che presumibilmente trasportava materiale inquinante —:

se intenda accertare le responsabilità sul controllo e la bonifica dell'area in oggetto;

se intenda constatare se l'episodio verificatosi il 18 novembre 1992 riguarda i rifiuti della ditta Fergomma;

qualora trattasi dei rifiuti tossici di Voghera a chi sia demandato il compito di controllare l'effettivo smaltimento di questi rifiuti. (4-07995)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

sono apparse sulla stampa nazionale (*L'Indipendente*) le minacce del segretario nazionale della Lega Nord di acquistare armi dalle vicine Slovenia e Croazia;

tali fonti di approvvigionamento paiono tutt'altro che di fantasia, come prova la ben fornita armeria della mafia, scoperta a Catania, risultata formata da

armi di provenienza certa dai territori della ex Jugoslavia —:

se in merito siano in atto indagini di polizia per stroncare gli esistenti e i prevedibili traffici clandestini di armi.

(4-07996)

BERNI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premessa:

la situazione delle basi USA a Vicenza e Livorno ed in particolare della caserma Ederle di Vicenza, dove stanno arrivando numerose lettere di licenziamento a dipendenti civili assunti a supporto del personale militare —:

quali iniziative di competenza intenda adottare per verificare questa situazione che getta nell'angoscia numerose famiglie della zona di Padova e Vicenza e per verificare altresì ogni possibilità di intervento. (4-07997)

TORCHIO, GIOVANARDI, ZAMBON, BERNI e ALOISE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

gli interroganti condividono le analisi e le richieste contenute nella interrogazione n. 4-07985, Pieroni ed altri, relativamente alla presenza di pesticida vietato « pirimifosmetile » e « clorpirifos » sui kiwi importati dalla Nuova Zelanda —:

se non ritenga di sequestrare e controllare la produzione importata dalla Nuova Zelanda, ben riconoscibile dal marchio di importazione e quali iniziative intenda assumere per bloccare all'origine l'immissione del prodotto sul mercato nazionale, fino alla rispondenza alle regole previste dai nostri ordinamenti. (4-07998)

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

sui quotidiani *la Repubblica* e *Il Messaggero* del 12 scorso vengono pubblicate con risalto le dichiarazioni del pentito

Vittorio Ierinò, secondo cui la Polizia « ha pagato » per la liberazione della Ghidini la somma di lire 500 milioni, consegnandola al « basista e ad un avvocato » —:

se analogo trattamento da parte degli organi dello Stato sia stato riservato a precedenti casi di sequestro quali Casella e Celadon configurando così una doppia linea nei confronti dei sequestri di persona dura in pubblico e per i sequestrati residenti in Calabria e morbida ed arrendevole in privato per i sequestrati residenti altrove;

se non ritenga opportuno disporre un'indagine per accertare la verità dei fatti che gettano un'ombra oscura sul comportamento di organi dello Stato, preposti alla sicurezza dei cittadini, e colpire i responsabili, diretti ed indiretti, di operazioni gravissime che se risultassero vere scardinerebbero i principi su cui regge il sistema costituzionale, lo Stato di diritto e la convivenza civile. (4-07999)

LUSETTI, BIASCI, CORSI, ALESSI, ALIVERTI, BORRI, CARDINALE, MA-
STELLA, MORGANDO, SARETTA, SAVIO,
SCARLATO e TORCHIO. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto del Ministro dell'Ambiente, contenente misure per interventi di fronte ad episodi acuti di inquinamento atmosferico, la tutela sanitaria della popolazione e il miglioramento della qualità dell'aria, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 novembre 1992, definisce i livelli di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici ed i criteri generali per la definizione dei piani di intervento operativo al fine di evitare il superamento dei limiti massimi accettabili delle concentrazioni e della esposizione già fissati con leggi precedenti; inoltre individua i comuni e le aree sperimentali nonché, fra l'altro, le numerose misure per il controllo della circolazione stradale e il controllo delle emissioni atmosferiche delle attività civili e produttive;

in tale decreto, nell'allegato 4, in relazione alle misure sul traffico e alle incentivazioni per l'uso dei mezzi pubblici, si introduce il concetto di « taxi semi-collettivo », si incoraggia « l'uso plurimo dell'auto (*car-pool*) », si provvede alla riduzione del numero degli autoveicoli circolanti, nel tempo e nello spazio, consentendo la circolazione in certe zone delle città e delle aree individuate solo alle autovetture con almeno tre passeggeri a bordo;

i provvedimenti di questo decreto risultano particolarmente negativi per la categoria degli autonoleggiatori, una categoria di circa 80 mila lavoratori, i quali chiedono da tempo, anche tramite precise proposte parlamentari, una effettiva equiparazione delle loro condizioni di lavoro con quelle dei taxisti. Gli autonoleggiatori, che effettuano un servizio definito pubblico dalla legge, vengono ad essere obbiettivamente danneggiati da misure che consentano al privato cittadino di condurre sulla propria autovettura delle persone estranee. Infatti, in base alla normativa vigente ciò che appartiene alla sfera privata risultano solo i familiari (se il veicolo è intestato ad una persona fisica) o i dipendenti (se il veicolo è intestato ad una ditta). Il trasporto di persone terze estranee rientra, invece, nella sfera pubblica, alla quale sono preposti i conduttori di veicoli pubblici, fra cui rientrano gli autonoleggiatori. In modo specifico il vigente codice della strada stabilisce l'uso al quale può essere destinato un veicolo, indicando che i veicoli privati possono trasportare terze persone solo in base ad autorizzazione. Tale autorizzazione al servizio pubblico comporta, da un lato, notevoli controlli per il beneficiario del servizio, ma, dall'altro, anche una esclusiva per il servizio che si presta —:

a) a quale titolo, secondo il decreto del Ministro dell'Ambiente, e con quale autorizzazione si intenda di consentire ai privati il trasporto delle terze persone nei comuni e nelle zone soggette ai provvedimenti di salvaguardia dell'inquinamento atmosferico;

b) quali interventi si intendano assumere per salvaguardare il servizio pubblico effettuato dagli autonoleggiatori;

c) quali direttive si intendano impartire, o meno, alle autorità comunali interessate ai provvedimenti suddetti affinché nell'adottare i criteri sulla circolazione dei veicoli facciano salvo, ovvero, potenzino il servizio pubblico di autonoleggio.

(4-08000)

CANCIAN. — *Al Ministro delle finanze.*
— Per sapere — premesso che:

con il decreto ministeriale 20 gennaio 1990 il Ministro delle finanze ha autorizzato l'amministrazione del catasto e dei servizi tecnici erariali a procedere alla revisione delle tariffe d'estimo delle unità immobiliari urbane a destinazione ordinaria (categorie A, B, C) nonché alla revisione delle rendite catastali relative alle unità immobiliari a destinazione speciale (categoria D) o particolare (categoria E);

le nuove tariffe d'estimo sono state quindi determinate con il decreto ministeriale, mentre gli uffici tecnici erariali hanno provveduto alla rivalutazione delle nuove rendite catastali degli immobili delle categorie D ed E per i quali la determinazione della rendita avviene con stima diretta degli uffici;

la legge n. 405 del 1990 (Legge finanziaria 1991) ha successivamente stabilito all'articolo 4, comma 4, che i nuovi estimi del catasto edilizio urbano fissati a seguito della revisione disposta con il decreto ministeriale 20 gennaio 1990 abbiano effetto dal 1° gennaio 1992;

il TAR del Lazio con sentenza n. 1184 del 1992 ha annullato i due decreti ministeriali attuativi della revisione generale del catasto perché adottati con forme diverse da quelle previste dalla legge delega del 1971 per la riforma tributaria;

il Governo con il decreto-legge n. 298 del 1992 — per superare i rilievi del TAR — ha conferito forza e valore di legge ai

criteri per la revisione delle tariffe d'estimo delle unità immobiliari urbane;

con un emendamento al decreto-legge n. 298 del 1992 apportato in Commissione al Senato si è previsto che vi sarà una revisione delle tariffe d'estimo e delle rendite catastali sulla base di criteri che facciano riferimento ai valori di mercato;

il termine per detta revisione, originariamente posto al 30 ottobre 1992 è stato spostato al 30 novembre 1992 dal decreto-legge n. 388 del 1992 in corso di conversione al Senato;

l'articolo 4 della legge n. 421 del 1992 istitutivo dell'ICI ha previsto che questa fosse applicata in base agli estimi e alle rendite catastali vigenti a seguito della revisione —:

se, e in che misura, intenda apportare modifiche in senso diminutivo agli estimi ed alle rendite catastali per i fabbricati siti nel comune di Venezia, atteso che per detto comune non può non avere rilievo, ai fini della fissazione delle tariffe d'estimo e delle rendite catastali, l'onerosità delle spese di manutenzione e conservazione per il centro storico oltre che l'incidenza su dette spese del degrado ambientale.

(4-08001)

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

il comune di Francofonte, in provincia di Siracusa conta una popolazione di circa 15 mila abitanti ed è sito in una zona particolarmente a rischio dal punto di vista della criminalità organizzata;

esso rappresenta, per il fatto stesso di essere crocevia tra le province di Siracusa, Catania e Ragusa, un punto nevralgico per quanto concerne il traffico di armi e stupefacenti;

secondo alcuni rapporti delle forze dell'ordine, lo spaccio e il consumo di droghe pesanti (eroina in modo partico-

lare) avrebbe subito negli ultimi anni un aumento notevole rispetto agli anni ottanta;

quest'anno gli omicidi avvenuti nel paese sono cinque più tre episodi cosiddetti di lupare bianche, mentre le rapine, i furti, gli scippi e altri tipi di reati, ormai, considerati normali non si contano più;

l'unica presenza dello Stato a Francofonte è fornita da una Caserma dei Carabinieri che dispone di solo 9 unità;

a causa di questa carenza di forze, la Caserma svolge praticamente solo servizio di ufficio, rimanendo aperta dalle ore 8,30 alle ore 12,30 e dalle ore 16,30 alle ore 19, cosicché per il pronto intervento i cittadini devono rivolgersi al 112 che ha sede nel capoluogo distante ben 65 chilometri —;

se il Ministro non ritenga necessario potenziare l'organico delle forze dell'ordine del comune di Francofonte al fine di controllare adeguatamente un territorio ormai considerato da tutti ad « alto rischio mafioso ».

(4-08002)

PISCITELLO, FINOCCHIARO FIDELBO e CANGEMI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 13 luglio veniva eletta al comune di Lentini la Giunta diretta dal geometra Antonino Mazzone in un clima inquietante per il fatto che, a pochi passi dall'Aula consiliare veniva data alle fiamme la macchina del consigliere Santo Ragazzi;

il 15 settembre il vice sindaco Francesco Marino rassegnava le dimissioni perché non condivideva il modo di agire e di operare del sindaco;

il 7 ottobre l'ingegnere capo del Comune veniva fatto oggetto di un gravissimo atto intimidatorio a colpi di pallettoni, senza precedenti nella storia politico-amministrativa della città, lungo la strada Lentini-Ragusa;

l'8 ottobre il sindaco in pieno Consiglio comunale dichiarava le dimissioni non solo da sindaco, ma anche da consigliere comunale;

il 14 ottobre il sindaco, non curante della dichiarazione resa in Consiglio, andava a presiedere sino ad una certa ora, la tanto discussa Commissione edilizia, già diffidata dall'Assessorato regionale agli Enti locali, per poi lasciare, in un gioco delle parti, la presidenza della Commissione all'assessore Linfazzi;

il 15 ottobre il Consiglio comunale dopo un lungo e tormentato dibattito decideva l'autoscioglimento;

il 19 ottobre in attesa della nomina del Commissario regionale veniva chiamato ad assolvere le funzioni sindacali, con una scelta più che discutibile dell'Assessorato regionale agli Enti locali, l'assessore non dimissionario Alfio Mastrogiacomo;

il 20 ottobre (nemmeno il tempo di insediarsi) il sindaco f.f. iniziava ad emettere i primi ordini di servizio per amici e conoscenti senza aver chiesto né il parere del segretario comunale né quello delle organizzazioni sindacali come invece prescrive la legge e il contratto;

il 28 ottobre il sindacato della Funzione pubblica insieme alla Camera del lavoro criticava l'operato del sindaco f.f.;

il 29 ottobre il sindaco f.f., un'ora prima dell'arrivo del Commissario regionale a Palazzo di Città, emetteva un ordine di servizio di ritorsione nei confronti del segretario della categoria Angelo Magnano, colpevole d'aver criticato il modo di agire del sindaco f.f.; sempre nella stessa giornata, non curante della presenza del Commissario regionale, presiedeva abusivamente, la tanto discussa e diffidata Commissione edilizia. Non contento di tutto ciò apriva, a parere degli interroganti in modo assolutamente arbitrario, le buste di una gara di appalto, e chiudeva il verbale, in modo del tutto anomalo, cioè suggerendo al Commissario la ditta, che a suo dire, aveva fatto l'offerta migliore. La lettera di

XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1992

diffida dell'Assessorato regionale agli Enti locali gruppo VIII per il rinnovo della Commissione edilizia scaduta da circa 10 anni era pervenuta al Comune fin dal mese di maggio scorso. Da allora nessun Commissario *ad acta* è stato inviato al Comune. Si è cioè avuta una diffida senza seguito ed effetto tanto è vero che è stata sistematicamente violata —:

di fronte ad un quadro così inquietante, a che punto siano le indagini sugli atti intimidatori perpetrati ai danni del dottor Santo Ragazzi e dell'ingegner Antonino Davolos;

se il Ministro non ritenga di predisporre immediati accertamenti sui fatti descritti e in particolare sugli atti deliberativi della Commissione edilizia del mese di ottobre sia sotto il profilo della legittimità, sia sotto il profilo del merito.

(4-08003)

PARLATO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali, del bilancio e programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere:

alla luce di quale logica trasparente o nel quadro di quali oscuri interessi si stiano effettuando, a pezzi ed a bocconi, travasi dall'ATI di Napoli all'ATI di Fiumicino e poi da qui all'ALITALIA di settori e funzioni ma non dei relativi addetti, con la conseguenza di far apparire i dipendenti di ATI di Napoli in esubero o sottoccupati. La CISNAL Trasporti ha denunciato infatti come dalle basi ATI di Roma Fiumicino stiano per passare all'ALITALIA i seguenti settori:

PER FCO personale;

APN FCO Addestramento personale navigante;

STO FCO Servizio tecnico Operativo;

COA FCO Coordinamento voli —:

se ciò risponda effettivamente a verità e quali siano in tal caso le obiettive necessità e le valide giustificazioni, anche

formali, a sostegno della « spoliazione » progressiva dell'ATI in favore dell'ALITALIA, con danni enormi alla società ed al suo personale ed in violazione sia delle ragioni per le quali essa beneficiò delle risorse dello intervento straordinario dello Stato nel Mezzogiorno che persino dalla recente convenzione ATI-Ministero dei Trasporti. (4-08004)

AUGUSTO BATTAGLIA e ALIVERTI. — *Al Ministro del turismo e spettacolo.* — Per sapere — premesso:

che la rappresentativa italiana Special Olympics ha partecipato alle Olimpiadi invernali di Albertville e che in detta trasferta gli atleti erano privi di divisa della nazionale, alloggiati in alberghi scadenti e con il vitto in alcuni casi immaniabile, mentre i due pulmini erano privi di catene;

che, nonostante le assicurazioni del CONI, analoghi inconvenienti si sono ripresentati per la squadra partecipante alle Olimpiadi Special Olympics di Barcellona;

che tutto ciò fa pensare ad una inaccettabile discriminazione nei confronti di atleti che, pur affetti da handicap psichico, si assoggettano a grandi sacrifici e danno vita a prestazioni agonistiche che non possono essere considerate di rango inferiore rispetto ad altre rappresentative;

che tali discriminazioni hanno portato alle dimissioni del Capo delegazione, nonché allenatore del settore nuoto, che ha pubblicamente denunciato le inadempienze della FISD;

quali iniziative intenda assumere per garantire pari dignità e trattamento agli atleti S.O.;

se non ritenga di avviare un'indagine sul funzionamento della FISD e di informare il Parlamento sui motivi del commissariamento disposto dal CONI nel marzo del 1992. (4-08005)

AUGUSTO BATTAGLIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso:

che ormai da otto anni è iniziata presso il Ministero della Pubblica Istruzione la pratica per la installazione di un busto raffigurante Anna Magnani presso l'omonima scuola di Via del Fontanile Anagnino in Roma;

che a tutt'oggi nonostante ripetute sollecitazioni a tutti i livelli istituzionali il busto non è stato collocato presso la scuola —;

i motivi che determinano l'inaccettabile ritardo;

quali iniziative s'intendano assumere per una rapida soluzione della vicenda.

(4-08006)

TURRONI, APUZZO e BETTIN. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la finanziaria del 1988 stanziò 30 mila miliardi per l'edilizia sanitaria e un apposito nucleo di valutazione presso il Ministero della sanità fu incaricato di valutare i progetti inviati dalle singole regioni;

nello stesso anno si costituisce a Bologna la STS spa, società che opera « nel campo della sanità sia pubblica che privata ». Si occupa « del compimento di indagini e/o studi di fattibilità tecnica ed economica; ... la predisposizione e il coordinamento di progettazioni integrate », ecc. (cfr. visura camerale, camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura). Il consiglio di amministrazione della STS spa risulta formato da persone legate alla imprenditoria edile della Lega delle cooperative: Giordani Mauro (ex direttore tecnico CCC), Guiduzzi Walter (presidente Edilcoop di Crevalcore), Saetti Ruben (direttore tecnico CMB Carpi), Tangerini Piero (capo settore *marketing* Edilter Bologna), Guidi Maurizio (ex vicepresidente Edilcoop Crevalcore e attuale procuratore del Sistema di Modena), Zuccarelli Sergio

(capo settore personale CMB Carpi). Presidente di STS è Germano Bulgarelli, ex assessore regionale alla sanità e agli affari istituzionali;

la STS risulta proprietaria della rivista trimestrale di edilizia sanitaria *TS*, il cui direttore responsabile è l'architetto R. Palumbo che tra le altre cose è membro del nucleo di valutazione del Ministero della sanità per l'edilizia sanitaria. Nel comitato scientifico figurano il direttore tecnico di STS Arbizzani, il presidente di STS Bulgarelli, il progettista del nuovo ospedale di Modena R. Del Nord, l'ex assessore al comune di Milano ora inquisito dalla magistratura nell'inchiesta « mani pulite » Epifanio Licalzi, il direttore del servizio programmazione sanitaria del Ministero della sanità nonché membro del nucleo valutazione Paderni, il funzionario del Ministero della sanità Morini, il direttore sanitario del S. Orsola di Bologna Zanetti anch'esso membro del nucleo di valutazione del Ministero e consulente in molti studi di fattibilità. Il comitato di redazione della rivista *TS* è composto da Barbiani, collaboratore di Palumbo in vari progetti e da Ridolfi, coprogettista del progetto del raggruppamento di imprese a cui è stata aggiudicata la concessione per il nuovo polo ospedaliero di Modena;

nel 1988 l'assessore regionale alla sanità incarica STS e Techint del « lavoro di analisi dell'intero patrimonio edilizio esistente in sanità nella regione Emilia-Romagna », ... « della elaborazione di modelli e tipologie per i settori extraospedalieri ... ». Tale lavoro è propedeutico alla elaborazione del programma regionale per gli interventi in edilizia sanitaria. Di tale incarico si trova rendiconto nel n. 8, gennaio 1991, della rivista *TS*, numero monografico dedicato all'Emilia-Romagna, nel quale il funzionario dell'assessorato alla sanità Andreotti, presenta i risultati dell'indagine. Il consorzio STS-Techint predispone dunque il censimento del patrimonio edile dell'intera regione, acquisendo un notevole patrimonio di conoscenze, e collabora con la regione stessa alla elaborazione dei materiali per la riorganizzazione

della rete ospedaliera, al fine di ottenere i finanziamenti *ex* articolo 20;

come appare nel n. 8 della rivista *TS* numerosi studi di fattibilità o progetti per gli interventi di edilizia ospedaliera in Emilia-Romagna risultano elaborati da STS e/o dall'ingegner Zingaretti e dall'architetto R. Palumbo. Numerose USL incaricano i suddetti di elaborare i progetti da inviare a Roma per accedere ai finanziamenti: nuovo ospedale Val d'Arda USL 3, ampliamento ospedale Maggiore Bologna USL 27, nuovo ospedale Sassuolo USL 17, ampliamento ospedale USL 36 Lugo, nuovo ospedale USL 5 Fidenza, recupero S. Orsola USL 28 Bologna, nuovo ospedale USL 31 Cesena, ampliamento policlinico Modena USL 16, nuovo ospedale Codigoro USL 33, ampliamento ospedale Mirandola USL 15;

come in precedenza ricordato, l'erogazione dei fondi stanziati dalla finanziaria 1988 prevede che i progetti inviati dalle regioni e dalla USL siano valutati dal nucleo di valutazione del Ministero della sanità di cui fanno parte tra gli altri Palumbo, Zanetti, Paderni;

nel contesto sopradescritto, in data 24 luglio 1989 la USL 16 di Modena nomina una « Commissione per lo studio di fattibilità progettuale degli interventi di edilizia ospedaliera » che delibera il quadro generale per la costruzione del nuovo ospedale e per la ristrutturazione del policlinico. Membri di questa commissione figurano: Palumbo, Zanetti, Pellicani, Quaranta, Alberigi, Crocioni, Pinelli. Il 15 gennaio 1990 la commissione elabora oltre che il piano generale anche il progetto guida per la gara di concessione per la realizzazione del nuovo polo, individuando, in seno alla commissione, Palumbo e Crocioni come « professionisti progettisti ». Collaborano alla realizzazione del progetto guida (cfr. intestazione progetto guida) l'architetto M.G. Barbiani, il dottor Zanetti, gli ingegneri Galligani, Lejeune, Lopresti, il professor F. Nicolucci. Il progetto viene inviato a Roma per l'approvazione del nucleo di valutazione di

cui fanno parte gli stessi Palumbo e Zanetti. L'USL 16 di Modena indice un appalto concorso per il nuovo polo ospedaliero e nomina una commissione aggiudicatrice. Partecipano un raggruppamento di imprese guidato da (cfr. intestazione progetto offerta): CCC Consorzio Cooperative Costruzioni Bologna, CCPL Reggio Emilia, Aerotecnica Marcelli Milano, Cogefar Impresit Milano, CER Bologna, Philips Monza. I progettisti sono: architetto Andreucci, collaboratore architetto Ridolfi (redattore rivista *TS*) di CSPE, gli ingegneri Borghi, Marruso, Montorsi di Italconscoop, l'ingegner Cinti di Meta, l'ingegner Cremonesi per la Philips, l'STS per il progetto sanitario consulente dottor Baldi; il coordinamento tecnico generale è condotto dall'architetto R. Saetti di CMB e STS e dall'architetto S. Santin di Cogefar Impresit. Oltre al cartello sopracitato partecipano la Maltauro e la olandese Holzmann;

a conclusione del lavoro di esame dei progetti, la commissione aggiudicatrice nominata dall'USL 16 non aggiudica un progetto ma individua quello del CCC come quello economicamente più vantaggioso per l'amministrazione, demandando modifiche da apportarvi ad una trattativa « a mezzo di un nominando comitato di alta vigilanza ». Nominato tale comitato, ne fanno parte — tra gli *ex* membri della commissione aggiudicatrice — Palumbo e Saccani;

il giorno 17 novembre 1992 il presidente della STS in una conferenza stampa ha confermato di avvalersi, per la progettazione delle strutture sanitarie, di tecnici che ne fanno parte del nucleo di valutazione del Ministero della sanità ed anche di 25 sanitari —;

se il Ministro della sanità ritenga trasparente e compatibile con elementari norme di buona amministrazione la singolare coincidenza e sovrapposizione di ruoli nelle vesti di controllore e controllato di alcune società e persona sopra indicate, in particolare se facenti parte sul nucleo di valutazione del Ministero della sanità;

se altri componenti il nucleo di valutazione del Ministero della sanità prestino la propria opera per altre società o imprese che hanno presentato progetti e richieste di finanziamento per la realizzazione di ospedali o di altre strutture di competenza del nucleo medesimo;

se in particolare alcuni di essi siano collaboratori della Fiat Engineering;

a che punto siano, se siano stati approvati, se siano stati affidati e a chi i lavori, gli interventi di edilizia sanitaria in Emilia-Romagna presentati nel n. 8 della rivista *TS* gennaio 1991;

a quanto ammontino i costi di ristrutturazione del patrimonio edilizio sanitario dell'Emilia-Romagna indicate in premessa e se sono state verificate e con quale esito eventuali discordanze tra i correnti costi di mercato e quelli effettivi delle predette ristrutturazioni. (4-08007)

PRATESI e TURRONI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e della previdenza sociale e per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

la Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna in data 21 luglio 1992 ha approvato la Delibera n. 3615 con la quale si provvede a riaccendere l'erogazione del mutuo integrativo ventennale di nove miliardi di lire (530 milioni annui per 22 annualità) alla Parmasole società cooperativa a r.l. con sede in via Barghetto 12, Parma;

tale deliberazione fa seguito ad un accordo (contenuto nel Decreto n. 13 del 25 settembre 1986 dell'Assessorato all'Agricoltura) che prevedeva la ristrutturazione ed il rilancio dello stabilimento Arrigoni S.p.A.; nello stesso anno la Parmasole ha acquistato la ditta Arrigoni & C. utilizzando anche finanziamenti regionali (è miliardi a fondo perduto a 9 miliardi a credito agevolato), con l'impegno di « non mutuare la destinazione degli impianti per almeno cinque anni dalla data degli accer-

tamenti finali » (avvenuti il 15 marzo 1989), pena la restituzione dei benefici concessi;

la Parmasole ha nel frattempo: conferito l'ex stabilimento Arrigoni ad *Intercompany S.r.l.*, in data 15 marzo 1991; non ha rispettato gli impegni occupazionali previsti nell'accordo sottoscritto, licenziando in data 30 aprile 1991 tutti i dipendenti fissi per riassumerli in data 1° maggio 1991 nel settore industria come *Intercompany S.r.l.*; ha disatteso il piano di ristrutturazione, prevedendo la chiusura dello stabilimento, dopo averne smantellato gli impianti e licenziato i residui 50 dipendenti fissi dopo 6 mesi di Cassa Integrazione Ordinaria annunciata il 20 luglio 1992;

la società cesenate (amministrazione comunale, organizzazioni sindacali e cittadini) si è nel frattempo mobilitata per difendere l'insediamento produttivo ex Arrigoni e l'occupazione da esso garantita, denunciando l'inaccettabile gestione che dell'intera vicenda, sin dai suoi inizi, ha fatto la società Parmasole —:

se i Ministri siano a conoscenza dei fatti esposti e quali siano le valutazioni in merito a tale vicenda;

se non reputino opportuno adoperarsi affinché la situazione alla ex Arrigoni sia positivamente risolta con il rilancio dello stabilimento anziché la chiusura prevista dall'attuale proprietà;

se non ritengano opportuno adoperarsi affinché vengano revocati i finanziamenti a favore della Parmasole, vincolando ad una positiva soluzione della « vertenza-Arrigoni » ogni ulteriore contributo. (4-08008)

AUGUSTO BATTAGLIA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito della USL RM/1 con sede in Roma si è da tempo instaurato un clima di diffuso malcontento tra gli operatori dipendenti, sfociato in aperta contestazione con conseguente inoltro di esposti

alla dirigenza della stessa USL, nonché alla Procura della Repubblica di Roma, essendo state ipotizzate irregolarità di rilievo penale;

tale preoccupante fenomeno troverebbe le sue radici e stretti collegamenti in una iniziale faziosa ed illegittima attribuzione di posti chiave e di responsabilità a vari personaggi non in funzione di merito e preparazione professionale, ma legati a ben definiti gruppi politici —:

se non ritenga opportuno aprire una seria ed approfondita indagine per accertare il reale stato di degrado gestionale della USL RM 1;

se sia vero che l'attuale vice Direttore Amministrativo sia stato oggetto di una serie di provvedimenti di favore e nei suoi confronti sia stato illegittimamente applicato il disposto dell'articolo 1 della legge 20 maggio 1985, n. 207, consentendogli di passare, con doppio salto di livello, dalla qualifica di Ispettore d'Igiene coordinatore (liv. VII) alla qualifica di V. Direttore Amministrativo (liv. IX) sul presupposto, che sarebbe risultato falso, e che ha indotto in errore lo stesso CO.RE.CO., che possedesse i requisiti previsti;

se risponda ancora a verità che, in aggiunta alla sopra descritta illegittima promozione, sia stato consentito al dipendente stesso di assommare a tutt'oggi due distinte incompatibili funzioni: quella di Vice Direttore Amministrativo (ruolo amministrativo) e quella di operatore di vigilanza ed Ispezione (ruolo sanitario) con il mantenimento della tessera di ufficiale di Polizia giudiziaria, con la contestuale corresponsione di due distinte indennità;

se risponda al vero che regione Lazio ed USL RM 1 non abbiano ottemperato alle disposizioni di revoca dei suddetti illegittimi provvedimenti da parte della Presidenza del Consiglio — Dipartimento della Funzione Pubblica;

se risponda al vero che al medesimo dipendente siano state affidate da Enti Pubblici ed Aziende Municipalizzate quali ACOTRAL — ATAC — Assessorati Ambiente

e Annona dal comune di Roma e da eventuali altri soggetti pubblici e privati, distinte consulenze, nonché che svolga attività d'insegnamento;

se risponda al vero, come pubblicato anche da organi di stampa, che presso il Servizio Veterinario della USL RM 1 esista da tempo una situazione di esasperata conflittualità sfociata nell'invio da parte del personale dipendente del suddetto servizio, di esposti e denunce alla Dirigenza della stessa USL nonché alla Procura della Repubblica di Roma;

se sia vero che da tali denunce emergerebbero minacce gravi, abuso di Ufficio, violazione di norme che presiedono agli interventi di ispezione di ordini di servizio che toglierebbero ogni autonomia ed iniziativa agli Ispettori d'Igiene, garantite peraltro dalle norme del codice di procedura penale e dal decreto del Presidente della Repubblica 821 del 7 settembre 1984;

se risponda al vero che l'intero staff dei collaboratori del servizio veterinario Ispettori d'Igiene e personale Amministrativo abbiano tutti presentato distinte domande di trasferimento motivate da una intollerabile situazione ambientale, segnalata come autoritaristica, persecutoria e di gravissima turbativa al corretto andamento del servizio;

se risponda al vero che il responsabile del servizio, che sarebbe altresì Responsabile del coordinamento di tutti i servizi veterinari del comune di Roma, svolga la libera professione in ambulatorio Veterinario privato;

tutto quanto sopra premesso, quali provvedimenti siano stati finora adottati o si intendano adottare nei confronti delle segnalate gravissime situazioni. (4-08009)

BATTISTUZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se risponda a verità quanto pubblicato in data odierna dal quotidiano « MF » a proposito del parere contrario alla trasformazione in spa e alla privatizzazione di INA dato dal

professor Guarino nel febbraio scorso nella sua veste di consulente dell'INA pochi mesi prima di firmare come ministro il decreto-legge che ha trasformato in spa l'INA stesso e avviato il relativo processo di privatizzazione;

come si concilino le posizioni professionali del ministro dell'industria con la necessità politica di avviare al più presto, proprio con l'INA, il piano di privatizzazione del Governo. (4-08010)

CORSI, VISCARDI, PIERO ANGELINI, LUCCHESI, NAPOLI, GALLI, CANCIAN e CILIBERTI. — *Ai Ministri del tesoro e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con interrogazione n. 4-07715 del 16 novembre 1992 si segnalavano delicati problemi di trasparenza connessi a voci circolate su possibili voti di scambio che potevano inquinare le nomine di metà della deputazione del Monte dei Paschi che, come è noto, spetta al comune di Siena;

dopo che il Consiglio Comunale di Siena, nei giorni scorsi, ha provveduto a tale adempimento nominando i propri rappresentanti, la stampa ha annunciato che si sono registrati dimissioni dai rispettivi gruppi di alcuni consiglieri comunali con polemiche dichiarazioni riferite anche ad accordi sotterranei che avrebbero determinato procedure e risultati non limpidi;

in particolare viene sottolineata la circostanza che avrebbero partecipato alla discussione ed alla votazione consiglieri comunali dipendenti del Monte dei Paschi di Siena ovvero rappresentanti del Monte in consigli di amministrazione di società controllate o partecipate;

ciò si porrebbe in contrasto con il principio generale dell'ordinamento amministrativo in base al quale ogni soggetto, direttamente o indirettamente interessato al provvedimento da adottare, deve necessariamente astenersi dal partecipare e dall'assistere alla formazione dello stesso perché viene a crearsi una situazione di

incompatibilità, venendo a mancare la serenità e l'imparzialità richieste nelle determinazioni da assumere anche alla luce del precetto costituzionale di imparzialità sancito dall'articolo 97 della Costituzione;

tale affermazione appare non priva di fondamento ove si pensi che il Monte dei Paschi di Siena risulta essere:

« vigilato » dal comune di Siena che non solo nomina nella deputazione propri rappresentanti e sindaci revisori, ma addirittura ne vincola il mandato a determinati comportamenti attraverso un documento programmatico votato in premessa alle nomine stesse;

svolge funzioni di esattore e tesoriere del comune di Siena;

eroga ogni anno cifre cospicue al comune di Siena, cifre che rappresentano continuativamente somme che concorrono all'equilibrio del bilancio stesso;

la forma di votazione adottata, consentendo a ciascun consigliere comunale di indicare quattro nominativi su quattro da eleggere, è stata tale da non garantire la partecipazione autonoma delle minoranze secondo quanto, viceversa, sembrerebbe stabilito dallo statuto del comune di Siena in tema di rappresentanze dello stesso —

quali iniziative, secondo le rispettive competenze, intendano assumere al fine di sospendere ogni adempimento in ordine alla ricostituzione della deputazione amministratrice del Monte dei Paschi di Siena in attesa di provvedere urgentemente agli accertamenti necessari diretti a garantire la piena trasparenza e legittimità, formale e sostanziale, delle procedure adottate e delle vicende esposte, per assicurare la comunità senese che il rinnovo così sofferto della deputazione non viene gravato da pesanti ombre che ne potrebbero turbare l'attività, ma potrà costituire una occasione di sereno e positivo rilancio del grande Istituto di Credito Senese. (4-08011)

PARLATO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

in data 15 novembre 1992, il quotidiano *Avvenire*, nella pagina curata dall'ufficio per le comunicazioni sociali della Diocesi di Sessa Aurunca, ha pubblicato un articolo del vescovo, monsignor Agostino Superbo, con il titolo « Difendere ed apprezzare le bellezze della comunità » ed il seguente occhiello: « Le opere naturali ed artistiche destinate ad un freddo abbandono »;

nella nota il monsignor Superbo è contenuta una grave denuncia;

vi si legge, tra l'altro: « Bellezza oltraggiata, potrebbe essere il nome della nostra terra. Il Creatore di ogni bene l'ha guardata con tenerezza dotandola di frutti ricchi e di artisti sensibili, ma oggi un pugno di uomini, accecati dalla cupidigia, offendono ogni bellezza vera per inseguire i vuoti miraggi del denaro. Tutto questo avviene tra l'indifferenza più penosa, come se offesa ed oltraggio non toccassero la nostra dignità ed il futuro delle nostre famiglie. Pur nella sua estrema gravità, questa forma di apatia impallidisce di fronte alla vile cecità che non vuole vedere e reagire di fronte alle ignobili azioni di chi, forte solo di una violenza brutale, calpesta il volto dell'uomo, immagine viva della bellezza infinita del volto di Dio. Vi sono le subdole vessazioni quotidiane che molti subiscono e tutti coprono, ma, in questi giorni, il disprezzo dell'uomo ha assunto forme di spavalderia, ingigantita dalla nostra viltà. In questi ultimi tempi alcuni tra noi sono stati pubblicamente percossi da chi vorrebbe, così, rafforzare il suo dominio in queste città: tutti lo sanno, molti sospettano, nessuno parla. Come se il fatto non ci riguardasse. »;

è chiaro il riferimento, nell'articolo del vescovo di Sessa Aurunca, ad episodi di intimidazione e di violenza di chiaro stampo camorristico —:

quali iniziative siano state assunte dalle forze di polizia riguardo ai fatti denunciati da monsignor Agostino Superbo e quali provvedimenti siano stati adottati dall'autorità giudiziaria;

nel caso tali iniziative non siano state assunte e detti provvedimenti non adottati, quali siano, in verità inspiegabili, i motivi che abbiano eventualmente « consigliato » a forze dell'ordine e Magistratura di non occuparsi di fatti, a giudizio del Vescovo, ed anche dell'interrogante, gravissimi.

(4-08012)

PARLATO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio ed artigianato, dell'agricoltura e foreste, per il coordinamento delle politiche comunitarie e dei rapporti con le regioni, del tesoro, di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

con deliberazione della Giunta regionale della Campania 2913/88 fu approvato, tra gli altri, il progetto di elettrificazione di case rurali sparse per il comune di Ciano Vetusto (Ce) e fissato nel 28 marzo 1990 il termine entro il quale le espropriazioni ed i lavori dovevano essere portati a compimento da parte dell'ENEL;

tale termine, con decreto del presidente della Giunta regionale 4017/90, fu prorogato al 28 marzo 1991 ed, ulteriormente, al 28 marzo 1992 con decreto 2402/91 in cui veniva espressamente stabilito che « trascorso il quale non si esamineremo ulteriori proroghe »;

invece, recentemente un'ennesima proroga è stata concessa all'ENEL per ultimare i lavori;

gravissimi i danni perpetrati: tra l'altro è stato distrutto gran parte di un rigoglioso fondo agricolo con nocciolo, uliveto e susineto;

l'opera di elettrificazione, dal costo di svariati milioni, che l'ENEL ha realizzato interessa un solo fabbricato rurale che, peraltro, poteva essere raggiunto con un prolungamento della linea elettrica già esistente e distante solo duecento metri;

tale situazione è stata oggetto di un esposto presentato al procuratore generale presso la Corte dei Conti ed al procuratore della Repubblica presso il Tribunale di S. Maria Capua Vetere —:

quali siano state le motivazioni che hanno indotto la Giunta regionale della Campania ad approvare e finanziare il citato progetto di elettrificazione dal costo di svariati milioni mentre lo stesso risultato poteva essere conseguito con il prolungamento della vicina linea elettrica evitando in tal modo l'ennesimo sperpero di danaro pubblico;

quali provvedimenti siano stati adottati dalla Corte dei Conti e dalla procura della Repubblica di S. Maria Capua Vetere a seguito dell'esposto di cui in premessa;

quali iniziative si intendano assumere, per quanto di competenza, perché siano perseguite tutte le responsabilità per un vicenda che ha molti punti oscuri, non escluso, a giudizio dell'interrogante, un caso lampante di clientelismo o addirittura — in ipotesi — di esborso di tangenti a beneficio di qualche compiacente personaggio. (4-08013)

PIERONI e TURRONI. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

tra Amministrazione Postale ed Ente F.S. si è attivata una sinergia negativa che ha prodotto, e continua a produrre, una costante diminuzione del trasporto su rotaia e la movimentazione del traffico postale e un complementare costante aumento del trasporto su gomma, più costoso e inquinante;

fino agli anni '70 il trasporto su rotaia è stato uno dei punti di forza del recapito, un servizio in grado di indurre risparmio ed efficienza. Oggi il lavoro di smistamento diretto convogli-portalettere si svolge soltanto sulle direttrici Milano-Roma-Napoli, Milano-Bari e Torino-Milano-Venezia, ma le condizioni di lavoro su questi « treni ambulanti » (come vengono definiti i convogli sui quali si smista la posta) sono pessime: su 104 vetture una ventina sono in manutenzione e il 70 per cento mostra visibili segni di decadenza, su di esse spesso mancano acqua e riscal-

damento e i postini sono addirittura costretti a portarsi da casa stufette di fortuna;

le Ferrovie non offrono alcuna garanzia al servizio postale: in molte stazioni le soste sono così ridotte da non consentire le operazioni di carico e scarico dei sacchi che così continuano a viaggiare sino al capolinea per poi tornare indietro;

l'Amministrazione postale per converso investe per quote sempre maggiori in mezzi di trasporto su gomma, dal « Fiorino » al « Tir 190 », che attraversano quotidianamente il paese aumentando la congestione stradale e le emissioni inquinanti è — cosa altrettanto importante — i costi di esercizio (manutenzione, riparazioni e perfino il lavaggio sono affidati all'estero a prezzi non certo contenuti) —:

quali misure si intendano assumere per porre fine a questo circolo vizioso, che conduce alla divaricazione fra due servizi essenziali per il Paese, con aggravio di spesa e negative ricadute tanto per le condizioni in cui i servizi si svolgono quanto per la qualità degli stessi in rapporto alle giuste esigenze degli utenti. (4-08014)

POLI BORTONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per i beni culturali e ambientali, dell'ambiente, del turismo e spettacolo, della sanità, dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, della marina mercantile, del commercio con l'estero, del lavoro e previdenza sociale, delle poste e telecomunicazioni, dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali, della pubblica istruzione, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste, dei trasporti, del bilancio e programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, delle finanze, del tesoro, della difesa, degli affari esteri, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se negli ultimi due anni sono stati nominati direttori generali;

i nomi, i titoli, i *curricula* ed i criteri di nomina. (4-08015)

CELLAI. — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

recentemente il CORECO di Prato ha approvato a maggioranza il bilancio consuntivo del CONSIAG 1990 —:

1) se risponda al vero il fatto che il Presidente di tale CORECO, Francesco Lo Re, sia consulente di Enti e Istituti di riposo gestiti direttamente dal comune di Prato e, dunque, in situazione di palese incompatibilità rispetto al ruolo di Presidente del CORECO pratese;

2) se risponda al vero il fatto che il CORECO di Prato avrebbe incredibilmente approvato il bilancio consuntivo 1990 prima di esaminare quello 1989;

3) se risponda al vero che nel bilancio 1990 risulterebbe chiaramente che costi gestionali relativi alla gestione GAS sono stati indebitamente inseriti come costi della gestione acqua, determinando (essendo le tariffe acqua legate liberamente ai costi, mentre quelle per il GAS sono decise dal CIPE) tariffe per l'acqua più alte del dovuto per i cittadini al fine di un conseguimento di utili gestionali indebiti;

4) se risponda al vero che il bilancio 1989 del CONSIAG contiene oltre 1 miliardo di spesa per incarichi professionali;

5) se non si reputi opportuna un'indagine in merito da parte della Procura Generale della Corte dei Conti;

6) se risponda al vero che la Magistratura pratese stia già indagando sui bilanci 1989-1990 del CONSIAG. (4-08016)

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

considerato anche il clima che si è creato a Milano in relazione allo scandalo delle tangenti, se corrisponda al vero che sia previsto lo spostamento del giudice

Gherardo Colombo dal tribunale di Milano — facente parte del *pool* dei magistrati anti-tangenti — a quello di Palmi, e ciò sulla base di un criterio ispirato alla massima *promoveatur ut amoveatur*.

(4-08017)

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

con legge regionale 34/86 la regione Calabria, nel recepire il primo accordo nazionale di comparto, ha statuito, nell'articolo 19, il riequilibrio tra anzianità giuridica e anzianità economica, indicando in esso anche i criteri attraverso cui realizzare tale obiettivo;

in sede di applicazione della norma sono stati, nei fatti, stravolti i criteri normativi per cui si è operata una profonda disparità di trattamento tra dipendenti regionali a secondo che essi siano assegnati alle strutture del Consiglio o a quelle della Giunta, pur se appartengono allo stesso livello funzionale;

ciò introduce una ingiusta e inaccettabile disparità di trattamento che si configura come grave discriminazione prima ancora che come una violazione di precise norme giuridiche che garantiscano diritti intangibili;

ai lavoratori interessati è stata lasciata, come unica strada di difesa dei propri diritti, solo quella giudiziaria che, da una parte allunga i tempi della riaffermazione di un criterio di giustizia e, dall'altra produce sperpero di danaro pubblico attraverso una vicenda assurda dentro cui appare strumentale la resistenza della regione Calabria nell'applicazione di un principio così importante —:

se sia a conoscenza di questa grave lesione dei diritti dei lavoratori e se non ritenga di dovere intervenire — attraverso i Ministri competenti — perché la strana vicenda sia chiusa subito positivamente, riaffermando inalienabili criteri di uguaglianza che non possono essere messi in

forse da atteggiamenti che rischiano di apparire come arroganti discriminazioni.

(4-08018)

TURRONI, RUTELLI, APUZZO, BETTIN, BOATO, CRIPPA, DE BENETTI, GIULIARI, LECCESE, MATTIOLI, PAISSAN, PECORARO SCANIO, PIERONI, PRATESI, RONCHI e SCALIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

è in corso di realizzazione da anni, in provincia di Forlì, il così detto « Schema acquedottistico della Romagna », consistente nella diga di Ridracoli ed in un numero imponente di opere ad essa connesse;

l'importo complessivo dei lavori fin qui realizzati è superiore ai 610 miliardi circa;

il 1° appalto, relativo alla sola diga, aggiudicato nel 1975, stabiliva quale base d'asta l'importo di lire 11.300 milioni mentre l'aggiudicazione venne effettuata per un importo di lire 26.639.340.338 con una maggiore spesa di oltre 15 miliardi;

successivamente per effetto di perizie di variante e suppletive, di revisione prezzi, di interessi e transazioni il conto finale alla sola diga è stato calcolato in lire 143.592.722.000; tali lavori sono stati realizzati da un Consorzio di imprese denominato Coridra, costituito da Cogefar, Lodigiani e CMC.

Numerosi altri successivi appalti che riguardano opere connesse alla diga hanno ugualmente comportato aumenti notevolissimi dei costi delle opere. Le ditte aggiudicatarie di appalti successivi sono nuovamente il Coridra, la CCC di Musile di Piave, la Torno, la Maltauro, la CMC ed altre.

Per 18 appalti, aggiudicati in riferimento a diverse procedure di legge si è verificato che l'importo dei lavori a base d'asta fosse previsto in lire 128 miliardi, che l'aggiudicazione fosse determinata in

lire 104 miliardi, che il costo finale delle opere collaudate fosse pari a lire 178 miliardi.

L'ente realizzatore è il Consorzio Acque per le province di Forlì e Ravenna, costituito fra comuni e province.

I finanziamenti utilizzati per la realizzazione dell'opera provengono dalla regione Emilia-Romagna, dai comuni e dagli altri enti consorziati e dallo Stato.

I comuni hanno sostanzialmente delegato al Consorzio ogni funzione e non hanno esercitato quindi alcun controllo né hanno definito alcun indirizzo.

Il Consorzio ha affidato lavori e incarichi di progettazione a numerosi soggetti facenti riferimento ad una molteplicità di forze politiche secondo una consolidata pratica lottizzatoria e spartitoria che coinvolge forze di governo locale ed anche forze di opposizione.

In tal modo consociativo di operare, il Consorzio si è garantito l'assenza di una seria opposizione, sia interna, sia esterna negli enti consorziati e nelle forze politiche locali. Fanno eccezione naturalmente i Verdi, tutte le associazioni ambientaliste ed anche alcuni esponenti politici che non sono riusciti a coinvolgere i loro partiti. Il Consorzio, per conquistare propandisticamente il consenso, costruisce fontane, distribuisce fondi e contributi milionari, organizza feste per migliaia di persone, fa convegni, costosissimi e campagne pubblicitarie a tappeto.

Feste, convegni e campagne pubblicitarie sono offerte quasi sempre dalle imprese che realizzano le opere, mentre per la distribuzione di fondi, contributi e realizzazione di opere in favore di alcuni comuni e altri enti e per la costruzione di fontane autocelebrative, il Consorzio usa impropriamente ed illegittimamente danaro che gli proviene dagli Enti Pubblici soci, dalla regione e dallo Stato e destinato ad altre finalità. Il clima che circonda quest'opera è soffocante, di tipo sovietico ed il Consorzio Acque rappresenta uno degli ultimi esempi sopravvissuti di « socialismo reale, nel pianeta ». I comuni associati hanno contratto mutui per 240 miliardi ed an-

nualmente sopporteranno fino al 2020 ed oltre spese per ammortamento di diverse decine di miliardi.

La abnorme lievitazione dei costi, ricade quindi sui comuni, sulla regione e sullo Stato.

La pratica lottizzatoria e spartitoria ha ridotto ai soli adempimenti formali le doverose verifiche e i controlli, consentendo al Consorzio di operare al di fuori di qualsivoglia reale controllo —:

se non intendano i ministri competenti acquisire una esauriente documentazione relativa a tutti gli appalti effettuati dal Consorzio Acque dalla sua istituzione fino ad oggi, per verificare in che modo possono essersi determinati gli aumenti di costo predetti in considerazione del fatto che l'opera è stata realizzata con pubblico denaro, compresa quello erogato dallo Stato;

quali inoltre siano state le motivazioni che hanno indotto il Consorzio Acque in numerosi casi a far uso della trattativa privata e della estensione di appalto della concessione;

quali verifiche intendano effettuare il Ministro dei LL.PP. ed il Ministro del Tesoro per accertare se anche negli appalti del Consorzio Acque le ditte coinvolte nelle inchieste « mani pulite » non abbiano utilizzato, al fine di aggiudicarsi i lavori, i metodi ormai ampiamente resi noti sia dalle inchieste in corso sia dalle dichiarazioni del dottor Zamorani, di Lodigiani e di altri pentiti;

se non intendano i Ministri competenti, acquisiti tutti gli elementi del caso inviare gli atti alla Corte dei Conti perché questa accerti se siano stati commessi abusi in ordine alla correttezza contabile degli appalti e di tutta l'attività del Consorzio Acque;

quali iniziative si intendano adottare per vigilare come sono stati e vengano spesi i soldi pubblici per la realizzazione dell'opera in parola e per verificare la congruità della spesa e le modalità con cui essa è stata determinata. (4-08019)

PISCITELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.*

— Per sapere — premesso che:

le inondazioni del territorio fiorentino dei giorni scorsi hanno messo in risalto i limiti dell'attività di previsione e prevenzione degli organi dello Stato preposti alla protezione civile;

il Corpo nazionale dei vigili del fuoco ha potuto fare fronte all'emergenza soltanto ricorrendo, come al solito, al raddoppio dell'orario di lavoro del personale e garantire i soccorsi solo grazie allo spirito di sacrificio e di abnegazione di questo;

il servizio nazionale di protezione civile ha di nuovo mostrato tutti i limiti dovuti alla mancanza di coordinamento degli organismi che concorrono alla protezione civile al punto che il Consiglio dei ministri ha ritenuto necessario istituire con decreto del 4 novembre 1992 un Comitato operativo che dovrà coordinare gli interventi di soccorso nelle zone colpite da calamità;

l'interrogante ritiene opportuno prendere in seria considerazione la proposta di legge n. 1781 presentata in data 26 ottobre 1992 dagli onorevoli Piscitello, Bolognesi, Calini Canavesi, Impegno, Nuccio, Pecoraro Scanio, Ronchi, Soriero, dove si propone la collocazione del Corpo nazionale vigili del fuoco alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei ministri e si attribuisce a questa struttura il compito di coordinare le forze che concorrono alla protezione civile nelle fasi di previsione, prevenzione e soccorso —:

se si ritenga legittimo e positivo ai fini del soccorso utilizzare numerosi vigili del fuoco anche per 72 ore consecutive di lavoro con pasti al limite della decenza e facendoli riposare per qualche ora in condizioni prive di qualsiasi conforto indispensabile;

se si ritenga tollerabile che nello stesso tempo altri vigili del fuoco tecnici alloggiassero in albergo;

se si intenda retribuire a tutti i vigili del fuoco intervenuti il compenso di tutte le ore in cui sono stati impiegati nelle operazioni di soccorso, comprese quelle necessarie a recuperare le forze;

se sia ancora il caso di soprassedere alle carenze di coordinamento degli organismi che concorrono alla protezione civile ed al dualismo delle competenze. (4-08020)

PISCITELLO. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

il nucleo elicotteri dei vigili del fuoco di Ponte Cagnano (SA) copre il vasto territorio di tutta la regione Campania, la provincia di Potenza e il nord della Calabria fino a Lametia Terme:

il decreto ministeriale 11014/3210 del 26 luglio 1991 si riferisce solo all'orario entro il quale può essere impiegato in volo l'elicottero e non all'orario del personale che deve continuare ad essere 12-24/12-48. Orario effemeridi VFR significa possibilità di volare alba-tramonto $\pm 30'$. Si tenga presente che i requisiti tecnici in possesso degli elicotteri VV.F. ne permettono il volo a vista o VFR anche di notte (alcuni persino in volo IFR o strumentali); alla luce delle ultime normative che hanno istituito i brevetti di piloti e specialisti VV.F. sono state istituite anche abilitazioni al personale per il volo a vista notturno e per il volo strumentale e che per un buon rendimento tecnico-operativo l'organico di ogni nucleo dovrà essere di trenta unità;

il nucleo elicotteri di Ponte Cagnano conta attualmente di un organico in forza di 18 unità di cui 7 piloti, 10 specialisti, 1 non operativo, notevolmente al di sotto di quello necessario;

lo stesso nucleo è dotato di soli 3 elicotteri di cui uno utilizzato per servizi di eliambulanza in convenzione con la USL di zona —:

se ritenga opportuno che dallo scorso agosto sia stata aperta una linea di volo trasferendo un elicottero a Napoli, sbilanciando così il tempo d'intervento sul

territorio da parte del Nucleo a discapito delle province di Potenza e Cosenza;

quali provvedimenti intenda adottare per colmare tempestivamente il vuoto organico e per incrementare il parco velivoli dal momento che tre soli elicotteri, per soddisfare le esigenze tecniche di manutenzione e ispezione, non sono sufficienti ad assicurare la continuità del servizio;

se intenda provvedere ad impartire le necessarie disposizioni per permettere il volo degli elicotteri anche nelle ore notturne;

se ritenga che l'elicottero AB 204 oltre ad essere monomotore e di dimensioni non proprio ridotte, non sia attrezzato efficacemente per il trasporto di traumatizzati e per effettuare tutto quello che cencerne il servizio di eliambulanza.

(4-08021)

OLIVO. — *Ai Ministri del tesoro e dell'industria, commercio e artigianato.*
— Per sapere — premesso che:

entro i prossimi giorni il Commissario liquidatore dell'EFIM dovrà presentare al Governo un piano per il riassetto delle Aziende ex-EFIM;

in tale piano sarà deciso anche il futuro della Breda Costruzioni Ferroviarie e dei suoi Stabilimenti, tra cui l'OMECA di Reggio Calabria;

tale futuro non potrà che essere, considerando lo scenario attuale e gli assetti dei gruppi internazionali del settore, l'inserimento di tutto il Gruppo Breda nella Finmeccanica e il perfezionamento degli accordi già intercorsi con l'Ansaldo per la creazione di un polo ferroviario italiano in grado di competere con prodotti completi a livello internazionale;

gli altri Gruppi interessati all'acquisto avrebbero invece solo l'interesse ad acquisire la quota di mercato della Breda e a ridurre drasticamente o chiudere gli Stabilimenti, localizzati quasi tutti al Sud —:

se non si intenda, a tal fine, predisporre tutte le iniziative atte a salvaguardare la realtà industriale ed occupazionale dell'OMECA di Reggio Calabria, che ha saputo guadagnarsi una dignità internazionale ed è insediata in uno degli ambienti socio-economici più delicati ed esplosivi d'Italia. (4-08022)

BERSELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

L'articolo 4 della legge 27 dicembre 1985 n. 816 in materia di aspettative, permessi e indennità agli amministratori locali viene applicata in modo quanto meno singolare, dal momento che le varie amministrazioni comunali e provinciali liquidano quanto i vari datori di lavoro richiedono senza effettuare alcun serio controllo e contribuendo così al dissesto degli enti locali;

in particolare, presso il comune di Bologna accade che per l'unico consigliere di rifondazione comunista l'Ente ferrovie dello Stato ha ottenuto nel 1991 rimborsi per permessi retribuiti pari a 213 giorni, quando il consiglio comunale si è riunito soltanto 60 volte e le varie commissioni (per le quali un consigliere ha diritto di assentarsi dal lavoro ma non di stare a casa l'intera giornata, come invece accade per le riunioni di consiglio) altri 106 giorni;

considerati i sabati, le domeniche, le festività varie, nonché i periodi di ferie, è evidente che il predetto consigliere nel 1991 (per non parlare del 1989, quando le sue assenze retribuite furono addirittura per 234 giorni!) non si è quasi mai recato al lavoro ed è stato così illegittimamente retribuito a spese della collettività;

sempre nel comune di Bologna e sempre nel 1991, è accaduto che il PDS si è fatto rimborsare dalla locale amministrazione comunale i permessi retribuiti per i propri dipendenti consiglieri Antonio La Forgia, Mauro Zani, Rudi Ghedini e Vania Zanotti, non solo in riferimento alle gior-

nate di convocazione del consiglio ma anche, forfettariamente e per ciascuno, 24 ore al mese, spettanti soltanto per gli assessori, mentre i predetti consiglieri, tali non erano;

per tutti gli altri consiglieri interessati, il comune di Bologna effettua i rimborsi (magari qui effettivamente dovuti) senza però alcun controllo —:

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o finanziaria e se i fatti siano noti alla Procura Generale presso la Corte dei Conti al fine di accertare, doverosamente perseguire e giustamente reprimere, le responsabilità sempre conseguenti ad abusi o omissioni;

se e presso quale ufficio giudiziario, per quale reato ed a carico di chi sia pendente un procedimento penale in riferimento ai fatti di cui sopra. (4-08023)

PISCITELLO e NUCCIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del turismo e spettacolo, dei trasporti e del bilancio e programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere:

se rispondono al vero le notizie secondo le quali il processo di privatizzazione in atto stia interessando in notevole misura il settore turistico italiano, che rappresenta ancora un grosso volano per la nostra economia;

se risponda al vero la notizia secondo la quale la Finbrescia di Mario Dora e Riccardo Disa, vicini alla corrente democristiana di Antonio Gava, stia tendendo di impadronirsi delle aziende « floride » del comparto turistico, senza incontrare alcuna resistenza da parte della « mano pubblica ». La Finbrescia, infatti, nei mesi scorsi, è riuscita ad ottenere, grazie alla INSUD, la maggioranza delle azioni della VALTUR, società leader nelle vacanze nei villaggi e che registra da anni un forte attivo di bilancio, permettendo alla società-madre (la INSUD) di sopravvivere. Sem-

pre la Finbrescia, in questi ultimi giorni, come riportato da alcuni quotidiani, starebbe tentando il « colpo » di appropriarsi, tramite il club Méditerranée (un socio in VALTUR), della CIT Viaggi di proprietà della CIT holding, controllata dalle Ferrovie dello Stato. Sempre secondo queste notizie la CIT Viaggi permetterebbe alla Finbrescia di poter disporre di un nutrito « pacchetto » di agenzie di viaggio attraverso le quali vendere al pubblico le vacanze VALTUR, che è priva della rete commerciale;

quale è stato il ruolo assunto dall'amministratore delle ferrovie dello Stato Lorenzo Necci, in questa ultima operazione in atto. (4-08024)

Ritiro di un documento di sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta orale La Penna n. 3-00484 del 19 novembre 1992.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Berni n. 3-00488 del 19 novembre 1992 in interrogazione con risposta scritta n. 4-07997.

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

**INTERROGAZIONI
PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

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

il Parlamento con legge n. 59 del 1991 ha approvato un consistente miglioramento economico delle pensioni dei pubblici dipendenti ivi compresi anche i ferrovieri esonerati ante luglio 1977;

nonostante tale legge e la successiva circolare n. 42 del 1992, del Ministero del Tesoro, l'Amministratore Straordinario dell'Ente Ferrovie non ha ancora impartito le doverose sollecite istruzioni agli Uffici competenti —

poiché il problema riguarda oltre 150 mila ferrovieri pensionati ultrasettantenni, le ragioni del ritardo burocratico, e quali iniziative intenda assumere per la rapida erogazione delle somme dovute. (4-03561)

RISPOSTA. — *Il programma di riliquidazione delle pensioni previsto dall'articolo 3, secondo comma del decreto-legge 22 dicembre 1990, n. 409, convertito nella legge 27 febbraio 1991, n. 59, riguarda non soltanto gli ex dipendenti della cessata Azienda autonoma delle FS collocati a riposo anteriormente alla data del 2 luglio 1977, ma anche il personale delle varie amministrazioni dello Stato che è rimasto escluso per cessazione dal servizio dalle precedenti riliquidazioni di cui all'articolo 7 della legge 17 aprile 1985, n. 141.*

Inoltre, per quanto concerne i soli ex dipendenti ferroviari, l'applicazione delle norme citate, comporta il riesame di ben 140 mila posizioni ai fini della riliquidazione di altrettante pensioni.

La stessa legge n. 59 del 1991, in previsione della gravità delle problematiche per l'applicazione della normativa, ha sancito al quarto comma dell'articolo 3, che per un arco di tempo compreso fino a tutto l'anno

1993, vengano attribuiti gli acconti sui miglioramenti spettanti, in attesa che possano essere erogati gli importi definitivi dei trattamenti riliquidati.

Il Ministero del tesoro con circolare n. 42 del 6 maggio 1992, ha impartito le istruzioni necessarie a tutte le amministrazioni e agli enti pubblici interessati per poter dare luogo alle riliquidazioni di cui si tratta.

Anche le ferrovie dello Stato si sono già da tempo attivate circa lo studio e la messa a punto degli adeguati interventi per procedere alle citate riliquidazioni.

Tuttavia non è possibile formulare una previsione certa circa i tempi in cui l'intero programma verrà portato a definizione, anche se per quello che concerne le ferrovie dello Stato si stanno realizzando le premesse perché ciò si verifichi in un breve lasso di tempo.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

l'articolo 123 del codice della strada, interessante le autoscuole, ha ripreso la regolamentazione della legge n. 111 del 1988 apportandovi notevoli modifiche, in gran parte positive;

tale articolo ha ripreso anche la legge n. 264 del 1991 sugli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto facendo rinvio al regolamento per lo svolgimento dell'attività da parte di enti pubblici non economici;

l'articolo 123 del nuovo codice della strada viene regolamentato dagli articoli 335, 336 e 337, ancora in attesa di trasmissione al Consiglio di Stato per il prescritto parere di cui alla legge n. 400 del 1988;

per quanto riguarda le autoscuole, la regolamentazione (articoli 335 e 336) annulla tutto quanto era stato loro riconosciuto dal decreto ministeriale n. 301 del 1990 come complementare alla prepara-

zione per il conseguimento della patente di guida. Non si fa alcuna menzione sui corsi di educazione stradale, si elimina il riconoscimento per l'esercizio di scuole nautiche (tanto più ora che la marina mercantile è accorpata al Ministero dei trasporti). Molti altri punti modificano il decreto ministeriale n. 301 del 1990, oltre quelli sopra citati;

il comma 12 dell'articolo 335 della bozza del regolamento stravolge però completamente non solo il vecchio articolo 487 del regolamento al codice del 1959, ma anche quello modificato dal decreto n. 301 del 1990;

quasi vent'anni fa il Ministero dei trasporti istituiva la prassi di concedere autorizzazioni per le autoscuole limitate alle sole patenti di categoria A e B, prassi successivamente annullata dal Consiglio di Stato. Tale prassi nei pochi anni di durata causò notevoli guasti all'istituto autoscuola, facendone aumentare a dismisura la quantità, con il conseguente abbassamento di professionalità e con il nascere di una rete di « anomalie » nello svolgimento degli esami per il conseguimento della patente; da ciò emerge l'esigenza del ripristino di tutto quanto era contenuto e regolamentato nel decreto ministeriale n. 301 del 3 agosto 1990;

per quanto riguarda gli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, la legge n. 264 dell'8 agosto 1991, che regola la materia, è stata approvata dopo circa trenta anni da quando se ne riconobbe l'esigenza;

si è reso necessario, soprattutto a garanzia dei cittadini utenti, dare precise regole la cui inosservanza è pesantemente sanzionata, per portare ordine in un settore che vedeva crescere sempre di più improvvisatori incontrollati;

sia pure ancora perfettibile, la legge n. 264 del 1991 è una buona legge, a garanzia di utenti ed operatori nello svolgimento dell'attività;

tuttavia l'articolo 337, nella ultima stesura che si conosce, sottraendo gli ope-

ratori pubblici alle regole cui sono tenuti quelli privati, stravolge elementari principi giuridico-costituzionali —;

quale opinione abbia in merito a quanto sopra e se non ritenga di intervenire per ripristinare situazioni di regolarità giuridica, amministrativa e sociale, eliminando così ingiustificabili situazioni di privilegio;

se non ritenga che la legge n. 264 del 1991 non riesca a spiegare tutta la sua funzione di regolamentazione e di garanzia, non essendo stati ad oggi, salvo uno, emanati tutti i relativi decreti ministeriali regolamentari;

se non ritenga quindi che tale ritardo, nel penalizzare fortemente gli operatori del settore, stia ingenerando notevole confusione nel settore stesso, penalizzando le aziende e gli utenti, raggiungendo lo scopo contrario a quello che la legge si propone;

se non ritenga infine di ricevere urgentemente l'UNASCA (Unione nazionale autoscuole e studi di consulenza automobilistica) per meglio chiarire ed affrontare tutte le doglianze di un settore che meriterebbe senz'altro maggiore considerazione. (4-02776)

RISPOSTA. — In merito alle lamentate difformità che gli articoli 335 e 336 presentano nella regolamentazione dell'articolo 123 del nuovo codice della strada, in materia di autoscuole, rispetto all'attuale normativa di cui al decreto ministeriale del 3 agosto 1990, n. 301, si fa presente quanto segue.

Il citato decreto ministeriale n. 301 del 1990, emanato dalla direzione generale MCTC al fine di dettare la normativa di attuazione della legge n. 111 del 1988, ha provveduto a contingentare numericamente le autoscuole su tutto il territorio nazionale ed a vincolarle all'obbligo dell'insegnamento completo (il previgente articolo 487 del regolamento distingueva infatti tra autoscuole di tipo a) per l'insegnamento completo, e di tipo b) per l'insegnamento limitato alle patenti delle categorie A, B, C, D, F) cioè per il conseguimento delle patenti di tutte le

categorie A, B, C, D, E, A - B - C speciali, CAP attraverso il duplice strumento, in alternativa:

dell'acquisizione, da parte di ogni autoscuola, di tutto il materiale per le lezioni teoriche e del parco veicolare completo (motociclo, autovettura, autocarro, rimorchio, autobus);

del consorzio di due o più di esse, con istituzione di un centro di istruzione e conseguente facoltà di usufruire del materiale per le lezioni teoriche e del parco veicolare di proprietà del consorzio stesso.

Il suddetto decreto ministeriale n. 301 del 1990 è stato però oggetto di numerosi ricorsi al TAR, per svariati motivi, fra i quali particolare importanza assume la censura rivolta alla disposizione che unifica i vari tipi di autoscuole. Ciò particolarmente perché, per continuare la loro attività le autoscuole di tipo b) avrebbero dovuto dotarsi del parco veicoli di cui all'articolo 12 del decreto ministeriale in questione, particolarmente costoso e probabilmente non poi pienamente utilizzato, stante la bassa percentuale (3 per cento) delle richieste di patenti superiori e pubbliche rispetto a quelle di patente di categoria inferiore.

Come unica alternativa le autoscuole avrebbero dovuto necessariamente consorziarsi nei centri di istruzione di cui all'articolo 7 della legge n. 111 del 1988, al fine di poter ridurre i costi di gestione e acquisto attrezzature.

Il TAR ha giudicato tali censure fondate, argomentando che la volontà del legislatore della suddetta legge n. 111 del 1988 non è stata quella di unificare i tipi di autoscuole, né tanto meno di attribuirne il potere al Ministero dei trasporti.

Poiché peraltro le disposizioni contenute nel nuovo codice della strada (articolo 123) sulla materia in questione in nulla innovano rispetto alle previsioni della legge n. 111 del 1988, al fine di evitare il riproporsi del medesimo contenzioso, in sede di regolamento di esecuzione al nuovo codice è stato ritenuto di non riproporre l'unificazione dei tipi di autoscuole, disponendo che queste ultime si dividano in due categorie:

quelle autorizzate per la preparazione al conseguimento della patente di guida delle categorie A, B, C, D, E, A - B - C speciali, CAP;

quelle autorizzate per la preparazione al conseguimento della patente di guida delle categorie A, B.

Né, a causa di ciò, dovrebbe riproporsi un aumento a dismisura della quantità delle autoscuole individuato dall'interrogante come elemento negativo della professionalità: atteso che l'articolo 123/3 del nuovo codice statuisce la limitazione numerica delle autoscuole in relazione alla popolazione, all'indice della motorizzazione ed all'estensione del territorio.

L'articolo 2 del decreto ministeriale in questione ai commi 4 e 5 prevede inoltre che le autoscuole possano « effettuare corsi di educazione stradale destinati ai giovani delle scuole dell'obbligo... e... di aggiornamento per i conducenti »; altresì, che esse possano essere « ... delegate dalle regioni ad effettuare corsi di formazione professionale ai sensi della legge n. 845 del 1987 ... ».

È vero che tali compiti non figurano nell'elencazione di cui all'articolo 336 del regolamento, ma si tratta di tematiche che in realtà il nuovo codice della strada non solo ha tenuto ben presenti, ma alle quali anzi ha ritenuto di dover annettere la massima importanza, facendo dell'educazione stradale un'attività obbligatoria in tutte le scuole.

È previsto infatti all'articolo 230 del codice della strada che entro un anno dall'entrata in vigore i ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, dell'interno e dei trasporti predispongano appositi programmi di formazione e di educazione stradale, per la cui realizzazione ci si potrà avvalere di « ... enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale... » onde svolgere corsi di educazione stradale come attività, appunto, obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado.

È altresì previsto che il ministro della pubblica istruzione disciplini « ... le modalità di svolgimento dei predetti programmi ... anche con l'ausilio di personale esperto

appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private ... ».

È evidente che in tale contesto anche le autoscuole potranno avere spazio operativo correlato alla loro specifica professionalità.

Per quanto concerne infine la eliminazione del « riconoscimento per l'esercizio di scuole nautiche ... » giova precisare che la normativa vigente, e precisamente il decreto ministeriale del 19 agosto 1991, n. 389 non prevede l'istituzione di dette scuole: tali essendo solo quelle legalmente riconosciute ai sensi degli articoli 22 e 45 della legge n. 50 dell'11 febbraio 1971 (successivamente rimaneggiati con la legge n. 193 del 1986) e cioè quelle gestite da associazioni nautiche di livello nazionale.

Per quanto concerne le problematiche inerenti all'articolo 337 del regolamento di esecuzione, che ha dato attuazione a quanto disposto dal comma 13 dell'articolo 123 del nuovo codice della strada per l'identificazione della disciplina relativa allo svolgimento dell'attività di cui alla legge dell'8 agosto 1991, n. 264, si fa presente che questa amministrazione, per chiarire in maniera definitiva i dubbi emersi circa i destinatari della citata legge, ha richiesto sulla materia l'avviso del Consiglio di Stato ed è in attesa del parere del suddetto Consiglio.

Per quanto attiene poi specificatamente all'attuazione della legge n. 264 del 1991 si rende noto che sono attualmente all'esame dei competenti uffici i sottotitoli decreti:

definizione dei criteri per la programmazione numerica su base provinciale, ex articolo 2/2;

locali e capacità finanziaria, ex articolo 3/1, lettera g);

deposito cauzionale, ex articolo 3/4;

diritto di segreteria, ex articolo 5/2;

contributi una tantum, ex articolo 8/4.

Si è altresì in attesa della designazione, da parte degli altri ministeri cointeressati, dei propri rappresentanti, al fine della redazione dei decreti:

programmi di esame, ex articolo 5/3;

tariffe, ex articolo 8.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

BIAFORA e LUCCHESI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:

che la gestione commissariale — Ferrovie della Calabria, titolare, del servizio interregionale di autolinee « Castrovillari — Sapri » ha chiesto la modifica del programma di esercizio della predetta autolinea al fine di effettuare il servizio da « Castrovillari per Salerno » e viceversa;

che tale tratta è già servita da molti anni da una privata concessionaria anche delle seguenti autolinee regionali e inter-regionali:

San Giovanni in Fiore — Castrovillari — Salerno — Napoli — Roma con diramazione per Rossano e Corigliano Calabro;

Cassano Ionio — Castrovillari — Salerno — Napoli;

Cariati — Sibari — Castrovillari — Salerno — Napoli — Roma con diramazione per Rossano e Corigliano Calabro;

che la richiesta della gestione commissariale — Ferrovie della Calabria, pone problemi di natura economica con prevedibile danno all'erario causato dalla istituzione di un servizio, probabilmente in passivo, attesa la duplicazione del servizio;

che tale richiesta appare sospetta ed ispirata probabilmente da ambienti politici che invece di privilegiare gli interessi della collettività e il reale progresso economico delle popolazioni rappresentate, sono mossi dal desiderio di soddisfare richieste clientelari. Si fa presente altresì che ove dovesse trovare accoglimento l'attività della società concessionaria privata ne avrebbe grave pregiudizio con conseguente prospettiva di licenziamento di parte del personale dipendente, causa la vistosa sottrazione di traffico su tutte le linee da questa gestite —:

se non si ritenga tale iniziativa della gestione commissariale — Ferrovie della Calabria in aperto contrasto con la politica governativa sostenuta da molteplici decisioni del Parlamento, tendente alla privatizzazione di tutte le attività pubbliche mal gestite, e in particolare, con la politica adottata del Ministero dei trasporti tendente alla privatizzazione dei servizi di trasporto in concessione al fine di alleggerire il bilancio fortemente deficitario delle aziende pubbliche e di impedire il licenziamento di lavoratori che hanno trovato stabile e decorosa occupazione in aziende private attive;

se il ministro dei trasporti non intenda assumere concrete iniziative al fine di impedire l'attuazione di un disegno ad avviso degli interroganti chiaramente contrario all'attuale politica del Governo.

(4-01475)

RISPOSTA. — *La gestione governativa che esercita da vari anni l'autolinea dal carattere ordinario Castrovillari-Sapri ne ha chiesto il prolungamento a Salerno.*

Tale richiesta di modifica è stata discussa nel corso della riunione istruttoria tenutasi a Montesilvano dal 5 all'8 maggio 1992.

In tale occasione è emersa la sussistenza di un pubblico interesse ai fini di un collegamento fra Castrovillari ed il Pollino con la città campana, a seguito delle sollecitazioni fatte dalle popolazioni interessate, nonché dalle autorità locali (comune di Castrovillari, organizzazioni sindacali, prefettura di Cosenza). È da considerare inoltre che gli autoservizi concorrenti sono in transito nel Pollino e non sono strutturati e finalizzati allo scopo di servire l'utenza di Castrovillari e del Pollino con la stessa Salerno.

Tale città, peraltro, è un punto di riferimento importante per le popolazioni di Castrovillari e del Pollino che vogliono raggiungere i grandi centri urbani al nord della Calabria, in quanto sia il comprensorio di Castrovillari, che quello del Pollino sono tagliati fuori da qualsiasi riferimento ferroviario.

In tale ambito, la stazione ferroviaria di Salerno è divenuta il nodo principale di interscambio tra i traffici del Pollino e la rete ferroviaria statale.

Inoltre gli autoservizi esistenti sono, rispetto al servizio Castrovillari-Sapri, che eventualmente verrebbe posto in essere, idoneamente sfalsati anche negli orari rivolti ad asservire bacini più ampi.

Si assicura, infine, che la richiesta in esame sarà definitivamente valutata, prima di ogni intervento definitivo, anche sotto l'aspetto concernente le conseguenze economiche e finanziarie.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

la commissione sindacale ex articolo 24 della legge n. 463 del 1978 sottolinea l'opportunità di non sopprimere il plesso di Sanluri (Cagliari) stabilimento VE per i seguenti motivi:

nel plesso di Sanluri stabilimento risultano iscritti per l'anno scolastico 1992-93 25 alunni;

il plesso sorge a metri 300 dalla stazione ferroviaria;

la scuola di Sanluri stabilimento dista 6,5 chilometri dalla direzione didattica e a 7 chilometri dal plesso di nuova istituzione;

gli alunni abitano in case sparse nell'area di 2.200 ettari;

secondo il decreto ministeriale 3 gennaio 1992, si dispone invece la soppressione di un plesso qualora il numero di alunni iscritti risulti inferiore a 20 unità;

tale norma è ribadita inoltre dalla circolare ministeriale n. 388 del 16 dicembre 1991 —;

considerati questi elementi e tenuto conto delle disposizioni vigenti quali iniziative abbia assunto o intenda assumere

per ripristinare presso la scuola elementare di Sanluri stabilimento VE l'organico di fatto per l'anno 1992-1993. (4-02616)

RISPOSTA. — *La questione rappresentata nella interrogazione parlamentare, indicata in oggetto, è superata nel senso auspicato dall'interrogante.*

Infatti, su autorizzazione di questo Ministero, in data 24 settembre 1992 il provveditore agli studi di Cagliari ha sospeso per l'anno scolastico 1992/93 l'esecuzione del provvedimento di soppressione del plesso di Sanluri, già disposto in organico di diritto, mantenendone il funzionamento in organico di fatto.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

l'Ente ferrovie dello Stato, con iniziativa autonoma e, da quanto è apparso dalle notizie di stampa, senza informare i ministri competenti, avrebbe siglato un accordo con la società di navigazione Tirrenia SpA per il trasferimento delle navi ed il relativo servizio di collegamento tra Civitavecchia e Golfo degli Aranci;

tale accordo che mette la Tirrenia in regime di monopolio convenzionato su tutte le tratte passeggeri del Tirreno, consentirebbe, in questo modo, di esercitare sempre di più un trasporto passeggeri con mezzi e servizi poco degni pure per il Terzo Mondo;

questo metodo verrebbe adottato anche per la rete ferroviaria dove, da quanto è dato apprendere, verrebbero concesse tratte, fasce orarie, convogli ferroviari a privati che ne eserciterebbero la gestione in piena autonomia, determinando costi e servizio a loro insindacabile decisione;

tutto ciò crea uno stato di grave malessere fra i dipendenti che si vedono tagliare drasticamente i posti di lavoro e

provoca malumore tra gli utenti che notano una disparità di trattamento spesso sulla stessa tratta —;

quali iniziative ritenga di dover assumere visto che nell'attuale regime l'Ente ferrovie dello Stato è regolato dalla legge 210, istitutiva dell'Ente stesso;

se non sia opportuno che tali comportamenti dell'Ente ferrovie dello Stato non debbano preventivamente essere valutati, anche per la loro trasparenza, dal Governo nella sua collegialità;

se il Governo non ritenga, visto che tali provvedimenti investono una larghissima fascia di cittadini rappresentati in tutti i ceti sociali del Paese, di trasmettere, quanto meno, una informativa al Parlamento almeno attraverso le Commissioni competenti;

se ritenga giusto che un servizio, così altamente oneroso per il contribuente, possa essere affidato a terzi, trascurando qualsiasi principio sociale, premiando solo l'aspetto speculativo senza tenere nella pur minima considerazione il turbamento che tutto ciò può generare nel tessuto sociale;

se non ritenga di dover intervenire per modificare questo stato di cose che travalica anche lo spirito delle « privatizzazione » di cui tanto si parla in questi ultimi tempi. (4-03197)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato fa sapere di avere siglato con la società Tirrenia navigazione una lettera d'intenti al fine di verificare possibili sinergie nel campo armatoriale.*

Tali sinergie, se perseguibili, potranno consentire una notevole riduzione dei contributi erogati dallo Stato per l'espletamento del servizio di collegamento con la Sardegna.

Si potrà, inoltre, conseguire il miglioramento qualitativo dell'offerta, con la garanzia ovviamente del mantenimento dell'obbligo tariffario, e la continuità ferroviaria attraverso il ricorso ad un operatore pubblico.

Viene segnalato poi che, allo scopo di valutare le ipotesi di soluzioni infrastruttu-

rali è stato raggiunto un accordo con la regione Sardegna per la costituzione di un gruppo di lavoro regione-ente FS-Tirrenia-Ministero dei trasporti per le gestioni commerciali.

La validità della lettera d'intenti è subordinata comunque alla valutazione di fattibilità economica da parte del Governo ed all'accordo con le organizzazioni sindacali.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

dopo circa quaranta anni è stato finalmente bandito il concorso a cattedra e a posti, per titoli ed esami, per il conferimento di incarichi di ruolo nei conservatori statali di musica;

il bando non precisava il numero dei posti a disposizione (una graduatoria nazionale aveva in precedenza provveduto a coprire gran parte delle disponibilità) e inoltre, fra le prove previste comprendeva una « Analisi sotto il profilo della tecnica compositiva e storico-critica, di una importante composizione assegnata dalla commissione » senza tener conto che i corsi di analisi sono istituiti, nei conservatori, solo in un caso;

alla prova scritta di analisi, viene dato un valore maggiore rispetto alle prove orali, forse in considerazione del fatto che, esistendo numerose scuole private dotate di questo tipo di insegnamento è giusto dar loro la opportunità di lavorare anche a scapito di quelle pubbliche e con un aggravio notevole dei costi per gli studenti;

il concorso è stato istituito per reclutare personale docente, insegnanti che occuperanno posti nei conservatori, ma le prove non prevedono nessuna dimostrazione di insegnamento se non per il flauto;

i corsi di pianoforte e di chitarra, nei conservatori hanno una durata ufficiale di dieci anni, ma nel concorso in questione la

prova pratica dei pianisti dura tre ore, quella per i chitarristi non più di 60 minuti;

le prove d'esame venivano rimandate più e più volte, senza tener conto che per determinati candidati la prova richiedeva la collaborazione di altri strumentisti la cui disponibilità non poteva certo risultare né illimitata né gratuita;

a coloro che si presentavano per le prove di Musica da Camera e Accompagnatore di pianoforte in particolare, veniva richiesta esplicitamente la presenza di strumentisti e di cantanti senza tener minimamente conto del costo (svariati milioni) che una simile richiesta implica —:

quali provvedimenti urgenti il Ministro intende mettere in atto per:

sanare una situazione che penalizza di fatto chi non dispone di possibilità economiche rilevanti;

dare una logica a un bando di concorso che ne risulta assolutamente privo;

rimuovere gli ostacoli presenti al fine di offrire pari opportunità ai cittadini aspiranti al Concorso in oggetto. (4-02577)

RISPOSTA. — In merito alle varie problematiche riguardanti il concorso a cattedre per il conferimento di incarichi di ruolo nei conservatori statali di musica, di cui alla interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si ritiene opportuno premettere che la legge n. 417 del 1989 che disciplina il reclutamento concorsuale per soli titoli e per titoli ed esami, non prevede che nei bandi di concorso siano precisati i posti inizialmente disponibili bensì dispone che la determinazione dei posti relativi ai predetti concorsi sia effettuata all'atto del conferimento della nomina in relazione al numero dei posti disponibili e vacanti che si sia accertato per gli anni scolastici 1989/90, 1990/91 1991/92, secondo i criteri di cui all'articolo 12, terzo comma, della legge 27 dicembre 1989, n. 417.

Quanto alla graduatoria nazionale, alla quale fa riferimento l'interrogante, trattasi

della graduatoria del concorso per soli titoli alla quale, com'è espressamente previsto dall'articolo 12, comma 2, della legge n. 417 del 1989, sono stati attribuiti in prima applicazione del provvedimento legislativo, tutti i posti disponibili « compresi quelli destinati nella misura del 50 per cento al corrispondente concorso per soli titoli ed esami ».

In merito, poi alle osservazioni espresse circa la prova di analisi, è opportuno far presente che l'analisi nei conservatori di musica non è un insegnamento autonomo; com'è possibile riscontrare già nel regio decreto 11 dicembre 1930, n. 1545, detta disciplina fa parte dei programmi d'esame relativi alle varie scuole del conservatorio.

La capacità di svolgere l'analisi di una composizione musicale viene, infatti, acquisita dagli allievi nel contesto curriculare dei diversi insegnamenti fondamentali e complementari (con approfondimento nell'insegnamento di cultura musicale generale).

Riguardo, infine, ai programmi d'esame dei concorsi di cui trattasi si ritiene di dover precisare che essi sono stati elaborati da apposite commissioni, costituite da direttori e docenti di conservatorio e sono stati approvati da questo Ministero con decreti ministeriali 13 febbraio 1986, 19 giugno 1986 e 18 luglio 1990 dopo aver acquisito il parere favorevole del Consiglio nazionale della pubblica istruzione.

Indubbiamente si conviene sulla necessità di dare al sistema di reclutamento di cui trattasi una logica culturale ed organizzativa di più adeguato e coerente livello; tale problematica, tuttavia, non può che essere inserita nel più ampio contesto della riforma dell'istruzione artistica superiore.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

CALDORO. — Ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, della sanità e del tesoro. — Per sapere:

se il ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica abbia preso o stia per adottare alcun provvedimento in ordine al disposto dell'articolo 11, punto 2, del bando di concorso per

l'ammissione alle scuole di specializzazioni afferenti alla I facoltà di medicina e chirurgia della università degli studi Federico II di Napoli per l'anno accademico 1991-1992, nella parte in cui stabilisce che lo specializzando, ove sussista un rapporto di pubblico impiego, è collocato in posizione di congedo straordinario senza assegni, che sembrerebbe in contrasto con l'articolo 6 della legge 30 novembre 1989, n. 389, cui il testo fa espresso riferimento, che considera tale circostanza una facoltà dell'interessato, così come è previsto anche per il pubblico dipendente ammesso ai corsi di dottorato, il quale può essere collocato, a sua domanda, in congedo straordinario per motivi di studio, ai sensi dell'articolo 2 della legge 13 agosto 1984, n. 476, recante « norme in materia di borse di studio e dottorato di ricerca nelle università », valide anche per le scuole di specializzazioni, a queste equiparate;

se i ministri interrogati abbiano adottato o stiano per adottare alcun provvedimento volto a consentire ad ogni interessato, legato a rapporto di pubblico impiego, la conservazione del trattamento economico in godimento o quanto meno più favorevole, nella considerazione che l'importo di lire 21 milioni corrisposto in relazione all'attuazione dell'impegno a tempo pieno potrebbe scoraggiare e limitare l'accesso al miglioramento professionale oltre a costituire ulteriore condizionamento allo sviluppo dell'attività di ricerca scientifica. (4-01889)

RISPOSTA. — Il secondo comma dell'articolo 5 del decreto legislativo 8 agosto 1991, n. 257 (di attuazione della legge comunitaria 1990) stabilisce che « lo specializzando, ove sussista un rapporto di pubblico impiego, fatta eccezione per i dipendenti di cui all'articolo 2, comma 5, è collocato in posizione di congedo straordinario ai sensi dell'articolo 6 della legge 30 novembre 1989, n. 398 » (norme in materia di borse di studio universitarie).

Tuttavia, mentre il settimo comma dell'articolo 6 della legge n. 398 del 1989 prevede per i dipendenti pubblici la possibi-

lità di chiedere il collocamento in congedo straordinario per motivi di studio senza assegni, il decreto legislativo n. 257 del 1991 ha carattere cogente in dipendenza dell'impegno a tempo pieno previsto per la formazione specialistica.

La formulazione del bando dell'università di Napoli risponde, quindi, a precisa prescrizione normativa.

Per quanto attiene, infine, all'adozione di eventuali provvedimenti di modifica dell'attuale normativa, si fa presente che la questione potrà trovare soluzione solo in sede politica.

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

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

da circa un anno risultano eseguiti lavori di riadeguamento dei fabbricati della stazione di Milano-Rogoredo;

parte integrante dei suddetti lavori risulta costituita da un sistema di pensiline e travature in acciaio;

tali strutture appaiono non completate per quanto concerne consistenti parti relative agli elementi di copertura dei piazzali antistanti e retrostanti la stazione;

a fronte degli interventi sopracitati e da fronte alla crescente importanza della stazione in oggetto le banchine di sosta attigue ai binari risultano tuttora in larga misura sprovviste di adeguate tettoie di copertura —:

le ragioni del mancato completamento degli interventi sopra ipotizzato e se e quando l'amministrazione delle ferrovie dello Stato intenda intervenire per porre rimedio alla situazione sopra lamentata.

(4-04476)

RISPOSTA. — In ordine al mancato completamento delle opere riguardanti la stazione di Milano-Rogoredo l'ente ferrovie dello Stato fa presente che la stazione medesima è interessata da un complesso di interventi

finalizzati alla realizzazione di linee ad alta velocità (Milano-Bologna e Milano-Genova) e al passante ferroviario per le esigenze del traffico pendolare e regionale.

I lavori suddetti verranno eseguiti per fasi e al termine degli stessi, previsto in circa 5 anni, il piazzale passerà dagli attuali 4 binari ad 8 binari e i marciapiedi, a servizio, verranno integralmente coperti da pensiline metalliche.

Previo accordo tra l'ente FS e il comune di Milano, sarà attuato un diverso assetto urbanistico delle aree circostanti e sarà realizzata la copertura del piazzale antistante la stazione.

L'ente prevede che la sistemazione esterna potrà essere completata entro 2 anni.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

la Camera di Commercio di Milano, in attuazione delle disposizioni della Presidenza del Consiglio dei ministri (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 agosto 1988, n. 325), nel giugno 1991 ha dato corso alla mobilità volontaria verso l'Ente, mettendo a disposizione un totale di 51 posti;

nel dicembre 1991, al termine di tutta la complessa procedura, erano pervenuti gli assenti di 12 dipendenti, di cui 10 dell'Ente Ferrovie dello Stato — Compartimento di Milano;

a completamento dell'iter prescritto è stato richiesto l'assenso definitivo al trasferimento al compartimento citato, ma da parte dello stesso sono pervenute soltanto lettere interlocutorie, con le quali si rinvia l'assenso a quando, si precisa, « in sede di Osservatorio Tecnico Compartimentale verranno individuate le quantità di esubero per ciascun profilo professionale ». Si precisa che tale attestazione di « esubero » risulta già apposta dall'Ente Ferroviario sulle istanze presentate dagli interessati ed è condizione indispensabile per questo tipo

di mobilità. La Camera di Commercio di Milano non ha così potuto procedere alle assunzioni che avrebbero potuto decorrere dal 1° aprile 1992;

la Camera di Commercio di Milano, nonostante abbia interessato del problema il Commissario Straordinario — avvocato Antonio Lorenzo Necci — (note del 31 marzo 1992 e 16 giugno 1992), a tutt'oggi non ha ricevuto alcun cenno di risposta dall'Ente Ferrovie —;

se intenda predisporre un immediato intervento per sbloccare la situazione che si è venuta a determinare. (4-02725)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato ha comunicato che la camera di commercio di Milano, in applicazione del bando di mobilità pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 63-bis del 9 agosto 1991, ha chiesto il nulla-osta al trasferimento di 10 dipendenti addetti a settori interessanti direttamente l'esercizio ferroviario del compartimento di Milano.

Poiché l'attuale consistenza di personale nei settori citati risulta carente rispetto al fabbisogno, non è stato espresso alcun benestare per trasferimenti verso altre amministrazioni.

Per quanto riguarda, inoltre, la mobilità già concessa ad altri dipendenti, i cui movimenti sono già avvenuti, l'ente informa che è stata osservata la normativa prevista dalla legge n. 554 del 1988 e che, qualora si verificassero future eccedenze, la precedenza sarà da riservare alle richieste avanzate da altre amministrazioni, concernenti bandi di data anteriore a quella sopra citata.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

CAVERI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che il recente e drammatico incidente ferroviario sulla linea Chivasso-Aosta propone una serie di interrogativi sul disastro e ripropone i molti problemi legati a questa tratta ferroviaria —:

qual è l'esito delle diverse inchieste sulla dinamica e sulle responsabilità dello scontro;

se è vero che gli apparati di sicurezza sulla linea sono stati installati preoccupandosi soprattutto del contenimento dei costi e che non esiste in particolare il controllo elettrico che segnala la presenza di convogli in linea tra due stazioni;

con quali tempi e modi vengono formati i giovani del Genio ferrovieri e se vi siano delle differenze rispetto alla formazione del personale civile;

quali misure di sicurezza sia tecniche sia di istruzione del personale verranno assunte;

quale risposta verrà fornita alle richieste di raddoppio e di elettrificazione della Chivasso-Aosta;

quale atteggiamento si intende assumere rispetto alle richieste comuni delle regioni Valle d'Aosta e Piemonte che chiedono la smilitarizzazione della linea attraverso un cambiamento della convenzione in scadenza nel 1994 con lo spostamento del Genio ferrovieri in altra zona d'Italia;

se si ritiene che debba proseguire il ricorso al personale militare sulla rete nazionale in caso di sciopero in violazione della legge sulla regolamentazione del diritto di sciopero, in cui è previsto che spetti ai sindacati assicurare i servizi essenziali. (4-02180)

RISPOSTA. — I lavori dell'inchiesta dell'apposita commissione istituita dall'ente ferrovie dello Stato, hanno accertato che l'incidente si è verificato per errori umani commessi durante un periodo di guasto delle attrezzature relative al distanziamento dei treni. Infatti da quanto riferito dall'ente in base alle prime analisi dell'accaduto, risulterebbe che prima dell'incidente sarebbe entrato in avaria, fra le stazioni di Strambino-Candia C. Caluso, a causa di una forte perturbazione atmosferica, il sistema di distanziamento con blocco elettrico di tipo FS, per cui la circolazione dei treni veniva di conseguenza regolata con il sistema di di-

stanziamento telefonico, basato su specifiche procedure regolamentari ed in grado di garantire la circolazione in sicurezza.

L'ente ha comunicato che il treno 10370, proveniente da Aosta, partiva dalla stazione di Candia C. alle ore 14,56, durante il guasto, con regolare dispaccio di via libera telefonica.

Il funzionamento del blocco elettrico alle ore 15,01 veniva ripristinato ed il dirigente movimento della stazione di Caluso subito dopo richiedeva ed otteneva il consenso del blocco elettrico dal corrispondente dirigente movimento di Candia C., disponendo, quindi, l'itinerario di libero transito per il treno 2449, prima dell'arrivo in stazione del treno 10370, e senza aver concluso le apposite procedure previste per i treni circolanti con la via libera telefonica al momento della riattivazione del blocco elettrico.

Occorre precisare che, essendo la linea Chivasso-Aosta gestita dal genio ferrovieri, sia i dirigenti movimento delle stazioni di Candia C. e Caluso che il personale di macchina del treno 10370 appartengono al battaglione genio di Torino, mentre il personale di macchina del treno 2449 è dipendente dal deposito locomotive di Torino S.M.

Allo stato dei fatti le ferrovie non ritengono di avere elementi per asserire che tra le cause dell'incidente sia da annoverare qualche motivo connesso, in sé, alla gestione della linea da parte del genio ferrovieri. E, al riguardo, l'ente sottolinea che vi erano state delle visite effettuate sulla linea Chivasso-Aosta nei giorni 11 e 13 febbraio, le cui risultanze, oltremodo positive, sull'organizzazione, sul comportamento e sulla preparazione professionale del personale del genio ferrovieri non hanno evidenziato in alcun modo disservizi nella circolazione.

Per quanto concerne lo stato d'insieme della sicurezza del sistema ferroviario italiano, l'ente ritiene che lo stesso sia adeguato alle esigenze e, comunque, rappresenta che la soglia degli incidenti mortali non risulta superiore ove venga raffrontata a quella delle ferrovie francesi e tedesche.

Per quello che riguarda i principali interventi realizzati o in corso di realizzazione dal 1985 ad oggi per elevare in particolare nel compartimento di Torino, la sicurezza e

lo standard qualitativo dell'esercizio, l'ente ha fornito una dettagliata descrizione che si riporta nella allegata scheda tecnica.

Con particolare riguardo al livello di sicurezza della linea Torino-Aosta, l'ente ha comunicato che con il piano integrativo stabilito con decreto ministeriale 1881/81, sono stati realizzati sulla linea stessa gli ACEI (Apparati centrali elettrici ad itinerari) ed il blocco elettrico. Tali interventi attono alle modalità di esercizio delle linee, ai regimi di circolazione, al numero degli impianti ACEI e alla progressiva riduzione degli impianti a livello. L'ente ha altresì riferito che è stata ulteriormente potenziata l'organizzazione per la sicurezza dell'esercizio ispezionando più di 50 impianti ed effettuando controlli sul posizionamento e sulla visibilità dei segnali.

Per quello che concerne l'idoneità del personale del genio alle varie funzioni, questa viene accertata, in base alla convenzione stipulata tra il Ministero della difesa e l'ex Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio di linee ferroviarie con militari del genio ferrovieri, da una commissione formata da 2 funzionari delle ferrovie dello Stato dei quali uno assume le funzioni di presidente, e da un rappresentante del battaglione del genio ferrovieri.

L'ente, prima dell'assegnazione del personale alle varie funzioni anche temporanee, prescrive il superamento del prescritto esame di idoneità. Inoltre, per i profili professionali contemplati dalla convenzione di cui sopra, l'assegnazione definitiva di un posto in pianta viene disposta dal comando di battaglione, solo dopo il prescritto periodo d'istruzione e previo parere tecnico del capo reparto delle ferrovie dello Stato.

Relativamente a possibili potenziamenti della linea Chivasso-Aosta (raddoppio ed elettrificazione), l'ente fa presente che nel Piano di risanamento e sviluppo delle ferrovie dello Stato non è previsto alcun intervento, in quanto l'attuale linea a semplice binario, rispetto alle attuali tecnologie, è in grado di far fronte anche a un ulteriore incremento di traffico.

In merito alle richieste di smilitarizzazione della linea, queste sono riconducibili ai provvedimenti di utilizzo del personale del

genio in occasione degli scioperi principali proclamati dai sindacati non firmatari degli accordi contrattuali vigenti. In virtù di tale utilizzazione, è stato accertato che i disagi indotti agli utenti, in tali occasioni sono assai limitati. Infatti, nelle richiamate circostanze, alla soppressione dei treni fa riscontro la copertura totale di tutti i servizi previsti mediante il ricorso a vettori su gomma. Solo in alcune rare e imprevedibili evenienze può verificarsi che alla cancellazione di un collegamento su rotaia non corrisponda l'attivazione di uno specifico autobus. Proprio per evitare quanto più possibile tali inconvenienti, l'ente pone in essere il massimo impegno sullo studio degli effetti circa la manifestazione del diritto di sciopero e nella predisposizione dei servizi alternativi.

Al momento non è previsto sulla citata linea l'utilizzo di personale delle ferrovie dello Stato, anche se è in corso lo studio per eventuali alternative di utilizzo del genio ferroviario.

ALLEGATO

COMPARTIMENTO DI TORINO

Principali interventi e iniziative realizzati o in corso di realizzazione — dal 1965 ad oggi — per elevare la sicurezza dell'esercizio e lo standard qualitativo del servizio.

1. — Esercizio delle linee.

Le linee a dirigenza unica sono passate da 17 a 3; nei prossimi anni verranno completamente eliminate.

Le linee esercitate con Dirigente centrale operativo si sono più che triplicate, passando da 2 a 7; a queste se ne aggiungeranno 4 entro un mese ed altre 2 nei prossimi 2 anni.

2. — Regimi di circolazione.

Le linee o i tratti di linea con « blocco telefonico » sono scese da 12 a 8 ed è prevista la loro eliminazione entro 2 anni.

I tratti di linea attrezzati con « blocco elettrico manuale tipo FS » sono passati da 8 a 6 e si ridurranno a 4 entro il 1993.

Le linee con « blocco conta-assi » sono passate da 2 a 12 e diventeranno 18 entro il 1993.

3. — Impianti ACEI.

Gli impianti ACEI sono più che raddoppiati, passando da 64 a 140; ne saranno installati altri 10 nel corrente anno ed ulteriori 11 entro il 1994.

4. — Passaggi a livello.

In seguito al programma di soppressione, il loro numero è passato da 1.409 a 1.228, con una diminuzione del 13 per cento; quelli automatici o protetti da segnali di stazione o propri sono passati da 494 a 1.099, con un incremento del 120 per cento circa. I passaggi a livello non protetti si sono ridotti da 915 a 129; di questi, 58 verranno protetti o soppressi entro il 1992; per i rimanenti si provvederà entro il 1994.

5. — Altri interventi tecnologici.

Gli impianti di snevamento dei deviatoi, a gas o elettrici, sono passati da 30 a 117.

È stato realizzato il collegamento terra-treno sulle linee « Torino-Modane » e « Torino-Milano ».

È stata completata la banalizzazione della linea « Torino-Alessandria », con predisposizione per la marcia parallela.

Ad Alessandria ed a Novara sono stati realizzati i posti-pilota per il telecomando delle sottostazioni elettriche e dei sezionatori ai portali TE.

In conseguenza della realizzazione degli impianti di sicurezza, sono stati potenziati tutti gli impianti telefonici, con relativa soppressione delle linee aeree.

6. — Interventi sull'armamento.

Sono stati eliminati gli ultimi 188 Km di binario con armamento « RA 36 », mentre i binari attrezzati con rotaie « FS 46 » ed « FS 50 » sono passati rispettivamente da 335 Km a 140 Km e da 821 Km a 682 Km; i binari con armamento « 60 UNI » sono invece passati da 974 a 1.496 Km.

Sono stati realizzati 14 sottopassi pedonali in varie stazioni.

7. — Gruppi di sicurezza.

È stata ulteriormente potenziata l'organizzazione per la sicurezza dell'esercizio. Un'apposita commissione ha sottoposto ad accurata ispezione più di 50 impianti, effettuando controlli sul posizionamento e sulla visibilità dei segnali. Le risultanze dei sopralluoghi hanno formato oggetto di successivi, specifici interventi tecnici.

8. — Formazione professionale.

Si è annualmente provveduto alla formazione professionale ed all'aggiornamento sulle tecnologie di 4.500 ferrovieri.

È stato inoltre curato il processo di « autoformazione », mediante pubblicazioni e dispense distribuite negli impianti.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

CIABARRI. — Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:

nel maggio scorso, il dottor procuratore Evangelista Paolo, funzionario amministrativo VIII livello in servizio dal 1984 presso il Provveditorato agli studi di Sondrio, nonché eletto come rappresentante del personale dell'Ufficio del consiglio scolastico provinciale di cui è vicepresidente, si è trovato inquisito per le opinioni espresse in detto organo collegiale ed il Ministero della pubblica istruzione, a tal fine, ha inviato a Sondrio l'ispettore Panebianco;

il suddetto ispettore Panebianco, non qualificandosi all'inquisito dottor Evangelista, rifiutandosi di fargli prendere visione della lettera di incarico ispettivo e di verbalizzare, come prescritto, il contenuto del colloquio intercorso, si sarebbe oggettivamente comportato, secondo quanto risulta all'interrogante, come fosse l'esecutore di un disegno persecutorio del Provveditore agli studi di Sondrio dottor Rossi Enrico ai danni del funzionario in argomento;

è stata presentata da numerosi consiglieri un'interrogazione nell'ambito consiliare per conoscere i motivi dell'iniziativa, a dir poco inusuale, intrapresa dal citato ispettore Panebianco, di interrogare il presidente sul comportamento assunto dal dottor Evangelista in detto organismo collegiale;

a seguito dell'intervento del Provveditore in Giunta, non è stata ancora fornita una risposta alla suddetta interrogazione per cui, nel corso dell'ultima riunione del consiglio scolastico provinciale del 29 maggio scorso, più della metà dei consiglieri appartenenti all'amministrazione scolastica ha dichiarato di non poter manifestare il proprio pensiero e la propria volontà in relazione agli argomenti dell'ordine del giorno, nel timore di essere sottoposti ad indagine da parte del dottor Rossi;

appare incomprensibile non solo nell'ottica del rispetto dei fondamentali principi di democrazia e trasparenza dell'azione amministrativa, ma anche da un punto di vista strettamente giuridico, interrogare dei componenti dell'amministrazione scolastica eletti in un organo collegiale per sindacarne i comportamenti e le opinioni espresse nell'ambito consiliare —:

se risulti che il Provveditore agli studi, dottor Rossi, che peraltro si è sempre lamentato della carenza di personale in organico per giustificare anche i ritardi delle operazioni di nomina dei docenti verificatisi nell'amministrazione scolastica in corso, abbia, al fine di mettere a tacere le opinioni di politica scolastica espresse in consiglio scolastico provinciale, fatto attivare un procedimento di trasferimento d'ufficio nei confronti del dottor Evangelista, uno dei suoi più validi funzionari, con autorevole curriculum professionale, che in otto anni non ha mai commesso un errore in servizio e si è mostrato sempre disponibile e sensibile alla risoluzione dei problemi della scuola Valtellinese;

se intendano accertare eventuali responsabilità del dottor Rossi Enrico per quanto avvenuto, verificando preliminar-

mente e con urgenza quanto esposto nonché l'esistenza di procedimenti giudiziari in corso presso la Procura della Repubblica del tribunale di Sondrio connessi alla conduzione del Provveditorato agli studi di Sondrio;

se non ritengano, così come ritiene l'interrogante, di assumere iniziative con tempestività per evitare ogni ulteriore atteggiamento persecutorio nei confronti del predetto funzionario, non esclusa l'attivazione di un procedimento ex articolo 32, quarto comma, del testo unico del 1957, n. 3, nei confronti del dottor Rossi Enrico, essendo messa gravemente a rischio, a parere dell'interrogante, la democrazia e la dialettica nella scuola Valtellinese e, quindi, l'immagine ed il prestigio dell'amministrazione scolastica periferica in provincia di Sondrio. (4-02421)

RISPOSTA. — *A seguito di esposto presentato dal provveditore agli studi di Sondrio in merito ai comportamenti assunti dal dottor Evangelista Paolo funzionario di VIII qualifica in servizio presso quel provveditorato agli studi, questo Ministero ha disposto indagine ispettiva volta ad accertare i fatti denunciati e le conseguenti responsabilità nel complesso clima di conflittualità determinatosi all'interno dell'ufficio.*

Com'è noto, l'incarico è stato affidato al dottor Panebianco, dirigente superiore con funzioni di ispettore generale che ha condotto le indagini nell'ambito dell'ufficio e degli organi ad esso facenti capo.

Si ritiene di dover precisare che non era assolutamente oggetto di indagine il diritto di esprimere opinioni e voti in seno al consiglio scolastico provinciale quanto piuttosto l'uso strumentale di informazioni derivanti dalla posizione del dottor Evangelista quale funzionario del provveditorato agli studi.

Sulla base dell'esito degli accertamenti ed anche al fine di restituire funzionalità all'ufficio, è stato in un primo tempo disposto con decreto ministeriale 8 giugno 1992 trasferimento del dottor Evangelista.

Poiché tale provvedimento ha comportato ulteriore situazione di tensione all'interno

dell'ufficio scolastico provinciale, il medesimo Ministero ha ritenuto di sospendere con decreto ministeriale 24 giugno 1992 gli effetti del provvedimento medesimo fino all'esito di ulteriori accertamenti ispettivi contestualmente affidati al dottor Amatucci, consigliere ministeriale aggiunto.

La relazione ispettiva è attualmente all'esame di questa amministrazione che non mancherà di adottare le misure necessarie per ristabilire un clima di serenità all'interno dell'ufficio scolastico provinciale di Sondrio.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

il giovane Massimiliano Apolloni nato a Montegranaro (AP) il 2 giugno 1970 ed ivi residente, ha prestato servizio militare a partire dal 28 settembre 1989 presso la caserma « 235° Battaglione di fanteria Piceno » di Ascoli Piceno;

in data 3 luglio 1990 si è ricoverato presso il policlinico Sant'Orsola-Malpighi di Bologna e in data 17 luglio 1990 è stato trasferito presso l'ospedale « Bellaria » di Bologna, dove, in data 23 luglio 1990, ha subito un intervento neuro-chirurgico al quale sono seguite complicazioni gravissime che lo hanno lasciato in « stato di coma vigile » e quindi in stato di gravissima insufficienza psico-fisica, che tuttora permane;

al momento della chiamata al servizio militare di leva era, ovviamente, psicofisicamente sano;

ha presentato, tramite il proprio padre, curatore speciale, le relazioni e le certificazioni cliniche e diagnostiche relative ai ricoveri presso gli ospedali « Bellaria » e « Malpighi-Sant'Orsola » di Bologna e una certificazione medica del professor dottor Luciano Boccanera dell'ospedale Sant'Orsola-Malpighi di Bologna —

se sia a conoscenza che il giovane Massimiliano Apolloni ha richiesto pensione privilegiata ordinaria militare ma

che non gli è stata ancora riconosciuta, e se considerando le particolari condizioni di malattia del giovane, non sia il caso di intervenire per accelerare ogni pratica relativa presso il Ministero di sua competenza dove giace tutta la documentazione. (4-03869)

RISPOSTA. — *La domanda di pensione privilegiata del soldato Massimiliano Apoloni e in corso di istruttoria.*

In particolare, si è in attesa che la commissione medica ospedaliera di Perugia, già varie volte sollecitata, trasmetta la documentazione medico-legale.

Si assicura che sarà svolta ogni azione possibile per lo snellimento dell'iter amministrativo.

Il Ministro della difesa: Andò.

CORSI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che si registra un forte malcontento e vibrante proteste tra la popolazione del Valdarno per la decisione assunta dall'ente ferrovie dello Stato di eliminare dal 4 luglio al 23 agosto 1992, l'autocorsa sostitutiva attualmente effettuata e quindi di cessare di fatto, al mattino, qualsiasi collegamento utile tra il Valdarno, Arezzo e Roma penalizzando così un'area fortemente industrializzata i cui abitanti per recarsi a Roma non avrebbero altra alternativa che raggiungere Arezzo con mezzi propri — se non ritenga di intervenire perché venga disposta la fermata a San Giovanni Valdarno del treno espresso n. 751, che attualmente transita alla stazione medesima alle ore 5,21 e rimane in sosta alla stazione di Arezzo per almeno 10 minuti. (4-02617)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato riferisce che l'autocorsa n. 19 in partenza dalla stazione ferroviaria di Firenze S.M.N. alle ore 4,00 con arrivo alla stazione di Arezzo alle ore 5,22, viene soppressa nel periodo estivo a causa della scarsa frequentazione registrata ed in relazione all'analisi dei costi sostenuti dalle FS per la sua effettuazione.*

Si fa presente, inoltre, che non risulta possibile istituire la fermata del treno espresso 751 presso la stazione di San Giovanni Valdarno per motivi di ordine commerciale.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

CRIPPA e RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il signor Leonardo Giordano, nato a Melito Porto Salvo (Reggio Calabria) il 13 luglio 1966, e residente a Reggio Calabria in via A. Cimino n. 62, il 3 marzo 1992 ha presentato domanda per essere riconosciuto obiettore di coscienza ai sensi della legge n. 772 del 1972;

il 27 luglio 1992, il Distretto Militare di Catanzaro ha notificato al giovane la non accettazione della domanda perché presentata fuori dai termini previsti dalla legge;

il signor Giordano si era recato prima del 31 dicembre 1991, e quindi quando ancora avrebbe avuto la possibilità di presentare istanza di riconoscimento come obiettore di coscienza nei tempi previsti dalla legge usufruendo di rinvio della chiamata alle armi per motivi di studio, presso il Distretto Militare di Reggio Calabria, per chiedere le modalità ed i tempi per la presentazione dell'istanza stessa;

l'Ufficio Reclutamento del Distretto Militare di Reggio Calabria per ben due volte ha fornito al giovane informazioni errate, sostenendo che egli avrebbe potuto presentare domanda di obiezione di coscienza sino a due mesi prima dello scadere del rinvio della chiamata alle armi per motivi di studio, scadenza che per il signor Giordano avveniva al compimento del 26esimo anno di età, il 13 luglio 1992;

appare evidente come il giovane avrebbe potuto tranquillamente presentare la propria istanza prima del 31 dicembre 1991;

il Distretto Militare di Reggio Calabria si è reso responsabile numerose volte di informazioni errate, regolarmente denunciate con interrogazioni parlamentari, in merito alla legge n. 772 del 1972, tanto da far ritenere che ciò sia fatto scientemente —:

se non ritenga opportuno, per la credibilità dell'amministrazione pubblica e del Ministero della difesa, intervenire affinché l'istanza del signor Leonardo Giordano sia riconsiderata ed accolta;

quali interventi intenda prendere nei confronti del Distretto Militare di Reggio Calabria, ed in particolare del responsabile dell'Ufficio Reclutamento, che si rende regolarmente responsabile di informazioni errate riguardo alla legge n. 772 del 1972, compiendo in tal modo gravi reati, non solo di carattere amministrativo;

se non ritenga che un suo mancato intervento non farebbe che aggravare la triste situazione e la poca credibilità di cui godono le Amministrazioni dello Stato in regioni come la Calabria, dove si assiste a preoccupanti fenomeni di delinquenza organizzata. (4-04133)

RISPOSTA. — Circa le presunte errate informazioni ricevute dal giovane Giordano Leonardo, da parte dell'ufficio reclutamento del distretto militare di Reggio Calabria, risulta molto problematico stabilire se le stesse siano state tali da indurre in errore il giovane.

Giova, peraltro, ricordare che i comuni provvedono ad affiggere tempestivamente, nei rispettivi albi pretori e negli appositi spazi murali delle proprie circoscrizioni i manifesti di chiamata alla leva e di chiamata alle armi e che il cittadino interessato ha l'obbligo di prendere visione dei suddetti manifesti, nei quali sono indicati anche i termini di presentazione delle domande intese ad ottenere il riconoscimento dell'obiezione di coscienza.

Il Ministro della difesa: Andò.

CRUCIANELLI e CAPRILI. — Ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile. — Per sapere — premesso che:

nella riunione del 25 maggio 1992 sul tema delle strategie del settore navigazione, l'ente FS ha informato le organizzazioni sindacali che per soddisfare le esigenze del settore passeggeri e merci la Divisione Esercizio e Navigazione attuerà un programma mantenendo nel periodo 1° ottobre 1992-31 maggio 1993 due corsi serali dei terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci;

la nave traghetto *Tyrus* sarà posta in disarmo provvisorio dal 26 giugno 1992;

da anni la direzione delle FS non realizza alcuna modernizzazione del settore;

numerose testimonianze dei lavoratori parlano di inefficienze consapevoli e ricercate nella organizzazione delle Navi Traghetto —:

se risulti la scelta strategica delle FS di smantellare le linee passeggere;

quale il destino dei marittimi e del personale di camera;

quale l'opinione dei ministri sui processi di ristrutturazione in assenza di un piano generale e di nuovi investimenti;

se esista e quale sia, un piano dell'IRI e delle FS sui traghetti di Civitavecchia verso la Sardegna e verso la Spagna.

(4-03209)

CRUCIANELLI e CAPRILI. — Ai Ministri dei trasporti e ad interim della marina mercantile e dell'industria, commercio e artigianato e ad interim delle partecipazioni statali. — Per sapere — premesso che:

nella riunione del 25 maggio 1992 sul tema delle strategie del settore navigazione, l'Ente Ferrovie dello Stato ha informato le organizzazioni sindacali che per soddisfare le esigenze del settore passeggeri e merci la Divisione Esercizio e Navigazione attuerà un programma mantenendo nel periodo 1° ottobre 1992-31 maggio 1993 due corse serali dei terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci;

la nave traghetto *Tyrus* sarà posta in disarmo provvisorio dal 26 giugno 1992;

da anni la direzione delle Ferrovie dello Stato non realizza alcuna modernizzazione del settore;

numerose testimonianze dei lavoratori parlano di inefficienze consapevoli e ricercate nell'organizzazione delle navi traghetto :

se risulti la scelta strategica delle Ferrovie dello Stato di smantellare le linee passeggeri;

quale sia il destino dei marittimi e del personale di camera;

quale l'opinione del Ministro sui processi di ristrutturazione in assenza di un piano generale e di nuovi investimenti;

se esista e quale sia il piano dell'IRI e delle Ferrovie dello Stato sui traghetti di Civitavecchia verso la Sardegna e verso la Spagna. (4-03287)

RISPOSTA. — *L'ente delle ferrovie dello Stato riferisce che, nella logica di rendere il servizio navigazione meno oneroso per lo Stato e consapevole dell'importanza del servizio ai fini dei collegamenti da e per le isole, sta attuando una ristrutturazione che prevede il disarmo delle navi oramai obsolete e opportuni investimenti mirati al mercato (merci e viaggiatori).*

Sono, pertanto, previsti il disarmo della nave traghetto Tyrus e l'investimento per una nuova nave traghetto tutto merci per i collegamenti per la Sardegna.

L'ente, nel confermare che attualmente sta studiando e valutando l'opportunità di creare sinergie nel settore della navigazione con altri operatori pubblici, fa presente che tale ipotesi permetterebbe la creazione di un polo pubblico per i collegamenti da e per le isole.

Questo polo potrebbe non solo potenziare e migliorare gli attuali servizi ma, nello stesso tempo, ridurre i costi di esercizio per l'ovvia sinergia fra i vettori interessati.

Questo tipo di ristrutturazione, anche per effetto di investimenti su navi di più elevata capacità e dismissioni di navi obsolete,

potrebbe creare eccedenze sia in ambito marittimo F.S. che in ambito personale di camera e mensa.

L'ente, fa, altresì, sapere che se tali eventuali eccedenze non potranno essere riassorbite nel proprio ambito, occorrerà ricercare e porre in essere tutti i possibili ammortizzatori sociali.

Comunque, tali processi saranno attuati senza alcun impatto negativo sull'offerta e sulla qualità del servizio.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

DE SIMONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — considerato che il treno IC 553 da Siracusa a Roma non effettua le fermate a Sapri, importante nodo ferroviario per turisti e pendolari del Golfo di Policastro — quali iniziative intenda assumere per consentire la fermata del treno IC 553 alla stazione di Sapri.

(4-02767)

RISPOSTA. — *L'ente FS fa sapere che fino all'orario 1989-1990, in partenza da Roma esistevano soltanto due collegamenti antimeridiani diretti al Sud ed esattamente l'intercity 687 « Peloritano » e l'espresso 781 « Archimede » (attuale intercity 553), il primo in partenza alle ore 7,00 ed il secondo alle ore 8,50 ed entrambi diretti in Sicilia. In tale situazione il secondo treno assicurava il servizio anche per le località calabresi e, pertanto, effettuava, fra le altre, la fermata nella stazione di Sapri.*

A partire dall'orario 1990-1991, a sussidio del treno « Archimede », veniva istituita una nuova relazione (espresso 779), in partenza da Roma Termini diretta a Paola e successivamente prolungata su Lamezia, al servizio esclusivo delle località calabresi ed alla quale veniva assegnata la fermata di Sapri, fermata che, ovviamente, era soppressa al collegamento (espresso 781) dedicato alla clientela siciliana.

Peraltro, con l'orario estivo entrato in vigore il 31 maggio 1992, la relazione espresso 781 « Archimede » ha usufruito di

un netto miglioramento della qualità (minori tempi di percorrenza di estremità, impiego nuovo materiale, servizio di ristorazione a bordo, ecc.) con la sua trasformazione in treno intercity 553.

La clientela turistica e calabrese, tuttavia, può continuare ad usufruire del collegamento da/per la Capitale svolto dal treno espresso 779/778 (Roma-Lamezia e viceversa) che parte da Roma Termini alle ore 9,20 ed effettua la fermata presso la stazione di Sapri alle ore 13,47, mentre in senso inverso parte da quest'ultima alle ore 15,31 per giungere a Roma Termini alle ore 20,05.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

che, come risulta all'interrogante da fonti attendibili, sembra che ci sia il pericolo che l'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato di Bolzano venga soppresso per concentrare tutti i servizi e i reparti delle ferrovie dello Stato a Verona;

che da una simile decisione deriverebbe un grave danno per la provincia di Bolzano;

che inoltre, con la perdita di un ufficio andrebbero perduti anche eventuali finanziamenti previsti da Verona per la nostra provincia per essere destinati altrove;

che l'esistenza dell'ufficio in questione appare indispensabile sia per la manutenzione ordinaria delle linee come pure per l'esecuzione di quei lavori programmati ed in parte già ultimati che rientrano nella competenza dell'ufficio stesso;

che infine il mantenere a Bolzano, una sede dell'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato rende possibile una collaborazione diretta di questo con la provincia autonoma e facilita il rispetto dai suoi orientamenti;

che la popolazione è molto preoccupata vedendosi sottrarre gran parte dei servizi —:

se risulti la intenzione di sopprimere la sede dell'ufficio lavori di Bolzano e se non voglia procedere a condurre una verifica della situazione sopra descritta assumendo le iniziative atte ad evitare una decisione che creerebbe sicuramente molto danno alla provincia di Bolzano. (4-00040)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato riferisce che non sussistono presso le amministrazioni ferroviarie progetti di modifica dell'organizzazione degli uffici compartimentali di Verona, né di quelli ubicati nel territorio altoatesino.

Va rilevato inoltre che un'eventuale ristrutturazione di uffici non verrebbe e non potrebbe essere mai adottata per alterare ingiustificatamente e gratuitamente l'assetto organizzativo degli uffici ubicati in quella provincia, bensì quale espressione di tendenze generali e soprattutto di strategie assunte con riguardo alla realtà ferroviaria nella sua interezza e non nella sua dimensione puramente locale.

Risultano quindi prive di fondamento le preoccupazioni manifestate circa un prossimo ridimensionamento degli uffici ferroviari ubicati in provincia di Bolzano.

In particolare l'ente osserva che per l'acquisizione dei finanziamenti volti a realizzare opere ferroviarie nel territorio di quella provincia è del tutto irrilevante la sussistenza o meno di uffici decentrati.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

EBNER. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

i consigli di leva sono in possesso delle tabelle degli imponibili delle famiglie dei ragazzi di leva;

tali tabelle sono necessarie per riscontrare il livello di reddito della futura

recluta, quale requisito necessario ai fini di una eventuale domanda di dispensa dal servizio di leva —:

se per esigenze di trasparenza non sia possibile mettere a disposizione dei sindaci ogni anno i decreti sui quali sono pubblicate le tabelle di cui sopra. (4-04421)

RISPOSTA. — *Le tabelle, cui fa cenno l'interrogante, rappresentano solo uno dei requisiti necessari alla concessione della dispensa dal compiere la ferma di leva di cui all'articolo 22, n. 4 e 5 della legge 31 maggio 1975, n. 191, modificato dalla legge n. 958 del 1986 e dalla legge n. 269 del 1991.*

Il carattere orientativo delle tabelle di cui trattasi si evince dall'articolo 2 del decreto ministeriale con le quali sono state emanate, laddove si invitano i consigli di leva nel valutare i redditi delle famiglie a tener conto anche dell'esistenza dei seguenti elementi:

a) congiunti conviventi affetti da gravi infermità per i quali sono necessarie costose cure mediche;

b) particolari situazioni familiari debitorie, consolidate nel tempo, per la ricostruzione di beni di vitale necessità perduti a seguito di calamità naturali;

c) precarie situazioni familiari derivanti da abbandono del tetto coniugale da parte di uno dei genitori;

d) sentenza esecutiva di sfratto.

Pertanto, poiché dette tabelle non costituiscono elemento decisivo per la concessione della dispensa si ritiene che porre i sindaci dei comuni a conoscenza dei livelli di reddito stabiliti nelle tabelle allegate ai decreti ministeriali non apporti nessun elemento chiarificatore del successivo procedimento di dispensa basato sulla valutazione congiunta di più requisiti.

Il Ministro della difesa: Andò.

GASPARRI, IGNAZIO LA RUSSA e BUTTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere - premesso:

che attualmente gli esami di teoria per il conseguimento della patente di guida di categoria B impongono al candidato lo studio, tra le altre nozioni, di una serie di 100 pagine contenenti ciascuna 22 quiz;

che per la provincia di Bolzano il rispetto della norma sull'uso della lingua tedesca consente ai candidati di esprimersi ed essere esaminati su testi in lingua tedesca —:

se il signor Ministro è a conoscenza del fatto che lo studio e il successivo esame di teoria, per i candidati tedeschi, non verte sui 2.200 quiz ma solamente su circa 660 quiz, tradotti da una commissione istituita presso il locale ufficio IMCTC e di cui hanno fatto parte anche i titolari (tedeschi) di tre scuole guida altoatesine;

se non si ritenga che tale procedura sin qui adottata, oltre ad essere estremamente discriminatoria per tutti i candidati italiani (non solo altoatesini) non sia tale da porre in dubbio l'effettiva preparazione di allievi, oggi patentati, di lingua tedesca. (4-03883)

RISPOSTA. — *In merito alla questione sollevata dagli interroganti, concernente la possibilità per i candidati della provincia di Bolzano di svolgere l'esame teorico in lingua tedesca per il conseguimento della patente, si fa osservare che i quiz a tal fine tradotti in tedesco (solo un terzo di quelli a disposizione del competente ufficio provinciale MCTC) sono risultati ampiamente esaurienti delle tematiche relative alla sicurezza della circolazione stradale.*

D'altra parte il questionario non è un metodo di preparazione dell'esame teorico, ma solo un modo di espletare quest'ultimo: di fatto, la preparazione, che consiste nell'apprendimento della normativa del codice della strada, ha luogo nelle autoscuole, o per mezzo dello studio di pubblicazioni specializzate generalmente ben fatte ed esaurienti.

Si fa, altresì, presente che comunque i questionari in uso dal primo settembre 1992, di concezione completamente nuova, stante

il metodo di casualità che presiede alla loro formazione, hanno definitivamente risolto il problema prospettato.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

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

nelle scorse settimane il Governo degli Stati Uniti ha trasferito ad altri depositi le granate e le testate nucleari per lunghi anni custodite nel deposito Site Pluto di Longare in provincia di Vicenza;

nei giorni successivi al trasferimento, i militari statunitensi hanno completamente abbandonato la base stessa, motivo da sempre di grave apprensione per tutta la popolazione vicentina -:

se e quando l'intera area verrà bonificata;

se sarà ripristinata da un punto di vista ambientale e con quali tempi e modalità;

se sarà consegnata al comune di Longare perché la possa utilizzare per usi civili. (4-03159)

RISPOSTA. — *Il sito di Longare è stato bonificato.*

Purtroppo le esigenze militari che ne resero necessaria la realizzazione sono tuttora attuali e, pertanto, non si può addvenire alla cessione del sito, come auspicato dall'interrogante.

Il Ministro della difesa: Andò.

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

l'interrogante è venuto a conoscenza della decisione dell'Ente ferrovie dello Stato (con circolare emanata il 25 maggio 1992 dall'ufficio merci - area tirrenica) di sopprimere la gestione merci dello scalo ferroviario di Orvieto, dopo che alcuni

mesi fa era stato soppresso il servizio trasporto piccole-partite;

l'interrogante ha valutato questa scelta in maniera estremamente negativa:

perché priva la città di Orvieto e l'area orvietana di un servizio essenziale;

perché mette in evidenza un criterio estremamente parziale ed occasionale (si mantiene infatti in funzione questo servizio a Montefiascone e Viterbo);

perché fa affiorare seri rischi di speculazione sulle aree dello scalo merci per opera della società Metropolis, come da dichiarazioni del sindaco di Orvieto;

ad Orvieto il mantenimento di questo servizio non comporta costi aggiuntivi per la presenza permanente di un carrello manovratore, per il tipo di orari dei treni merci e per l'organizzazione della stazione;

la società Panna SpA ha da tempo richiesto la possibilità di realizzare un collegamento tramite uno svincolo ferroviario all'altezza della curva di Sferacavallo, la cui realizzazione garantirebbe di gran lunga il superamento del numero dei mille carri-anno richiesto per il mantenimento del servizio -:

se intenda immediatamente assumere idonee iniziative che portino alla revoca delle decisioni prese dall'Ente ferrovie dello Stato e alla realizzazione di tutte quelle scelte che realizzino un potenziamento di servizi che la stazione ferroviaria di Orvieto deve garantire all'area orvietana. (4-02378)

RISPOSTA. — *L'Ente delle ferrovie dello Stato informa che, nel quadro di una ristrutturazione organizzativa, mirata alla razionalizzazione del traffico merci mediante la concentrazione dei trasporti, anche nell'ottica di una riduzione dei costi di esercizio, sta provvedendo alla disabilitazione dal servizio merci a carro di quelle stazioni interessate da un modesto volume di traffico, che si collocano su un piano decisamente marginale nella scala di produttività del servizio merci.*

Il parametro di produttività preso a base per il mantenimento dell'abilitazione è di almeno 700 carri/anno.

Per quanto attiene la stazione di Orvieto, l'ente fa presente che la produttività dell'impianto è stata rispettivamente nel 1989 di 545 carri, nel 1990 di 422 carri e nel 1991 di 200 carri, a chiara dimostrazione di una tendenza degli operatori locali a servirsi sempre meno del vettore ferroviario.

Se, comunque, dovessero verificarsi sostanziali aumenti di traffico, riscontrabili nel mese di settembre 1992, l'ente potrà studiare soluzioni alternative al provvedimento di disabilitazione definitiva.

In merito ad eventuali speculazioni sulle aree per opera della società Metropolis, quest'ultima, interpellata dalle ferrovie dello Stato, ha smentito qualsiasi ipotesi di investimento.

Viene assicurato, infine, che le esigenze della clientela saranno attentamente valutate.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

per l'anno scolastico 1992-93 hanno fatto domanda di iscrizione alla classe I sperimentale del liceo scientifico statale Giotto Ulivi (Borgo San Lorenzo - FI) numero 139 allievi di cui 2 portatori di handicaps;

era stata richiesta al provveditore agli studi di Firenze la concessione della V classe (5 sono già presenti nell'organico);

il provveditore ha negato l'autorizzazione alla classe richiesta (quinta I) -:

la mancata concessione della classe pone difficoltà alle famiglie e agli studenti per il pendolarismo a cui questi ultimi sarebbero costretti;

questi studenti hanno provveduto sia al pagamento delle tasse scolastiche che all'acquisto dei libri di testo -:

quali provvedimenti urgenti intenda prendere per risolvere questo grave problema che sta mettendo in difficoltà gli abitanti di un intero territorio. (4-05728)

RISPOSTA. — *La questione è superata nel senso auspicato. Infatti su autorizzazione di questo Ministero, in data 8 ottobre 1992 il competente provveditore agli studi ha attivato una quinta classe prima sperimentale presso il liceo scientifico Ulivi di Borgo San Lorenzo.*

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

LEONI ORSENIGO. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere - premesso che:*

il Direttore Generale delle Poste e Telecomunicazioni in una recente comunicazione indirizzata al Presidente dell'AS - RAD « associazione nazionale tra operatori nel settore radiomobile », giustifica le lusingagini lamentate dal Presidente della sopra citata associazione nell'istruire e completare le pratiche relative alla concessione di impianti radioelettrici con la motivazione che il Ministero della Difesa rilascia i necessari pareri in tempi molto lunghi -:

se quanto esposto corrisponde al vero. (4-03836)

RISPOSTA. — *Istituzionalmente preposto a fornire al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni pareri tecnici in merito alle richieste di concessioni di licenze per l'esercizio di radiocollegamenti è lo stato maggiore della difesa.*

Esso ha sempre provveduto a rispondere in tempi brevi, che non superano mediamente i 10 giorni dalla data di ricezione delle richieste sopraindicate.

Si ritiene pertanto che i motivi delle lusingagini cui fa cenno l'Onorevole Leoni siano da ricercare al di fuori della difesa.

Il Ministro della difesa: Andò.

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

L'Intercity ETR 450, conosciuto come « Pendolino », che parte da Pisa alle ore 8 in direzione Roma è stato deviato sul percorso interno via Firenze per lavori di potenziamento della linea ferroviaria tirrenica;

la deviazione comporta per i viaggiatori che partono da Pisa una distanza maggiore da Roma, rispetto a quella ricoperta percorrendo la linea tirrenica, di 61 chilometri;

la maggiore distanza si traduce in un maggior costo del biglietto che sfiora le quarantamila lire con ovvi problemi che gravano sull'utenza —:

quali iniziative intenda assumere il Governo per trovare una soluzione alla situazione di disagio che penalizza notevolmente l'utenza e se voglia prendere in considerazione la possibilità di riconoscere una distanza chilometrica pari a quella del percorso tirrenico al fine di non apportare modifiche al costo del biglietto. (4-03382)

RISPOSTA. — In merito alla deviazione del treno ETR 450 Cristoforo Colombo, l'Ente delle ferrovie dello Stato rende noto che su proposta della clientela e degli enti pubblici e privati liguri, al fine di migliorare e rendere maggiormente funzionale il collegamento tra la Liguria e la capitale, fin dal 27 maggio 1990 è stato programmato l'utilizzo del nuovo materiale « Pendolino » con istradamento via Pisa-Firenze-Roma dove può raggiungere la velocità di 250 km/ora.

L'ente fa altresì presente che tale impostazione, anche se ha determinato un allungamento della percorrenza, ha permesso di realizzare un collegamento più veloce così da giungere a Roma alle ore 10,15, pur partendo da Genova Brignole alle ore 6,15, con un guadagno sulla percorrenza globale di ben 45 minuti, ma soprattutto con un orario più appetibile e da sempre richiesto dalla clientela ligure interessata.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

che gli esami per il rilascio delle patenti e l'articolo 496 del Regolamento di attuazione in vigore, modificato con la legge n. 111 del 18 marzo 1989, stabilisce che le autoscuole dovranno attrezzarsi per l'insegnamento e per gli esami con sistemi audiovisivi interattivi. Principio ripreso dal Codice della Strada in vigore;

che i « nuovi » quiz presentati dalla Motorizzazione Civile disattendono un principio recepito dalla legge n. 111;

che in effetti, il sistema audiovisivo interattivo, ormai accettato ed usato in tutti i Corsi di aggiornamento e di qualificazione professionale, abbina « le parole » al « visivo », cioè rende comprensibile l'esposizione;

che per questo motivo invece di nuovi quiz, che hanno il torto di usare il linguaggio burocratico, sarebbe stato opportuno attuare quanto previsto dalla legge n. 111 e relativo Regolamento;

che l'istruzione per il conseguimento della patente di guida, riguarda un campione universale, con diversi gradi di cultura e di stato sociale: occorre quindi un sistema generale che consenta di fare lezioni in modo omogeneo che consenta al candidato di dare risposte ragionate;

che proprio per questo i sistemi audiovisivi interattivi sono entrati nell'uso comune in tutti i Paesi europei, in America e in Giappone —:

quali provvedimenti intenda assumere per uniformarsi a quanto previsto dall'articolo n. 496 della legge n. 111 del 18 marzo 1989. (4-04807)

RISPOSTA. — I nuovi questionari per l'effettuazione dell'esame teorico per conseguire la patente delle categorie A e B, utilizzati a far data dal 1° settembre 1992, sono stati realizzati in modo da « permettere di accertare che il candidato possieda la necessaria conoscenza ragionata » delle tematiche connesse alla sicurezza della circo-

lazione stradale, secondo il testuale disposto della direttiva n. 80/1263/CEE concernente la Istituzione d'una patente di guida comunitaria.

Gli operatori del settore e la stampa specializzata, pur esprimendo riserve talora vivaci — come noto — su aspetti peraltro marginali (e comunque agevolmente modificabili) del « sistema », hanno però unanimemente dato atto che la peculiare finalità della direttiva è stata conseguita; si ritiene pertanto che non vi sia motivo di dubitare della piena rispondenza dei nuovi questionari alla lettera ed allo spirito della medesima.

L'articolo 496/2 del regolamento, così modificato dal disposto dell'articolo 11 del decreto ministeriale del 3 agosto 1990 n. 301, prevede in effetti che le autoscuole « dovranno attrezzarsi per l'insegnamento con sistemi audiovisivi interattivi quando tale sistema sarà adottato per gli esami per il conseguimento della patente ».

Non si è ritenuta però indispensabile l'immediata adozione di tali sistemi proprio perché quello or ora varato consente — come già detto — il raggruppamento delle finalità indicate dalla citata direttiva n. 80/1263/CEE.

Né può tacersi l'ulteriore circostanza che, essendo i sistemi interattivi ancora molto costosi, la loro adozione da una parte inevitabilmente comporterebbe un aumento dei costi per l'utenza; dall'altra obbligherebbe di fatto la totalità dei candidati — cui la normativa consente di sostenere gli esami anche in qualità di privatisti — ad iscriversi in un'autoscuola.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

MACERATINI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso:

che secondo quanto dispone l'articolo 22 della legge n. 958 del 1986, che ha sostituito l'articolo 37 del decreto del Presidente della Repubblica n. 237 del 1964, « il servizio militare di leva è da considerarsi ai fini della valutazione dei titoli nei

concorsi banditi dalle Pubbliche Amministrazioni » come pendenza di rapporto di lavoro;

che per tale servizio, obbligatorio per tutti i cittadini, il Ministro della Difesa consente, attraverso varie norme, di anticipare o posticipare la prestazione dello stesso servizio in relazione agli impegni di studio o di lavoro —:

le ragioni per le quali l'Amministrazione della Pubblica Istruzione, in particolare per la valutazione dei titoli nella graduatoria per incarichi e supplenze del personale docente, valuti il servizio di leva solo alla condizione che sia stato prestato dopo il conseguimento del titolo di studio occorrente per l'accesso a tali graduatorie e se il Governo non ritenga che tale interpretazione determini una inaccettabile e irrazionale forma di discriminazione fra i cittadini. (4-05270)

RISPOSTA. — *Le istruzioni sul conferimento delle supplenze, impartite con l'ordinanza ministeriale n. 331 del 30 ottobre 1991 e successive modificazioni ed integrazioni, hanno correttamente limitato la valutazione del servizio militare di leva, ai fini dell'accesso a posti di docente non di ruolo, al possesso, durante tale servizio, del titolo di studio prescritto per l'espletamento dell'insegnamento prescelto.*

Non pare, in particolare, che le citate istruzioni [previste dall'articolo 9, lettera c), della predetta ordinanza] diano adito ad ingiustificate discriminazioni, considerato che il rapporto di lavoro temporaneo relativo allo status di docente non di ruolo — al quale va equiparato, nella fattispecie, il servizio militare di leva — non può validamente instaurarsi in mancanza di un requisito, quale il prescritto titolo di studio, ritenuto essenziale dalla vigente normativa.

D'altra parte, il criterio inteso alla valutazione del servizio in questione, solo se prestato successivamente al conseguimento dello specifico titolo di studio, trova uniforme applicazione per tutte le categorie di

aspiranti a supplenza e non soltanto nei confronti degli aspiranti a posti di insegnamento.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

MARENCO. — *Ai Ministri dei trasporti e delle finanze. — Per sapere — premesso che:*

a seguito del mancato versamento di un miliardo e duecento milioni da parte della regione Liguria la società « Tigullio trasporti » si trova in difficoltà a pagare le mensilità ricorrenti ai suoi 340 dipendenti;

la società « Tigullio trasporti » svolge un ruolo importante nel sistema di trasporto del Levante genovese;

ulteriori ritardi nella corresponsione delle cifre pattuite potrebbero creare gravi problemi agli utenti, specie pendolari, serviti dalla società medesima —:

se non ritengano necessario intervenire per garantire il salario ai lavoratori della « Tigullio trasporti » e — di conseguenza — il buon funzionamento del servizio di trasporto nel Levante genovese;

che cosa intenda fare il Governo per risolvere i problemi del trasporto collettivo su base provinciale, coperto da società che spesso svolgono un ruolo socialmente rilevante. (4-02898)

RISPOSTA. — *Si comunica che con decreto ministeriale del 18 febbraio 1992, n. 271, è stata disposta l'erogazione, in favore delle regioni a statuto ordinario, di un primo acconto, per l'anno 1992, del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private, per l'importo di 2.116 miliardi di lire, mentre il provvedimento relativo alla corresponsione del secondo acconto di importo pari al primo è in corso di registrazione.*

Alla regione Liguria è stata assegnata una quota di lire 120.032.178.000, accreditata sul conto corrente n. 447, intrattenuto presso la tesoreria centrale dello Stato,

somma che la regione stessa è tenuta a sua volta a corrispondere alle aziende interessate.

Inoltre, con provvedimento n. 1095 del 29 maggio 1992, alla medesima regione Liguria è stato attribuito l'importo di lire 650.991.000, quale ulteriore concorso dello Stato nella copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del contratto nazionale collettivo degli autoferrottranvieri, siglato il 2 ottobre 1989, oneri relativi all'anno 1991, ai sensi dell'articolo 1, 3° comma della legge 21 marzo 1991, n. 97 di conversione del decreto-legge 23 gennaio 1991, n. 24.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

MARENCO. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e del turismo e spettacolo. — Per sapere — premesso che:*

nel castello del Dragone, sito nel comune di Camogli, è operante, da molti anni, un acquario, divenuto un'importante attrattiva a carattere turistico-culturale;

la gestione di tale museo incide negativamente sul bilancio dell'Apt;

tale acquario svolge un ruolo importante per l'uso e la conservazione del Castello del Dragone, che lo ospita;

circolano, nel comune di Camogli, voci insistenti sull'interesse che alcune immobiliari avrebbero verso il Castello del Dragone —:

quale iniziative intenda assumere per garantire il funzionamento dell'acquario di Camogli. (4-04048)

RISPOSTA. — *La competente soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Genova ha comunicato che da notizie assunte presso il comune di Camogli, proprietario del Castello del Dragone, risulta infondato l'interesse di alcuni gruppi immobiliari nei confronti dell'immobile, sottoposto alle disposizioni di cui alla legge n. 1089 del 1939.*

L'acquario, ubicato nel predetto castello, è stato affidato in gestione dalla regione

all'azienda di promozione turistica della Riviera Ligure, che provvede, pur con difficoltà di carattere economico, alla sua gestione ed all'ordinaria manutenzione, effettuando i più urgenti lavori di ristrutturazione, quale il rifacimento dell'impianto elettrico.

La predetta azienda ha comunicato che intende, inoltre, concordare con l'amministrazione comunale iniziative tese a potenziare tale struttura.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

MARTUCCI. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

nei recenti concorsi per esami al posto di uditore giudiziario, e particolarmente in quello da ultimo svoltosi nei giorni 20/21/22 maggio u.s., si è constatata una evidente sperequazione tra i temi assegnati ai candidati, presentandosi due di essi di chiara intellegibilità e con appropriati riferimenti a situazioni di pratica giudiziaria, mentre il terzo — nel caso dell'ultimo concorso, quello di diritto civile — di estrema difficoltà di comprensione per un testo che presentava una intricata problematica di valore prevalentemente dottrinario;

conseguentemente un numero enorme di candidati ha dovuto rinunciare alla presentazione del tema e quindi alla prosecuzione del concorso con evidente danno materiale e psicologico, cadendo il tema di difficile lettura nel terzo ed ultimo giorno della prova scritta;

indipendentemente da tali riflessi negativi per i candidati, una assegnazione di temi rivolti a privilegiare o comunque a squilibrare interessi scientifico-teorici rispetto a problematiche vicine alla pratica giudiziaria contraddice nettamente con la conclamata esigenza di un rafforzamento dell'organico nella magistratura, il quale valga a coprire posti vacanti e così a concorrere a risolvere il drammatico problema della crisi della giustizia;

si pone certamente necessario mirare alla assunzione di nuovi magistrati la quale concili, la preparazione giuridica con la capacità di interpretare e risolvere questioni di pratica giudiziaria;

quali iniziative di competenza intenda assumere presso le competenti commissioni per l'assegnazione dei temi per i concorsi ad uditore giudiziario perché siano indicate linee e principi prevalentemente aderenti alla verifica di idoneità per la soluzione di concreti problemi giuridici necessaria allo svolgimento della funzione giudiziaria. (4-01845)

RISPOSTA. — *La obbligatorietà del ricorso alla procedura concorsuale per la nomina dei magistrati, già prevista dal regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, è stata ribadita dall'articolo 106 della Costituzione.*

Attualmente, quindi, la procedura di selezione del concorso per uditore giudiziario si articola in due fasi: una prima nella quale il candidato deve svolgere tre prove scritte su tre materie o gruppi di materie (diritto civile e romano, diritto penale e diritto amministrativo) ed una seconda fase nella quale il candidato, se ha raggiunto la sufficienza nelle prove scritte, deve sostenere un colloquio orale su otto gruppi di materie.

Per quanto riguarda le prove scritte si deve segnalare che gli ultimi concorsi hanno segnato un significativo aumento delle domande di partecipazione, passate da una media di 5.100 per concorso negli anni tra il 1975 ed il 1980 ad una media di 8.490 domande per concorso negli anni tra il 1985 ed il 1990, per giungere alle 10.005 dell'ultimo concorso indetto con decreto ministeriale 30 dicembre 1991, come è possibile rilevare nella tabella seguente.

Tabella 1 — Percentuale di candidati che hanno portato a termine le prove scritte rispetto alle domande di partecipazione al concorso.

Periodi esaminati:

anni 1965-1969:

A) Domande: 4.032;

B) Presenti 1° giorno: 1.397;

- C) Consegnanti: 835;
D) Percentuale (C/B): 59,77 per cento;

anni 1975-1979:

- A) Domande: 5.100;
B) Presenti 1° giorno: 1.345;
C) Consegnanti: 945;
D) Percentuale (C/B): 70,26 per cento;

anni 1985-1989:

- A) Domande: 8.409;
B) Presenti 1° giorno: 3.015;
C) Consegnanti: 1.130;
D) Percentuale (C/B): 37,48 per cento;

decreto ministeriale 30 dicembre 1991:

- A) Domande: 10.005;
B) Presenti 1° giorno: 5.624;
C) Consegnanti: 2.244;
D) Percentuale (C/B): 39,90 per cento.

Analogamente significativa appare la crescita del numero dei candidati presentatisi per sostenere le prove del concorso passati da una media di 1.345 per i concorsi svoltisi tra il 1975 ed il 1979 ad una media di 3.015 per quelli svoltisi tra il 1985 ed il 1989, per raggiungere il tetto di 5.624 nel concorso indetto con decreto ministeriale 30 dicembre 1991, ultimo concorso espletato ed al quale si riferisce l'interrogante.

Per quanto riguarda, poi, il numero di candidati che hanno portato a termine la prova nei periodi presi in esame si è passati da una media di 945 ad una media di 1.130 per concorso, fino al valore di 2.244 dell'ultimo concorso, superiore di circa il 30 per cento a quello massimo mai raggiunto dal 1950 ad oggi.

Spiegazione di tale fenomeno può essere rinvenuta nel progressivo, costante aumento del numero dei laureati in giurisprudenza, passati dai circa 2.400 di media per anno

negli anni cinquanta, agli oltre 13.000 raggiunti nel 1990, come si appura dal seguente prospetto.

Tabella 2 — Andamento dei laureati in giurisprudenza dagli anni '50 ad oggi.

Laureati:

- anni 1956-1957: 4.802;
anni 1966-1967: 4.349;
anni 1976-1977: 12.570;
anni 1988-1989: 23.540;
anno 1990: 13.657.

Inoltre, occorre considerare che negli anni 1965/69 si sono svolti 6 concorsi per complessivi 1.171 posti, con una frequenza di circa un concorso l'anno, ed il numero minimo di candidati che consegnarono le tre prove scritte si verificò proprio nell'anno in cui si svolsero due concorsi a distanza di sei mesi l'uno dall'altro.

Nel periodo 1975/1979 si svolsero cinque concorsi per un totale di 1.135 posti, ed il massimo di candidati che portarono a termine la prova si verificò nel concorso che venne bandito con un intervallo temporale superiore all'anno.

Nel periodo 1985/1989 si sono svolti nove concorsi per complessivi 1.988 posti, ed anche in questo caso la punta massima di candidati che portarono a termine la prova si verificò nel concorso indetto con decreto ministeriale 3 dicembre 1988, a distanza di circa un anno dal precedente.

Analogia circostanza si verifica nel concorso indetto con decreto ministeriale 30 dicembre 1991, che è stato bandito a distanza di circa un anno dal precedente.

Si deve, quindi, affermare che esiste un rapporto diretto tra il numero di candidati che portano a termine la prova ed il tempo che intercorre tra un concorso e l'altro.

Tale fenomeno trova la sua spiegazione nel limite di partecipazione al concorso per uditore giudiziario contenuto nell'articolo 126 del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12.

Requisito per la partecipazione al concorso è, infatti, anche quello negativo di non essere già stato dichiarato non idoneo in tre precedenti concorsi.

In questa ottica i candidati operano una autovalutazione della qualità dei loro elaborati, valutazione resa ancor più difficile qualora, come più volte accaduto nel passato, non fossero già noti i risultati degli scritti del concorso precedente.

Di conseguenza, la ignoranza di detti risultati, come pure la aspettativa di poter ripetere il concorso a breve distanza temporale, inducono i candidati a presentare gli scritti solo se adeguatamente motivati.

Per quanto riguarda la attività della commissione esaminatrice, si deve rammentare che, ai sensi dell'articolo 44 del decreto del Presidente della Repubblica 916/1958, la stessa viene composta secondo le norme di ordinamento giudiziario. Alla sua nomina, entro i dieci giorni precedenti le prove di esame, provvede, ai sensi dell'articolo 12 della legge 195/1958, il Consiglio superiore della magistratura, al quale, la stessa norma attribuisce il potere di approvare o modificare la graduatoria formata dalla commissione esaminatrice.

L'articolo 125, secondo comma, del regio decreto 12/1941 stabilisce che essa è composta da un magistrato di Cassazione nominato idoneo alle funzioni direttive superiori, che la presiede, da dodici magistrati di qualifica non inferiore a magistrati di corte di appello, nonché da sei docenti universitari di materie giuridiche (comma così sostituito dall'articolo 2 della legge 17 novembre 1978, n. 746).

Per quanto riguarda i criteri per la designazione dei componenti il Consiglio superiore della magistratura ha, con circolare n. 9806 del 16 luglio 1988, approvata nella seduta del 13 luglio 1988, definito i seguenti criteri di massima per la nomina dei componenti:

1) l'attitudine scientifico-didattica e la qualificazione specifica, tenendo presenti le funzioni in concreto esercitate;

2) la garanzia che tra i nominati siano presenti diversi indirizzi culturali e metodologici;

3) una equilibrata distribuzione territoriale nella scelta dei componenti magistrati che dovranno appartenere ad una pluralità di distretti;

4) la contestuale esistenza di altri incarichi anche provvisori, tali da rendere difficoltosa la permanenza a Roma per il periodo di tempo necessario all'espletamento sollecito dei lavori;

5) l'esclusione dei magistrati che siano impegnati in funzione dalle quali non è opportuno distoglierli per esigenze di buon funzionamento della giustizia;

6) in relazione ai professori universitari, la preferenza ai docenti di ruolo appartenenti alla prima fascia;

7) l'esclusione dei magistrati che abbiano fatto parte della commissione negli ultimi cinque anni;

8) l'esclusione dalla commissione esaminatrice di tutti coloro che abbiano avuto parte nella preparazione dei candidati al concorso per uditore giudiziario negli ultimi anni, salvo coloro che abbiano partecipato, solo come docenti, ai corsi organizzati da università, conosciuti ed approvati dal Consiglio.

Inoltre, al fine di meglio assicurare il contemperamento tra l'esigenza di garantire la presenza di magistrati dotati di particolari attitudini scientifico-didattiche con la necessità di assicurare una distribuzione territoriale dei magistrati lo stesso Consiglio superiore ha disposto che i consigli giudiziari predispongano un elenco, aggiornato con cadenza biennale, dei magistrati dichiaratisi disponibili a far parte della commissione, esprimendo, per ciascuno di essi, un giudizio sul grado di idoneità a ricoprire il predetto incarico.

La commissione viene nominata con decreto del ministro di grazia e giustizia che viene resa pubblica mediante pubblicazione sul Bollettino Ufficiale del ministero.

Copia del decreto viene affissa nei locali di esame e a ciascuno dei candidati che si presenta a sostenere l'esame ne viene consegnata una copia.

L'articolo 125, quinto comma, del regio decreto 12/1941 come novellato, prevede che i magistrati componenti della commissione, durante la correzione degli elaborati scritti e l'espletamento delle prove orali, su richiesta del presidente della commissione e con il loro consenso, possono, con deliberazione del Consiglio superiore della magistratura, essere esonerati dall'esercizio delle funzioni giurisdizionali.

Analoga previsione non esiste per i docenti universitari componenti della commissione, e tale mancanza, in alcune circostanze, appare di freno alla possibilità di implementare il numero di sedute settimanali che vengono tenute dalla commissione.

Attualmente il numero medio di sedute è di sei/sette la settimana, con un impegno lavorativo concentrato nei tre/quattro giorni centrali della stessa.

Poiché appare indispensabile, anche sulla base delle attuali esigenze di copertura delle vacanze nell'organico della magistratura, peraltro determinate in buona parte dagli aumenti di organico succedutisi nel corso del 1989, rendere più rapide le procedure di selezione, appare necessario che per il futuro le commissioni articolino i loro lavori su almeno cinque giorni portando il numero delle sedute a 9/10 la settimana.

L'accentuazione della rapidità dell'espletamento della procedura concorsuale, tra l'altro, consentirebbe di diminuire il periodo durante il quale i magistrati componenti della commissione vengono sollevati dal servizio, e quindi di diminuire il disagio per l'ufficio giudiziario di appartenenza.

A tal fine, però, appare necessario predisporre i necessari strumenti atti a consentire che, al di là di sforzi eccezionali, la procedura concorsuale possa concludersi nel più breve tempo possibile ed in particolare appare necessario prevedere la possibilità di sollevare dal servizio i docenti universitari all'atto della loro nomina a componenti della commissione esaminatrice, con uno strumento che potrebbe anche essere amministrativo, nonché aumentare il numero dei

componenti della commissione, portando a quattordici i magistrati ed otto i docenti universitari, e questo al fine di rendere più agevole la turnazione dei componenti e diminuire, per quanto possibile, il rischio di diminuzione della attenzione nella valutazione degli elaborati, nonché diminuire ad uno il numero dei professori universitari la cui presenza è necessaria ai fini della validità della costituzione della commissione.

A tal fine nella scorsa legislatura era stato predisposto un apposito disegno di legge, decaduto a seguito dello scioglimento delle Camere.

È stata anche proposta, fin dal dicembre 1989, la introduzione di una prova preselettiva destinata ad eliminare quei candidati privi della preparazione minima indispensabile per partecipare seriamente al concorso, e di conseguenza ridurre la durata.

Il fenomeno può essere più correttamente compreso se si considera che solo il 10-15 per cento dei candidati che presentano domanda di partecipazione al concorso porta a termine le prove.

Per quanto riguarda la formulazione della traccia delle prove degli esami scritti si osserva che l'articolo 8 del regio decreto 15 ottobre 1925, n. 1860 prevede che « la commissione determina, giorno per giorno, la materia o il gruppo di materie della prova. Qualsiasi determinazione presa al riguardo prima del giorno della prova è priva di valore ».

Ciò implica che la traccia da assegnare deve essere deliberata la stessa mattina con la partecipazione di tutta la commissione.

Ed infatti, il successivo secondo comma dell'articolo innanzi citato prevede che « stabilita la materia o il gruppo di materie su cui deve vertere la prova, la commissione sceglie, discute e formula tre distinti temi per la prova stessa, i quali sono dal presidente chiusi e suggellati in altrettante buste perfettamente uguali ».

Il quarto comma del predetto articolo prevede, infine, che un candidato estragga a sorte una delle tre buste, che alla sua presenza viene aperta e la traccia viene sottoscritta dal presidente e dal segretario.

La ratio del sistema legislativo, peraltro comune a tutte le procedure concorsuali, è diretto a garantire la par condicio dei candidati facendo in modo che i temi vengano elaborati dalla intera commissione la mattina stessa della prova, eliminando il rischio di una possibile conoscenza anticipata della stessa.

Altre norme sono destinate ad assicurare che non possano avvenire degli scambi di buste tra i concorrenti al momento della consegna degli elaborati.

L'articolo 8, quinto comma, prevede che il candidato introduca il tema e la bustina chiusa ove sono indicate le sue generalità, all'interno di una busta più grande recante un numero uguale a quello apposto sulla tessera di riconoscimento fornita al candidato all'atto della presentazione all'esame, e che tale busta venga chiusa e firmata da un componente della commissione dopo aver verificato la corrispondenza tra il numero apposto sulla busta e quello della tessera personale del candidato.

Al termine delle prove, alla presenza di candidati invitati ad assistere, si procede all'accoppiamento delle buste dei soli candidati che abbiano portato a termine tutte e tre le prove.

Una volta raccolte le tre buste mediante il numero identificativo apposto sul lato, si procede a renderle anonime, attraverso la asportazione della linguetta sulla quale è scritto il numero stesso.

Tale ultima attività viene posta in essere al fine di consentire la valutazione contestuale degli elaborati di ciascun candidato.

Per quanto riguarda la valutazione degli elaborati scritti la relativa disciplina è prevista dagli articoli 12, 13 e 16 del regio decreto 15 ottobre 1925, n. 1860, nonché dall'articolo 123 del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12.

In particolare, l'articolo 12 del citato regio decreto 1925/1860, come sostituito dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1965, n. 617, stabilisce al quarto comma che: « la Commissione legge nella medesima seduta i temi di ciascun candidato, e, dopo aver completato la lettura dei tre elaborati, assegna a ciascuno di essi il relativo punteggio secondo le

norme indicate nell'articolo 16 del regio decreto 15 ottobre 1925, n. 1860, e nell'articolo 1 del decreto legislativo 19 aprile 1947, n. 974 ».

Il successivo articolo 13, al primo comma, stabilisce che « finita la lettura e deliberato il giudizio, il segretario nota immediatamente a piede di ciascun lavoro, in tutte lettere, il voto assegnato. L'assegnazione è sottoscritta dal Presidente della Commissione o della sottocommissione e dal segretario ».

A sua volta l'articolo 16 del medesimo regio decreto, al secondo e terzo comma, prevede che: « Prima della assegnazione dei punti, la commissione delibera per ciascuna prova, a maggioranza di voti, se il candidato meriti di ottenere il minimo richiesto per la approvazione. Nell'affermativa, ciascun commissario dichiara quanti punti intenda assegnare al candidato. La somma dei voti, divisa per il numero dei commissari, costituisce il punto definitivamente assegnato al candidato ».

Infine, l'articolo 123 del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12 statuisce che « sono ammessi alle prove orali i candidati che ottengono non meno di 12/20 dei punti in ciascuna prova scritta ».

Appare evidente, quindi, che il ricorso alla valutazione espressa in termini numerici diviene necessario solo nell'ipotesi in cui il candidato meriti di ottenere il minimo richiesto (cfr. TAR Lazio, con sentenza 9 luglio 1986 in Rassegna TAR 1986, mass. n. 961 ha confermato la correttezza della interpretazione dell'articolo 12 del regio decreto 1925, n. 1860, secondo la quale è possibile per la commissione esprimere un giudizio in forma numerica circa la valutazione dell'elaborato scritto solo se esso sia stato preventivamente ritenuto sufficiente).

La commissione è stata qualificata da parte dell'ufficio studi del Consiglio superiore: « organo ausiliario del Consiglio superiore della magistratura, che svolge funzioni preparatorie di natura sostanzialmente tecnica, nell'ambito della procedura concorsuale predisposta per le assunzioni in magistratura » (cfr. pareri nn. 48/86 e 138/88 rispettivamente del 30 giugno 1986 e del 25 maggio 1988).

La definizione della natura giuridica della commissione aiuta ad identificare il tipo di rapporto giuridico intercorrente tra essa ed il Consiglio superiore che la nomina.

Tale rapporto può essere classificato, avvalendosi della definizione introdotta da un noto autore (cfr. M.S. Giannini, Diritto amministrativo, Milano 1970, vol. I, pag. 297), come un esempio di sovraordinazione non gerarchica.

Caratteristica di tale tipo di rapporto è che l'ufficio sovraordinato non ha potere di ordine né di avocazione, sostituzione, annullamento d'ufficio o revoca, ma soltanto un potere di direttiva unito a specifici poteri di controllo, quale quello di approvazione, di annullamento in sede di controllo o, infine, di controllo di gestione.

La differenza tipizzante tra il rapporto di gerarchia e quello di direzione, nel cui ambito si inserisce quello di ausiliarità, non deve essere ricercata tanto nel grado di autonomia od indipendenza dell'organo ausiliario, perché anche l'organo gerarchicamente subordinato ha certamente una competenza propria ed a volte esclusiva (vedi articoli 6, 7, 8 della legge 748/1972), quanto nella circostanza che, mentre nel rapporto gerarchico i poteri decisori sono attribuiti all'organo sovraordinato, nel rapporto di direzione entrambi gli organi decidono, sia pure in ambiti diversi.

Così nel caso di organi ausiliari tecnici, cui sono attribuiti compiti di acclamamento di fatti o di valutazione tecnica degli stessi, le relative decisioni sono di esclusiva competenza dell'organo ausiliario, al punto che l'organo sovraordinato non ha il potere di disattenderle per motivi tecnici, ma solo di annullarle per violazione di norme giuridiche sostanziali o procedurali.

Di conseguenza, la commissione, nell'ambito della discrezionalità tecnico-valutativa attribuitale, determina, in piena libertà, la tipologia delle prove, le quali — occorre ricordarlo — non possono che risultare di contenuto prevalentemente teorico, dal momento che il concorso è accessibile a persone in possesso del solo diploma di laurea in giurisprudenza.

Per accedere ad altri concorsi è richiesta, invece, una precedente esperienza in ag-

giunta al diploma di laurea, ciò che giustifica l'espletamento di prove teorico-pratiche.

Per completezza occorre aggiungere che il crescente numero dei candidati che rinuncia nel corso dell'ultima prova, non sembra essere determinato dalla difficoltà della stessa, ma piuttosto dal fatto che tale prova costituisce occasione conclusiva di conoscenza del complesso delle tracce assegnate e personale verifica della validità o meno del lavoro svolto.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Martelli.

MORGANDO e SARTORIS. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

nella giornata di ieri un grave incidente ferroviario sulla linea Chivasso-Ivrea ha causato la morte di 6 persone e decine di feriti;

l'incidente è avvenuto su una linea più volte oggetto di attenzione del dibattito locale per le esigenze di ristrutturazione finalizzata a migliorare la qualità del servizio ed a elevare i livelli di sicurezza —:

quali siano le cause del gravissimo episodio;

se non ritenga opportuno che il problema della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea venga affrontato in termini definitivi (prevedendo investimenti adeguati e verificando l'opportunità della smilitarizzazione) anche per dare risposte certe sul piano della sicurezza. (4-02100)

RISPOSTA. — Da quanto riferito dall'Ente delle ferrovie dello Stato in base alle prime analisi dell'accaduto, risulterebbe che prima dell'incidente sarebbe entrato in avaria, fra le stazioni di Strambino-Candia C. Caluso, a causa di una forte perturbazione atmosferica, il sistema di distanziamento con blocco elettrico di tipo FS, per cui la circolazione dei treni veniva di conseguenza regolata con il sistema di distanziamento telefonico, basato su specifiche procedure regolamentari ed in grado di garantire la circolazione in sicurezza.

L'ente ha comunicato che il treno 10370, proveniente da Aosta, partiva dalla stazione di Candia C. alle ore 14,56, durante il guasto, con regolare dispaccio di via libera telefonica.

Il funzionamento del blocco elettrico alle ore 15,01 veniva ripristinato ed il dirigente movimento della stazione di Caluso subito dopo richiedeva ed otteneva il consenso del blocco elettrico dal corrispondente dirigente movimento di Candia C., disponendo, quindi, l'itinerario di libero transito per il treno 2449, prima dell'arrivo in stazione del treno 10370, e senza aver concluso le apposite procedure previste per i treni circolanti con la via libera telefonica al momento della riattivazione del blocco elettrico.

Occorre precisare che, essendo la linea Chivasso-Aosta gestita dal genio ferrovieri, sia i dirigenti movimento delle stazioni di Candia C. e Caluso che il personale di macchina del treno 10370 appartengono al battaglione Genio di Torino, mentre il personale di macchina del treno 2449 è dipendente dal deposito locomotive di Torino S.m.

Allo stato dei fatti le ferrovie non ritengono di avere elementi per asserire che tra le cause dell'incidente sia da annoverare qualche motivo connesso, in sé, alla gestione della linea da parte del genio ferrovieri, al riguardo l'ente sottolinea che vi erano state delle visite effettuate sulla linea Chivasso-Aosta nei giorni 11 e 13 febbraio del c.a. dalla commissione di vigilanza del compartimento di Torino, le cui risultanze, oltremodo positive, sull'organizzazione, sul comportamento e sulla preparazione professionale del personale del genio ferrovieri non hanno evidenziato in alcun modo disservizi nella circolazione.

Al momento non è previsto l'utilizzo di personale delle ferrovie dello Stato sulla citata linea, anche se è in corso lo studio per eventuali alternative di utilizzo del genio ferrovieri.

Per quanto concerne lo stato d'insieme della sicurezza del sistema ferroviario italiano, l'ente ritiene che lo stesso sia adeguato alle esigenze e, comunque, rappresenta che la soglia degli incidenti mortali non risulta superiore ove venga raffrontata a quella delle ferrovie francesi e tedesche.

Per quello che riguarda i principali interventi realizzati o in corso di realizzazione — dal 1985 ad oggi — per elevare in particolare nel compartimento di Torino, la sicurezza e lo standard qualitativo dell'esercizio, l'ente ha fornito una dettagliata descrizione, che si riporta nell'allegata scheda tecnica.

ALLEGATO

COMPARTIMENTO DI TORINO

Principali interventi e iniziative realizzati o in corso di realizzazione — dal 1965 ad oggi — per elevare la sicurezza dell'esercizio e lo standard qualitativo del servizio.

1. — Esercizio delle linee.

Le linee a dirigenza unica sono passate da 17 a 3; nei prossimi anni verranno completamente eliminate.

Le linee esercitate con Dirigente centrale operativo si sono più che triplicate, passando da 2 a 7; a queste se ne aggiungeranno 4 entro un mese ed altre 2 nei prossimi 2 anni.

2. — Regimi di circolazione.

Le linee o i tratti di linea con « blocco telefonico » sono scese da 12 a 8 ed è prevista la loro eliminazione entro 2 anni.

I tratti di linea attrezzati con « blocco elettrico manuale tipo FS » sono passati da 8 a 6 e si ridurranno a 4 entro il 1993.

Le linee con « blocco conta-assi » sono passate da 2 a 12 e diventeranno 18 entro il 1993.

3. — Impianti ACEI.

Gli impianti ACEI sono più che raddoppiati, passando da 64 a 140; ne saranno installati altri 10 nel corrente anno ed ulteriori 11 entro il 1994.

4. — Passaggi a livello.

In seguito al programma di soppressione, il loro numero è passato da 1.409 a 1.228, con una diminuzione del 13 per cento; quelli automatici o protetti da segnali di stazione o propri sono passati da 494 a 1.099, con un

incremento del 120 per cento circa. I passaggi a livello non protetti si sono ridotti da 915 a 129; di questi, 58 verranno protetti o soppressi entro il 1992; per i rimanenti si provvederà entro il 1994.

5. — Altri interventi tecnologici.

Gli impianti di snevamento dei deviatori, a gas o elettrici, sono passati da 30 a 117.

È stato realizzato il collegamento terra-treno sulle linee « Torino-Modane » e « Torino-Milano ».

È stata completata la banalizzazione della linea « Torino-Alessandria », con predisposizione per la marcia parallela.

Ad Alessandria ed a Novara sono stati realizzati i posti-pilota per il telecomando delle sottostazioni elettriche e dei sezionatori ai portali TF.

In conseguenza della realizzazione degli impianti di sicurezza, sono stati potenziati tutti gli impianti telefonici, con relativa soppressione delle linee aeree.

6. — Interventi sull'armamento.

Sono stati eliminati gli ultimi 188 Km di binario con armamento « RA 36 », mentre i binari attrezzati con rotaie « FS 46 » ed « FS 50 » sono passati rispettivamente da 335 Km a 140 Km e da 821 Km a 682 Km; i binari con armamento « 60 UNI » sono invece passati da 974 a 1.496 Km.

Sono stati realizzati 14 sottopassi pedonali in varie stazioni.

7. — Gruppi di sicurezza.

È stata ulteriormente potenziata l'organizzazione per la sicurezza dell'esercizio. Un'apposita commissione ha sottoposto ad accurata ispezione più di 50 impianti, effettuando controlli sul posizionamento e sulla visibilità dei segnali. Le risultanze dei sopralluoghi hanno formato oggetto di successivi, specifici interventi tecnici.

8. — Formazione professionale.

Si è annualmente provveduto alla formazione professionale ed all'aggiornamento sulle tecnologie di 4.500 ferrovieri.

È stato inoltre curato il processo di « autoformazione », mediante pubblicazioni e dispense distribuite negli impianti.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

MUZIO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:

che sono in corso interventi di miglioramento sulla linea ferroviaria Asti-Mortara;

che le ferrovie realizzarono al Km 69 346 un passaggio a livello custodito da personale ferroviario che consentiva agli abitanti delle aziende agricole (Cascine Conte Cavalli e Cascine Bianca frazione Terranova di Casale Monferrato) la possibilità di giungere alla vicina strada statale Casale-Mortara;

che le ferrovie dello Stato avvalendosi delle facoltà concesse dall'articolo 3 della legge 30 giugno 1906 n. 272 in seguito a pressioni sull'utenza trasformò detto passaggio a livello da custodito a incustodito, scaricando sugli utenti la responsabilità di chiusura e apertura di detto passaggio, consegnando la chiave di accesso per il transito pedonale e carrabile, nonché le responsabilità per i rischi conseguenti all'attraversamento sia per gli utenti che altri autorizzati dall'utente, con il compito di debitamente rendere edotte sul modo di esercitare regolarmente il transito;

che detta disciplina per l'uso di detto passaggio a livello non custodito prevede nel testo contrattuale:

a) accertarsi, guardando a destra e a sinistra lungo la linea ferroviaria, che nessun treno stia sopraggiungendo;

b) aprire le barriere da entrambi i lati del passaggio a livello;

c) aperte le chiusure, assicurarsi nuovamente che nessun treno stia per sopraggiungere, e quindi attraversare il più rapidamente possibile la sede ferroviaria con i veicoli;

d) effettuato l'attraversamento, richiudere con la chiave entrambe le chiusure e al capitolo II dell'articolo 5 recita che quando, anche per cause contingenti, sia limitata la visibilità sul posto, è consigliabile che l'utente effettui l'attraversamento a mezzo di altre persone da dislocarsi eventualmente in posizione idonea a consentire una più estesa visuale lungo la linea ferroviaria ed assuma, quando possibile, informazioni a titolo sussidiario presso una stazione o al più vicino posto di guardia ferroviario;

che al capitolo VI dell'articolo 5 è previsto che l'uso del passaggio a livello deve essere evitato di notte, in caso di nebbia o di intemperie;

che se per questo od altro, il veicolo dell'utente dovesse fermarsi sulla sede ferroviaria senza possibilità di essere rimosso è necessario che avvalendosi di altre persone, comunque reperite, si portino nei due sensi lungo la ferrovia alla maggiore distanza possibile e cerchino in ogni modo di richiamare l'attenzione al personale di macchina, agitando le braccia o qualsiasi segnale di cui fossero in possesso;

che detto passaggio a livello si trova in una curva della linea ferroviaria tale da rendere pericoloso il transito in caso di eventi meteorologici e nel periodo estivo, quando le culture agricole coprono la visibilità, e che data la vicinanza di pochi metri della statale, specie nelle ore crepuscolari e notturne, sono indistinguibili rumori e luci;

che tale situazione può comportare l'effettivo rischio di vite umane;

che sulla stessa linea, sono in corso lavori di ammodernamento, anche tecnologico, con passaggi a livello automatizzati sia nei passaggi a servizio di abitazioni sia per passaggio in aperta campagna —;

quali siano i motivi che sono di impedimento a fornire a circa 8 famiglie e a circa, 20 abitanti un servizio più sicuro di quello previsto 86 anni fa quando le condizioni di fruizione e di velocità e di

percordanze dei treni e degli utenti era estremamente diverso dall'attuale;

quali siano le iniziative che intenda attivare per comprendere nell'intervento di ammodernamento di questa linea, l'adozione di un passaggio a livello automatizzato riconoscendo uguali diritti a questi cittadini. (4-02909)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che gli utilizzatori del passaggio a livello in argomento non hanno accettato né la proposta di soppressione dell'attraversamento mediante il ricorso ad un tracciato stradale alternativo — con le relative spese di adattamento a carico delle ferrovie — né quella di accollarsi l'onere dell'automatizzazione previsto in settanta milioni di lire.*

In considerazione della particolare tipologia del passaggio a livello (in consegna a privati e non su strada pubblica) le ferrovie non possono che attendere l'accoglimento di una delle due proposte avanzate.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

che l'Alitalia-ATI gestisce le linee aeree Reggio Calabria-Roma, Reggio-Milano, Lamezia-Roma, Lamezia-Milano con tre voli al giorno andata-ritorno;

che nel mese di aprile qualche migliaio di persone non ha potuto essere imbarcato sui voli a causa dell'insufficiente numero dei posti e dei voli;

che sono state espresse proteste da parte dell'utenza anche per la « stranezza » degli orari di partenza e arrivo del secondo volo giornaliero che pare essere di risulta rispetto a quelli « più comodi » in atto in altre parti del Paese —;

se risponda a verità che quelle linee sono economicamente attive da anni;

a quanto ammontino per il mese di aprile le utenze in lista d'attesa e non

imbarcate negli aeroporti di Reggio, Lamezia, Roma e Milano sui relativi voli;

se non ritenga di intervenire sulla concessionaria Alitalia-ATI per rafforzare tali linee tenendo conto del volume di traffico giornaliero, sia con aeromobili più capaci sia aumentando il numero dei voli.

(4-00746)

RISPOSTA. — *Con specifico riferimento ai rilievi esposti circa gli orari di partenza e arrivo dei voli di Reggio Calabria e Lamezia per Roma e Milano e viceversa, si fa presente che la programmazione oraria dei servizi è la sintesi delle esigenze manifestate dall'utenza.*

Per quello che riguarda l'insufficienza lamentata sia dei voli che dei posti, questi vengono disposti in riferimento alla domanda di trasporto e alle necessità di mercato.

Di conseguenza, intensificandosi la richiesta dei servizi, si ha un adeguamento in tal senso.

In riferimento ai voli da Roma e Milano per Reggio Calabria e Lamezia, dai consuntivi del mese di aprile risulta che i collegamenti da/per Reggio Calabria hanno consolidato un'offerta di 28.187 posti ed un trasporto di 20.996 passeggeri, con un coefficiente di riempimento del 74 per cento e un invenduto di 7.191 posti. I collegamenti da/per Lamezia si configurano come segue: posti offerti 40.076, passeggeri trasportati 28.170, riempimento 70 per cento, posti invenduti 11.906.

Va oltremodo sottolineato che per meglio soddisfare le esigenze della utenza di Reggio Calabria e Lamezia con Roma e Milano, la società ATI provvede ad attivare durante i mesi di maggiore traffico estivo, dei servizi aggiuntivi a quelli assicurati durante l'anno, che si sono concretati, nel mese di maggiore domanda (agosto) in 90 voli straordinari su Reggio Calabria e 76 voli su Lamezia.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

con decreto del ministro della pubblica istruzione, del marzo 1992, furono istituite nella provincia di Nuoro le seguenti scuole: I.T.C. di Orroli, quale sezione distaccata dell'I.T.C. di Isili, e l'I.T.C. di Orosei, quale sezione distaccata dell'I.T.C. di Siniscola;

con circolare della Direzione Generale dello stesso Ministero della pubblica istruzione, nel luglio 1992 è stato sospeso il funzionamento di tali sezioni distaccate;

a tale data erano pervenute alle segreterie dei due Istituti numerose iscrizioni per le sezioni distaccate;

il costo di gestione delle sezioni distaccate non viene in alcun modo a gravare sul bilancio del Ministero;

l'Amministrazione Provinciale di Nuoro ha già provveduto, a proprie spese, ad arredare i locali di ambedue le sezioni distaccate —;

se si intenda revocare tale circolare, come è oltretutto auspicato dalla popolazione locale. (4-04943)

RISPOSTA. — *La questione rappresentata nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto è superata nel senso auspicato.*

Infatti questo Ministero in data 25 settembre 1992, ha autorizzato il funzionamento delle sezioni staccate di Orosei e Orroli — dipendenti rispettivamente dagli istituti tecnici di Siniscola ed Isili — ove sono state attivate con provveditoriale n. 30862 del 2 ottobre 1992 due prime classi composte da 60 e 66 alunni per ciascuna istituzione.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

PARLATO. — *Ai Ministri del tesoro e della sanità.* — Per conoscere:

per quale motivo, onde stroncare gli immensi sprechi indotti dal diffuso « consumo farmaceutico », non sia stato ancora introdotto in Italia il principio della brevettabilità dei farmaci, che porrebbe in

grado Stato ed utenza — pur con vivo disappunto di alcune delle industrie farmaceutiche italiane ed estere — di risparmiare migliaia di miliardi. (4-06711)

RISPOSTA. — *I rilievi critici esposti nell'interrogazione summenzionata, sull'asserito principio dell'imbreveabilità dei farmaci, sono privi di fondamento, in quanto tale principio affermato fino al marzo 1978 dall'articolo 14 — 1° comma del regio decreto 29 giugno 1939, n. 1127 (Testo unico delle disposizioni legislative sui brevetti delle invenzioni industriali), è venuto meno per effetto della Sentenza della Corte Costituzionale n. 20/9 marzo 1978 (pubblicata il 20 marzo successivo), con cui è stata dichiarata, in particolare, l'illegittimità costituzionale di detta norma.*

Successivamente, all'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1979, n. 338, recante la revisione della legislazione nazionale in materia di brevetti (in applicazione della delega di cui alla legge 26 maggio 1978, n. 260) è stato rimosso il predetto divieto con conseguente estensione della brevettabilità anche al settore farmaceutico.

Giova aggiungere, inoltre, che non soltanto i farmaci sono da allora brevettabili anche nel nostro paese con apposito procedimento a cura del Ministero dell'industria, commercio ed artigianato, ma che con il recente Regolamento CEE n. 1768/92 è venuto a determinarsi un ampliamento del periodo di utilizzazione dei relativi brevetti.

Infatti, tale Regolamento comunitario ha introdotto il c.d. « certificato complementare di protezione », che assicura ai titolari del brevetto di un medicinale (o di un principio attivo medicamentoso o di una sua tecnologia di fabbricazione) il mantenimento degli stessi diritti esclusivi per un ulteriore periodo (pari a quello compreso tra la data del deposito della domanda del brevetto e la data del decreto di registrazione del farmaco) fino ad un massimo di diciotto anni.

Il Ministro della sanità: De Lorenzo.

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

in data 10 dicembre 1991, il consiglio provinciale di Taranto, all'unanimità dei voti dei presenti approvava il provvedimento relativo all'oggetto: « Ordinanza Ministero pubblica istruzione n. 329/18964/2F/PG del 29 ottobre 1991. Disposizioni riguardanti la razionalizzazione della rete scolastica e la istituzione di Scuole e Istituti scolastici statali di Istruzione secondaria e artistica per l'anno scolastico 1992/93 » che riguardava, tra le altre, anche la richiesta per il comune di Ginosa dell'istituzione di una sezione staccata dell'Istituto tecnico « Pacinotti » di Taranto;

tale richiesta veniva, come le altre, dovutamente supportata dai necessari dati relativi alla ricognizione della situazione esistente, soprattutto in ordine: 1) all'elevato numero di alunni che, scegliendo quell'indirizzo scolastico, per seguire le loro inclinazioni, sono costretti a sottoporsi al sacrificio del viaggio giornaliero verso Matera (altra provincia e altra regione), che non è per niente agevole, soprattutto per la mancanza di un adeguato servizio di trasporti; 2) all'esigenza di istituire in Ginosa, comune tra i più importanti della provincia ionica, per il considerevole numero degli abitanti (compresi quelli che risiedono nella vicina Marina di Ginosa) e per l'accertata qualità delle capacità e delle potenzialità degli stessi; 3) alle limitatissime possibilità di scelte di scuole superiori che si offrono ai giovani che intendono continuare gli studi; 4) all'interessante tipo di indirizzo sperimentale richiesto, ai fini del successivo inserimento nel mondo del lavoro e della produttività;

quasi tutte le richieste inoltrate venivano accolte; restava inspiegabilmente esclusa proprio quella di Ginosa —:

se non ritenga di assumere tutte le più opportune iniziative, per fornire i necessari elementi di chiarezza, intervenendo, eventualmente, per rivedere la precedente decisione, disponendo che venga

istituita nel comune di Ginosa una sede staccata dell'Istituto tecnico. (4-02201)

RISPOSTA. — Per l'anno scolastico 1992/93 l'amministrazione provinciale di Taranto ha presentato ai sensi dell'ordinanza ministeriale n. 329 del 29 ottobre 1991 richieste di istituzione nei comuni di Castellaneta e Ginosa di sezioni staccate rispettivamente dell'ITI Majorana di Martina Franca e dell'ITI Pacinotti di Taranto.

In ordine alle richieste in parola l'ufficio scolastico provinciale di Taranto, considerato che i comuni interessati insistono in un unico ambito distrettuale ha espresso l'avviso che dovesse essere privilegiata la richiesta istitutiva riferita a Castellaneta per la sua posizione baricentrica rispetto ai comuni limitrofi (Ginosa, Palagianello e Laterza), con la conseguente riduzione del pendolarismo scolastico.

In data 9 maggio 1992 è stata pertanto autorizzata l'istituzione in Castellaneta di una sezione staccata dell'ITI Majorana di Martina Franca.

A seguito di tale provvedimento, la medesima amministrazione provinciale ha avanzato la richiesta per l'istituzione nel comune di Ginosa, di una sezione staccata dell'Istituto tecnico per geometri Fermi di Taranto.

Tale istituzione è stata autorizzata in data 16 giugno 1992.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

la stazione ferroviaria di Monteiasi (Taranto) è chiusa all'esercizio;

a seguito dell'adozione del Central Traffic Control sarebbe prevista, per il futuro, la sua sostanziale disattivazione —

se sia vero e, in caso affermativo, per quali motivi sia stato deciso di effettuare per la predetta stazione opere di abbellimento, il cui costo supererebbe 200 milioni di lire. (4-03417)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che nell'ambito degli interventi necessari alla realizzazione dell'impianto di controllo del traffico centralizzato sulla linea Taranto-Brindisi, sono stati eseguiti lavori complementari riguardanti la manutenzione straordinaria di alcune stazioni, tra le quali quella di Monteiasi.

Detta stazione, anche se sprovvista di ufficio movimento, non risulta chiusa all'esercizio, ma svolge servizio viaggiatori ed ospita al suo interno i locali per le apparecchiature di comando e controllo degli impianti di sicurezza, oltre che la sede di alcuni uffici.

In particolare, i lavori eseguiti, per un importo di circa lire 40 milioni, si sono resi necessari per il risanamento delle murature, per eliminare l'umidità, e per il rifacimento dei marciapiedi al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

PATARINO e MARENCO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il giorno 6 luglio 1992 le organizzazioni sindacali di categoria CGIL, CISL, UIL e CISAL hanno proclamato uno sciopero nazionale dei ferrovieri dalle ore 10 alle ore 14;

al suddetto sciopero, secondo quanto riferito dagli organi di stampa, avrebbe aderito solo il 20 per cento —

a) se sia vero e, in caso affermativo, per quali ragioni sia stata bloccata o fortemente ridotta la circolazione dei treni;

b) per quale motivo siano stati noleggiati numerosissimi autobus che hanno viaggiato quasi completamente vuoti;

c) quale sia stato il costo del nolo dei predetti automezzi. (4-03418)

RISPOSTA. — Nel corso dello sciopero effettuato il 6 luglio 1992, indetto dalle varie organizzazioni sindacali avente come motivazione la trasformazione dell'Ente delle fer-

rovie dello Stato in SpA, ha partecipato il 42,34 per cento del personale interessato.

Durante il periodo di sciopero ha circolato la seguente percentuale di treni viaggiatori:

23 per cento dei treni a lungo percorso;

40 per cento dei treni locali.

Pur trattandosi di una astensione dal lavoro che ha avuto una limitazione temporale di 4 ore (dalle ore 9,30 alle ore 13,30), al fine di diminuire i disagi provocati all'utenza e stato attivato in tutta la rete il servizio sostitutivo mediante autobus con cui sono state effettuate 165 corse.

E tuttavia possibile, per motivi contingenti legati all'impossibilità oggettiva di prevedere una regolare affluenza di viaggiatori in condizioni di traffico perturbato, che qualche pullman non sia stato completamente utilizzato dalla clientela.

Il ricorso agli autobus sostitutivi, i cui costi sono compensati dall'assenza degli oneri previsti per la normale circolazione ferroviaria, è regolato in ambito compartimentale — data la complessità del servizio ed in considerazione dell'impegno per svolgerlo nel migliore dei modi — da apposite convenzioni con imprese o gruppi di imprese qualificate nel settore.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

PATUELLI. — Ai Ministri dei trasporti e del turismo e spettacolo. — Per sapere — premesso che

il 23 aprile 1893 fu inaugurata la ferrovia « faentina » che collega Firenze a Faenza, attraversando l'Appennino;

per iniziativa del mensile Airone, delle Ferrovie dello Stato in collaborazione con le comunità montane Mugello, Alto Mugello e Val di Sieve, il comune di Borgo San Lorenzo e la fabbrica italiana velocipede Edoardo Bianchi, hanno offerto il servizio di trasporto delle biciclette al seguito sulla faentina a partire dal 31

maggio. Detto servizio sarà inaugurato domenica 17 maggio con treni speciali che partiranno da Firenze e da Bologna per favorire percorsi ciclistici naturalistici —

quali iniziative intenda assumere per favorire la promozione dello sviluppo turistico ed ambientale e la diffusione di questa importante iniziativa;

quali iniziative si intendano assumere per il completamento definitivo dei lavori di ristrutturazione della ferrovia faentina affinché essi siano conclusi entro il 23 aprile 1993 centenario della sua costruzione. (4-01175)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato ha comunicato che l'iniziativa Treno più bici in Mugello, svoltasi domenica 17 maggio 1992, è il naturale proseguimento di una più vasta azione promozionale che tende a favorire, anche attraverso altri interventi, l'uso combinato della bici con il treno.

Con una manifestazione tenutasi nel novembre 1991 fu inaugurato, in via sperimentale, il servizio treno più bici sulla linea Lucca-Aulla.

A seguito dell'esito positivo della sperimentazione particolarmente apprezzata — significativamente nel periodo primaverile — dalla clientela interessata ad un turismo più rispettoso dell'ambiente e sensibile alle caratteristiche naturali del territorio toscano, dal 31 maggio 1992 il servizio treno più bici è offerto su numerose altre linee del compartimento di Firenze, fra cui la linea Firenze-Borgo-Faenza.

L'ente fa presente che la scelta del Mugello, operata concordemente con la rivista Airone e Cicli Bianchi-Milano, vuole essere la giusta sottolineatura delle numerose potenzialità turistiche offerte dal territorio mugellano, alla cui valorizzazione può contribuire il treno.

Inoltre già altre iniziative, promosse nel Mugello dalle comunità montane e dal comune di Borgo San Lorenzo, hanno quale fattore comune il treno, quali: Abbracciamo l'Appennino e Treno + trekking.

Ora Treno più bici consente, nei giorni di sabato e festivi, il trasporto della bicicletta sul treno, al seguito del viaggiatore, per

raggiungere il tal modo i punti di partenza degli itinerari ciclo-turistici più suggestivi dell'Appennino toscano-romagnolo.

L'ente fa poi rilevare che, a seguito della stipula del contratto di programma avvenuta nel 1991, sono stati stanziati 170 miliardi per il completamento degli interventi di ripristino della linea Faentina, che erano stati interrotti a causa della mancanza di finanziamenti.

In data 8 luglio 1992 è stato confermato un primo stralcio di 120 miliardi che renderà possibile, entro il corrente anno, la ripresa dei lavori di ripristino completo della sede ferroviaria tra Firenze e Borgo San Lorenzo e l'attivazione di una prima fase funzionale relativamente alla tratta Borgo San Lorenzo-San Pietro a Sieve.

Le previsioni di attivazione sono state sostanzialmente modificate a causa dei problemi connessi con l'interferenza di tracciato tra la nuova linea alta velocità e la Faentina in prossimità del nodo di Firenze; le previsioni sono subordinate alla definizione progettuale del tratto fiorentino della nuova linea alta velocità Firenze-Bologna.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

PATUELLI. — Al Ministri dei trasporti e della marina mercantile. — Per sapere — premesso che:

con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario estivo nel tratto Bologna-Porretta Terme-Pistoia è stata soppressa la fermata alla stazione in località Carbona (comune di Vergato);

tale località si trova al centro di una vallata con ampie possibilità di sviluppo sia turistico che industriale, servita in modo precario da altri mezzi pubblici (ATC) per cui il servizio ferroviario diventa fondamentale ed indispensabile;

recentemente sono state eseguite diverse opere di ristrutturazione: pensilina con tettoia, installazione macchina oblietratrice, pavimentazione del marciapiede —:

quali iniziative intenda assumere per non penalizzare i residenti della località sopraccitata e i dipendenti pendolari delle numerose attività operanti nella zona, al fine anche di evitare uno spreco del denaro pubblico già utilizzato per le sopradescritte opere di ristrutturazione della stazione stessa. (4-03866)

RISPOSTA. — Nell'ottica di una maggiore velocizzazione della linea ferroviaria Bologna-Porretta Terme-Pistoia, si è deciso di sopprimere le fermate scarsamente utilizzate dai viaggiatori.

Quindi, con l'attivazione dell'orario estivo 1992 sono state sopresse le fermate di Valdibrana, Piteccio e Carbona studiando contemporaneamente le migliori coincidenze possibili con Procchia, Porretta e Vergato, utilizzando vettori su gomma.

Con particolare riferimento alla zona di Carbona, si evidenziava una frequentazione giornaliera media di un viaggiatore per treno, e la possibilità di utilizzare i collegamenti su bus circolanti nella strada parallela proseguendo con treni coincidenti dalle stazioni di Vergato, Riola e Porretta Terme, tutte nelle immediate vicinanze di Carbona.

Successivamente, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario invernale 92/93, sono state ripristinate a Carbona 6 fermate giornaliere di treni regionali.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

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

da due anni è stato introdotto nelle tratte Roma-Pescara e Roma-Ancona un particolare tipo di binario a scartamento ridotto, con lo scopo di accrescere e la resistenza delle rotaie e la velocità dei treni particolarmente in curva (con un aumento previsto di circa 5 chilometri orari);

non ci si è resi conto che al nuovo scartamento dei binari poteva non corrispondere la struttura delle ruote di loco-

motori e carrozze, come infatti è avvenuto: visto che dall'introduzione del predetto tipo di binari sulle tratte in oggetto, i cerchioni dei locomotori diminuiscono in media di un millimetro ogni mille chilometri, anziché ogni 45 mila, come avviene in media nel resto delle linee italiane, visto che a volte bastano poche centinaia di chilometri per mettere fuori uso interi treni, tant'è che nella sola tratta Roma-Pescara si sono registrati tre miliardi e mezzo di danni ai materiali, e nella Roma-Ancona da molti mesi gli *intercity* sono costituiti da un mosaico di vecchie carrozze, poiché ETR e ALE sono tutti fuori uso per il dissesto dei cerchioni;

la situazione creatasi inficia sia la qualità del servizio sia la sicurezza garantita ai viaggiatori;

i carichi di lavoro delle officine e il conseguente minuzioso controllo dei convogli mettono in crisi la programmazione degli impianti riparatori;

una verifica del rapporto binari-ruote non implicava, per essere prevista, capacità progettuali fuori dal comune —;

a quanto ammontava l'importo complessivo previsto per la sostituzione dei binari;

quanto di questo importo sia stato sin qui speso;

a quanto ammontino le spese globali di riparazione per i danni causati dalla scarsa avvedutezza con cui il progetto di sostituzione è stato gestito;

chi debba ritenersi responsabile per la situazione venutasi a determinare.

(4-01561)

RISPOSTA. — *Nel 1986 l'Ente ferrovie dello Stato emanò una circolare che abbassava da 485 a 275 metri il raggio delle curve al di sotto del quale si deve allargare lo scartamento, modificando la vecchia normativa risalente al 1937 e uniformandosi alle raccomandazioni UIC (Unione internazionale delle ferrovie).*

Prima di introdurre lo scartamento costante, sono stati effettuati due anni di sperimentazione su due tipi di curve, identiche nel raggio ma armate l'una secondo la passata normativa, l'altra secondo la nuova. Da tale ricerca sono emerse irrilevanti differenze sul consumo delle rotaie. Ulteriori prove sono state condotte, sulla linea Avezzano-Sulmona con l'ETR Y 500 strumentato appositamente per il rilevamento delle spinte ruota-rotaia. Tali prove hanno dimostrato la sostanziale uniformità di valori delle spinte sia in rapporto alla velocità di transito, sia nei riguardi della tipologia d'armamento e di misura di scartamento (allargato e non) confermando che l'allargamento in curva è ininfluenza.

Inoltre, per comprensibili motivi economici, connessi con la maggior durata del binario e in armonia con analoghe scelte delle reti europee, è andato sempre più estendendosi l'impiego di rotaie dure, che ha determinato un maggior consumo del bordino ed una minore usura delle rotaie stesse.

Poiché, come evidenziato dalle esperienze fatte sia in Italia che all'estero la lubrificazione della superficie ruota-rotaia ha una incidenza notevolissima sulla entità dei consumi di entrambi gli organi a contatto, tale soluzione sarà progressivamente estesa su tutte le linee tortuose.

I dubbi espressi circa la sicurezza dell'esercizio in relazione ai citati consumi sono, a parere dell'ente FS, del tutto infondati dal momento che i materiali impiegati sulla linea interessata vengono controllati ed i cerchioni torniti o sostituiti con la frequenza adeguata ai livelli di usura e sempre nel rispetto delle norme basilari che regolano la materia. In particolare, i valori minimi ammessi in esercizio, inerenti alle parti sottoposte al fenomeno di usura (spessore minimo del bordino, spessore minimo del cerchione) non sono stati in alcun modo modificati, ma sono state variate soltanto alcune norme che riguardano la profilatura del bordino, il cui spessore è stato portato da 32,5 mm. a 30,5 mm. o 28,5 mm. per l'intera

rete. Ciò oltre a consentire un risparmio economico in generale, garantisce, nel caso in esame, anche subito dopo una riprofilatura, il maggior agio possibile fra cerchione-rotaia ridotto con la posa dei binari a scartamento fisso.

L'Ente ferrovie dello Stato afferma, altresì, che un elevato consumo delle ruote e delle rotaie nelle curve di raggio stretto è normale. Per le rotaie il rapporto tra i tassi di usura di una curva stretta rispetto a un rettilineo è dell'ordine di cento a uno. Una analoga vistosa differenza non veniva avvertita per le ruote quando i rotabili circolavano promiscuamente su itinerari di diverse caratteristiche. I recenti nuovi criteri di turnificazione del materiale, intesi ad un loro migliore sfruttamento, accentuando la specializzazione per linea ed il ricorso a composizioni bloccate, hanno evidenziato, anche per i bordini dei rotabili circolanti su linee tortuose, i fenomeni di usura da sempre noti per le rotaie.

Un gruppo di studio delle ferrovie dello Stato sta verificando quali sono le conseguenze di tipo economico legate all'adozione delle nuove rotaie di tipo duro quantificando, in particolare, i benefici ottenuti dalla minore usura e manutenzione del binario, che dovrebbero bilanciare i maggiori oneri sostenuti per la riparazione del materiale rotabile. Inoltre, il gruppo di studio sta verificando, anche alla luce dell'esperienza maturata nelle altre reti ferroviarie europee, in particolare quella svizzera, l'adozione di provvedimenti che dovrebbero limitare l'aumento dei costi di manutenzione del materiale rotabile. Sono allo studio e verranno sperimentati materiali, con cui sono realizzate le ruote, di più elevata durezza compatibile con il materiale delle rotaie.

Nel contempo un notevole contributo al contenimento dei consumi sarà fornito dalla lubrificazione sistematica del contatto ruota-rotaia nelle linee tortuose. Per tale aspetto l'ente sta provvedendo all'installazione di ingrassatori di tipo tradizionale sia a bordo delle locomotive che sul binario e parallelamente sta conducendo ricerche su nuovi sistemi di lubrificazione, prendendo in esame

anche i metodi adottati o allo studio presso le principali reti europee che hanno analoghi problemi.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

risulta dalla stampa che sono stati spesi 150 miliardi per una sperimentazione di alta velocità nella tratta Modena-Suzzara della linea ferroviaria Modena-Mantova, decisa nel 1987 dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie presieduto da Ligato;

in virtù di tale sperimentazione sono eliminati alcuni chilometri di binari, ferrovia e massicciata, mentre nella stazione di Mantova si buttano giù le pensiline per fare spazio all'impianto di elettrificazione;

il 15 ottobre 1990 i nuovi dirigenti delle ferrovie dello Stato decidono per una « ricalibratura del programma », che elimina la sperimentazione dell'alta velocità nella tratta in questione;

quattro anni dopo la decisa sperimentazione e le promesse che l'accompagnavano (elettrificazione, sostituzione dei passaggi a livello con sottopassaggi) la ferrovia ricompare esattamente come prima, manca l'elettrificazione e ora mancano anche le pensiline nella stazione di Mantova, restano i passaggi a livello del tipo a chiusura ad orario;

in questi quattro anni i cittadini sono dovuti ricorrere a pullman scadenti — uno risulta essersi incendiato durante una corsa in autostrada, un altro essere stato bloccato dalla Stradale per le gomme usurate — guidati da autisti con contratto a termine o in nero: servizio sostitutivo fornito da un consorzio romano che si era aggiudicato l'appalto e che, nonostante le proteste, è riuscito a continuare il servizio;

sul caso sono in corso due inchieste da parte della magistratura;

risulta che ora gli esperimenti dell'alta velocità si stiano effettuando in un tratto di 20 chilometri della direttissima Roma-Firenze —;

in che modo intenda intervenire per individuare i responsabili di un tale e inutile sperpero di denaro pubblico, e dei disagi creati alla popolazione residente, e quali provvedimenti intenda prendere nei loro confronti;

se non intenda accertare motivazioni e valutazioni che hanno portato, prima, alla scelta della tratta in questione per sperimentare l'alta velocità, poi, alla revisione di tale scelta, individuando le carenze progettuali e gli eventuali interessi in gioco, non corrispondenti finora, è evidente, a quelli della popolazione residente né della più ampia utenza;

se non ritenga opportuno accertare le modalità di appalto del servizio sostitutivo con pullman, e verificare come e in che condizioni è stato effettivamente prestato.
(4-02073)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato fa presente che, a seguito della legge finanziaria 1987, n. 910 del 22 dicembre 1986 con la quale fu approvato il programma nazionale per l'alta velocità, ed in armonia con gli indirizzi del piano nazionale dei trasporti in materia di alta velocità ferroviaria, il consiglio di amministrazione dell'ente medesimo approvò con delibera n. 699 del 17 dicembre 1987 il progetto generale degli studi e delle sperimentazioni relative al sistema alta velocità.*

Nel progetto operativo allegato a tale delibera fu approvato anche uno stanziamento complessivo di circa 199 miliardi di lire, di cui circa 147,5 destinati alla realizzazione di un tratto sperimentale ad alta velocità tra le stazioni di Modena e Suzzara della linea Modena-Mantova.

La scelta di tale linea derivò dalla somma delle seguenti considerazioni:

tracciato favorevole comprendente un'unica curva di raggio R 1600 ml. sviluppatasi completamente in pianura;

sviluppo totale del tracciato di circa 38 chilometri sufficiente alle corse prova;

assenza di elettrificazione;

possibilità di disporre di energia ad alta e bassa tensione;

vicinanza di un deposito locomotive (Mantova);

possibilità di effettuazione di servizi sostitutivi automobilistici;

ricaduta degli investimenti soprattutto in termini di maggiore potenzialità ed affidabilità della linea al termine della sperimentazione.

La linea, acquisita dalle FS nell'ultimo dopoguerra, era stata a suo tempo costruita da privati con criteri di particolare economicità e quindi con standard ridotti e con materiali per lo più di scarsa qualità, specie per le opere in terra, come evidenziato dalla campagna di sondaggi eseguita.

I lavori ebbero inizio a partire dalla prima metà del 1988 e dal luglio dello stesso anno la linea fu interrotta, come previsto dal progetto operativo di cui alla citata delibera, e contestualmente furono attivati a norma di legge i relativi servizi stradali sostitutivi.

L'interruzione della linea fu adottata per inderogabili necessità tecniche, dato che le lavorazioni previste non erano compatibili con la presenza dell'esercizio ferroviario, garantendo nel contempo la massima sicurezza ai lavoratori impegnati nelle realizzazioni in questione.

Peraltro, l'attuazione degli interventi ha avuto un sensibile slittamento dei tempi per motivi vari tra cui, determinanti, furono il blocco dei finanziamenti da parte del Governo nel luglio del 1988, le dimissioni del consiglio d'amministrazione dell'ente nel novembre dello stesso anno, la caduta d'interesse nei confronti del Programma alta velocità con le conseguenti incertezze sugli obiettivi da raggiungere per l'alta velocità, la

necessità di effettuare più estesi consolidamenti, nonché l'insorgere di difficoltà nei rapporti con gli enti locali per le opere sostitutive dei passaggi a livello da sopprimere. Quando nel 1991 il programma di sperimentazione venne ripreso, emerse la possibilità di disporre a breve del nuovo tratto, oramai in avanzata fase di esecuzione, Montevarchi-Figline della linea direttissima Roma-Firenze sul quale, peraltro, era possibile estendere le sperimentazioni anche alle problematiche inerenti i viadotti e le gallerie, per cui risultò opportuno e conveniente per l'ente trasferire su tale tratta la sperimentazione in questione.

In data 31 marzo 1992 la linea Modena-Mantova è stata riattivata all'esercizio ferroviario anche tra le stazioni di Modena e Suzzara.

L'ente fa, altresì sapere che il tratto in questione, in conseguenza dei lavori eseguiti al corpo stradale e all'armamento, consente ora velocità di 150 chilometri/h, fruisce di maggiore regolarità nell'esercizio per i consolidamenti eseguiti ed i 2 passaggi a livello soppressi, è dotato di una maggiore potenzialità conseguente alla realizzazione di una prima fase di messa a modulo delle stazioni e garantisce una maggiore sicurezza per il personale che vi lavora a seguito dell'adeguamento degli stradelli pedonali lungo linea.

L'ente riferisce, inoltre, che sono in corso i lavori di elettrificazione della Modena-Mantova, in concomitanza con l'elettrificazione della Mantova-Verona, che consentirà di disporre di un valido itinerario alternativo tra Bologna e Verona.

La spesa complessiva per i citati lavori della Modena-Mantova ammonta a 122 miliardi di lire, di cui:

- 68,7 miliardi per opere civili;
- 35,1 miliardi per elettrificazioni;
- 8,5 miliardi per servizi sostitutivi;
- 9,7 miliardi per spese generali.

L'ente sottolinea altresì, che le sperimentazioni sull'alta velocità, condotte sulla direttissima Roma-Firenze consentono minori costi rispetto a quanto in origine preventi-

vato, mentre gli interventi sulla Modena-Mantova-Verona hanno consentito notevoli vantaggi in termini di potenzialità dell'itinerario e di regolarità della circolazione.

Per quanto riguarda le modalità di appalto dei servizi sostitutivi, l'ente comunica che, essendo in corso un'indagine giudiziaria sul caso, la relativa documentazione è stata acquisita dalla magistratura.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

PIERONI. — Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:

oltre diecimetri delle mura cinquecentesche del centro storico di Urbino sono crollati il 10 giugno 1992;

questo crollo sembra indizio di una grave instabilità complessiva, poiché almeno altri quattro-cinque punti delle mura roveresche sono fortemente compromessi e potrebbero cedere;

il crollo è avvenuto a poco meno di 200 metri dai torrioni di Palazzo Ducale, emblema della città e della civiltà rinascimentale;

tutto ciò è avvenuto nell'anno in cui si celebra il centenario di Piero della Francesca alla cui produzione artistica Urbino e la corte dei Montefeltro sono indissolubilmente legati;

da anni con appelli e convegni, di cui l'ultimo — internazionale — organizzato nello scorso aprile dal titolo significativo e profetico « La città e le mura », si chiedono interventi per il risanamento della cinta muraria dal costo sicuramente inferiore a quello che sarà oggi necessario per interventi a posteriori —;

in che modo giustifichi l'inerzia verso il degrado di uno dei più significativi gioielli urbanistici e architettonici d'Europa;

quali interventi urgenti, e per quale impegno finanziario, saranno posti in essere per far fronte all'emergenza. (4-02101)

RISPOSTA. — A seguito del crollo, avvenuto il 10 giugno 1992, di un tratto delle mura di Urbino, sul quale passa una, e non la sola, strada di accesso al centro storico della città, la competente soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ancona ha adottato, con un primo intervento urgente di lire 50 milioni, le misure più urgenti relative al tratto crollato delle predette mura.

Questo Ministero ha destinato, altresì, un finanziamento di complessivi 200 milioni di lire sul capitolo 8100 del bilancio ordinario per l'anno finanziario 1992, a copertura anche delle predette misure urgenti.

Inoltre altri 200 milioni di lire sono stati destinati alle mura di Urbino nell'ambito del piano adottato ai sensi della legge 10 febbraio 1992, n. 145.

Da quanto sopra emerge che questo Ministero ha destinato ad Urbino tutte quelle risorse finanziarie compatibili con la scarsità dei fondi di bilancio disponibili.

In ordine, poi, ai progetti di risanamento da tempo predisposti dall'amministrazione comunale di Urbino, si rappresenta che in data 21 aprile 1992 lo Studio S.P.C. del professore Giorgio Croci trasmetteva alla soprintendenza di Ancona un progetto generale contenente anche due stralci esecutivi relativi ad un tratto di mura e alla Porta Valbona.

La predetta soprintendenza ha ritenuto esauriente tale proposta progettuale per la parte relativa agli studi, alle indagini ed alle analisi propedeutiche conoscitive delle situazioni geognostiche dei materiali ed allo sviluppo storico della cinta muraria di Urbino.

Viceversa, la proposta è stata ritenuta carente in relazione alla varietà delle situazioni (statiche, geologiche, storiche, architettoniche, urbanistiche, ambientali, ecc.) che, pertanto, dovranno essere approfondite.

A tale scopo è stata istituita una commissione tecnica composta da rappresentanti di questa amministrazione, del comune di Urbino, della regione Marche, di istituti universitari ed esperti in consolidamento murario.

Tale commissione esprimerà pareri in primo luogo sul restauro delle mura, di competenza esclusiva del Ministero, ed in secondo luogo sull'altro problema, di più

stretta competenza dell'ente locale, riguardante la regimentazione delle acque meteoriche, le fognature, il traffico, gli impianti pubblici, la stabilità dei suoli, il verde pubblico e quant'altro sempre e comunque in sottordine al restauro ed alla valorizzazione dei caratteri storico-monumentali delle mura.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

PISCITELLO e NUCCIO. — Ai Ministri per il coordinamento della protezione civile e della sanità. — Per sapere — premesso che:

nel dicembre del 1990 un incendio, cui seguì un'esplosione, nella funivia « Taormina-Mazzarò » sita nel comune di Taormina (Me), rese inutilizzabile il trasformatore che si trovava all'interno della cabina elettrica;

tale trasformatore, costruito nel 1970 dalla ditta Celme-Montebello, contiene Pcb « Clophen t64 », un prodotto a base di difenile, un olio speciale il cui uso è stato vietato in Italia, su disposizione CEE, con il decreto del Presidente della Repubblica n. 216 del 24 maggio 1988;

tale olio, se sottoposto a particolari sollecitazioni, produce diossina, un gas micidiale capace di provocare danni irreparabili all'organismo umano e all'ambiente;

il trasformatore si trova attualmente sepolto dalle macerie derivanti dalla parziale demolizione del fabbricato dell'impianto, in fase di ristrutturazione;

una tale situazione costituisce un gravissimo pericolo: è infatti presumibile — dai dati resi noti dai tecnici del dipartimento di chimica organica e biologica dell'università di Messina — che i prodotti contenenti Pcb abbiano sviluppato diossina in seguito all'azione del fuoco;

in seguito all'incidente di cui sopra i responsabili della funivia di Taormina — dato per scontato che non lo sapessero prima — presero conoscenza del gravissimo problema;

le procedure, allora avviate, per lo « smaltimento di rifiuti contaminati » sono state in seguito bloccate per l'elevato costo dell'operazione: una ditta di Genova aveva infatti chiesto la cifra di 24 milioni;

soltanto il 17 gennaio 1992 il direttore tecnico dell'ATM (la società che gestisce l'impianto), ingegner Longo, ha deciso la chiusura della funivia per motivi di sicurezza —:

se non ritengano di dover assumere prontamente idonee iniziative per porre fine ad una situazione di gravissimo pericolo per la popolazione;

se non ritengano di dover predisporre, vista la gravità del caso, un immediato contributo finanziario per la rimozione e lo smaltimento del trasformatore suindicato. (4-01332)

RISPOSTA. — *Nel dicembre 1990 un incendio di vaste proporzioni ha interessato gli impianti elettrici della funivia Taormina-Mazzarò, rendendo inutilizzabile il trasformatore, contenente un prodotto a base di difenile, il Pch « Clophen 164 », altamente tossico se sottoposto a particolari sollecitazioni.*

Per far fronte alla situazione di grave pericolo, la direzione dell'ATM di Taormina, società che gestisce l'impianto, ha contattato la ditta Rochen, specializzata nel settore, affidatole, con delibera n. 30 del 3 maggio 1992, l'incarico di procedere allo smaltimento dei residui all'interno del trasformatore ed alla contaminazione dei locali ove lo stesso era ubicato.

La stessa direzione, ha altresì incaricato in data 8 febbraio 1992, il dipartimento di chimica organica e biologica dell'università di Messina di fornire una consulenza tecnica, per verificare e definire le modalità dello smaltimento.

Tali lavori — eseguiti, come risulta dalla relazione della prefettura di Messina, in modo conforme a quanto previsto dalle normative comunitarie — sono stati ultimati il 17 giugno 1992.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: Facchiano.

PISCITELLO e NUCCIO. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

l'Officina grandi riparazioni di Foligno è nel suo genere l'impianto delle ferrovie dello Stato più grande d'Italia, effettua la revisione, l'adeguamento e l'ammmodernamento di locomotori (in questo ambito significativo è l'impegno nella trasformazione dei locomotori 444 in 444R più veloci e confortevoli per il personale di guida);

esistono nell'impianto buone capacità professionali e produttive e un'organizzazione che a detta di qualificati esperti, con relativi investimenti e la creazione di un ufficio di progettazione, potrebbero vedere questa realtà produttiva impegnata proficuamente anche nella costruzione di nuovi locomotori;

le ferrovie dello Stato stanno definendo con l'industria privata accordi per una somma pari a 8.500 miliardi in cinque anni per la costruzione di nuovi locomotori e l'affidamento alla stessa di quote consistenti di attività riparatoria;

le Officine grandi riparazioni di Foligno hanno già visto una riduzione di personale pari a 400 unità lavorative dal 1985 ad oggi (dalle 1.468 alle attuali 1.089) e risulta agli interroganti che ci sarebbe un orientamento delle ferrovie dello Stato e del Ministero dei trasporti alla costruzione di una società per azioni che gestisca le sole attività di esercizio —:

quali provvedimenti si intendano adottare per la salvaguardia occupazionale e operativa di questa importante realtà produttiva che ne evitino il drastico ridimensionamento e l'avvio a graduale liquidazione. (4-01623)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che le Officine grandi riparazioni sono impianti di tipo specializzato allo scopo di garantire la migliore efficienza attraverso la concentrazione, in ciascuna di esse, di macchine, di impianti di processo e di conoscenze professionali relative a limi-*

tate tipologie di mezzi. In tale contesto l'officina di Foligno ha il compito prememente di provvedere alla riparazione delle locomotive elettriche. In questo specifico settore è iniziato il graduale avviamento della nuova Officina G.R. di Saline Joniche verso la quale è stata indirizzata una parte del carico al lavoro in passato destinato esclusivamente alle Officine G.R. di Foligno e di Verona. L'ente fa poi rilevare che l'allungamento degli intervalli di percorrenza tra una revisione e l'altra dei mezzi, insieme ad una più funzionale organizzazione del lavoro, hanno determinato il diradamento dei cicli di manutenzione. Si fa presente che le Officine grandi riparazioni di Foligno nell'anno 1988 avevano un organico di 1.407 unità, mentre nell'anno in corso il fabbisogno è stimato in 1.087 unità, mentre alla data del 1° agosto 1992 le unità in servizio erano pari a 1.100. L'ente informa che, pur essendo l'Officina G.R. di Foligno attualmente interessata da problemi di riorganizzazione interna, viene esclusa senz'altro l'ipotesi prospettata di una sua graduale liquidazione poiché l'impianto occupa una posizione preminente fra quelli adibiti alla grande riparazione.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

POLI BORTONE. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso:

che il capitano Antonio Campa in data 11 luglio 1990 inviava al ministro della difesa un plico chiuso;

che in data 14 febbraio 1991 presentava istanza di conferimento con il ministro;

che in data 11 luglio 1990 l'interrogante aveva presentato l'interrogazione a risposta scritta 4-20699 (senza risposta), poi trasformata in risposta in Commissione, ma ancora senza esito alcuno;

che in data 20 novembre 1990 il tenente colonnello Scattarelli dell'ufficio comando del 32° gruppo radar dell'Aero-

nautica militare rispondeva al capitano Campa « Il signor Ministro, con decisione del 22 ottobre 1990 ha decretato l'archiviazione della pratica, in quanto l'ufficiale potrà conoscere l'intendimento dell'amministrazione, una volta che verrà data la risposta all'interrogante parlamentare avente per oggetto le stesse doglianze espresse nell'istanza di cui trattasi » (onorevole Poli Bortone n. 4-20699);

che lo stesso tenente colonnello Scattarelli in data 16 aprile 1991 con prot. 01/416/P 6-3 rispondeva testualmente al capitano Campa:

« 1) In esito alla sua istanza di conferimento con il signor ministro della difesa, presentata in data 14 febbraio 1991, si comunica che il signor ministro ha decretato, in data 28 marzo 1991, che la stessa sarà presa in considerazione non appena verrà definito il procedimento penale che La riguarda.

2) Nel contempo si ritiene opportuno rappresentare che il ministro interrogato ha disposto, con decretazione del 23 febbraio 1991, la temporanea archiviazione della precedente istanza in plico chiuso (inviata con foglio n. TR3-251/278/P6-3/2605-U datato 18 dicembre 1990 del Comando III R.A. Bari) con la medesima motivazione interlocutoria » —:

se almeno intende rispondere alle interrogazioni parlamentari, essendo pretestuoso, oltre che inesatto, il sostenere che contro il capitano Campa vi sia un giudizio penale, dal momento che il procedimento ha inizio allorquando vi è il rinvio al giudizio del soggetto interessato. Condizione che, allo stato, non sussiste. (4-00223)

POLI BORTONE. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

il capitano AARs — RE — Antonio Campa, nato a Collepasso (Lecce) il 30 ottobre 1951, in servizio presso il comando del 32° gruppo radar dell'aeronautica militare di Otranto — con dispaccio del ministero della difesa — direzione generale

per il personale militare dell'aeronautica — divisione 3 — AD1/3/3/01025/ P12 datato 14 novembre 1988, veniva sospeso precauzionalmente dall'impiego a tempo indeterminato perché, si affermava, imputato del reato di millantato credito in concorso;

non essendo stata notificata al Campa nessuna comunicazione giudiziaria dalla magistratura, il Campa oppose ricorso al TAR di Lecce che, con ordinanza del 9 marzo 1989, accoglieva la domanda di sospensiva e, con ordinanza datata 18 maggio 1989, imponeva la nomina del commissario *ad acta* per l'esecuzione del provvedimento;

la direzione generale per il personale militare dell'aeronautica con dispaccio AD1/3/3/00523/P12 in data 8 giugno 1989, in esecuzione dell'ordinanza del TAR di Lecce, riammetteva in servizio il capitano Campa;

in data 22 agosto 1989, la direzione generale per il personale militare dell'aeronautica, con dispaccio AD1/3/3/0104/P12 reiterava il provvedimento di sospensione;

a quest'ultima iniziativa della direzione generale per il personale militare dell'aeronautica il Campa ricorreva nuovamente al TAR di Lecce il quale, con ordinanza del 23 novembre 1989, accoglieva la domanda di sospensiva e con ordinanza successiva nominava il commissario *ad acta* per l'esecuzione della stessa;

in data 26 gennaio 1990, l'amministrazione aeronautica proponeva appello al Consiglio di Stato che, con ordinanza del 7 aprile 1990, lo respingeva;

Persaereo con il dispaccio AD1/3/3/00295/P12 in data 30 marzo 1990, riammetteva in servizio il Campa;

dal 16 novembre 1988, data in cui il ministero sospendeva il capitano Campa, la magistratura non ha emesso alcun provvedimento né secondo il vecchio codice di procedura penale, né secondo le norme del nuovo codice e, pertanto, è logico ipotizzare che l'atto emesso da Persaereo, man-

cando di elementi probatori, sia illegittimo (questo è il senso delle ordinanze del TAR di Lecce e del Consiglio di Stato);

in conseguenza di quanto sopra, l'amministrazione corrispondeva al Campa gli emolumenti stipendiali al 50 per cento negando, nel contempo, anche la promozione al grado superiore;

l'atto illegittimo non può produrre « effetti legittimi » e, pertanto, la riduzione dello stipendio, operato dalla 11^a divisione, e la sospensione della valutazione per la promozione al grado di maggiore, adottata dalla 3^a divisione, essendo illegittimi, devono ritenersi « nulli ». Per conseguenza al Campa devono essere corrisposti per intero gli emolumenti e deve essere promosso maggiore assieme a tutti gli altri compresi nella medesima aliquota. (Nel caso in esame, infatti, non si tratta di applicazione di « rimedi » previsti dalla legge al cessare della causa impeditiva, in quanto il « Caso », qualora i funzionari preposti l'avessero valutato con maggiore ocularità, accertando prima la sussistenza del reato, non si sarebbe verificato) —;

se intenda disporre un suo immediato intervento per ripristinare i diritti del capitano Campa, il quale, in assenza di detto intervento, potrebbe a giusta ragione citare in giudizio i funzionari *pro tempore*, autori materiali della « lesione di interessi legittimi » da parte dell'amministrazione, per essere risarcito dei notevoli danni morali e materiali subiti. (4-00434)

RISPOSTA. — Circa la posizione del capitano AArs Antonio Campa, cui si riferisce l'interrogante, si fa presente quanto segue.

L'ufficiale, con decreto ministeriale in data 14 novembre 1988, veniva sospeso precauzionalmente dall'impiego, a tempo indeterminato, ai sensi dell'articolo 29 comma 1 della legge 10 aprile 1954, n. 113, perché la procura della Repubblica di Lecce aveva comunicato che stava procedendo con rito sommario di imminente formalizzazione nei confronti del predetto ufficiale, imputato del delitto di millantato credito aggravato.

Il provvedimento fu sospeso dal TAR. Reiterato, venne nuovamente sospeso dal TAR.

Trattasi, peraltro, di vicenda superata da ulteriori sviluppi amministrativi e penali.

Invero il Campa, rinviato a giudizio dal GIP presso il tribunale di Lecce, nel corso dell'udienza del 13 maggio 1992 è stato condannato per il reato previsto dall'articolo 346 del codice penale alla pena di un anno e sei mesi di reclusione, oltre a lire 1.600.000 di multa

In relazione all'ora accennato procedimento penale, l'ufficiale fu sospeso precauzionalmente dal 25 settembre 1991 e in tale posizione trovasi tuttora, in attesa che, passata in giudicato la sentenza di condanna, sia definita la posizione di stato dell'interessato.

In merito alle doglianze per la ridotta corresponsione degli emolumenti per i periodi di sospensione precauzionale dall'impiego, si fa presente che durante i periodi di prestazione del servizio a seguito dei provvedimenti di riammissione disposti in ottemperanza delle ordinanze del TAR, il capitano Campa ha percepito tutte le competenze, mentre durante le assenze dal servizio conseguenti ai provvedimenti di sospensione è stato corrisposto solo il trattamento economico previsto dall'articolo 22 del regio decreto 3458 del 31 dicembre 1928.

Infine, per quanto riguarda la sospensione della valutazione per l'avanzamento, trattasi di atto dovuto ai sensi dell'articolo 21, 2° comma, della legge 12 novembre 1955, n. 1137.

Il Ministro della difesa: Andò.

POLI BORTONE. — *Ai Ministri dei trasporti e di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

il motivo per il quale si proceda alla farsa della dichiarazione di inutilizzazione del biglietto ferroviario o di vagone-letto senza che mai venga effettuato il rimborso al viaggiatore;

se detto comportamento dell'Ente ferrovie dello Stato non possa essere perse-

guibile amministrativamente e, se del caso, anche informandone la magistratura competente per la repressione in sede penale, configurandosi, a parere dell'interrogante, una vera e propria truffa ai danni del viaggiatore che non ha usufruito di un servizio. (4-00246)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato riferisce che la normativa relativa ai rimborsi dei biglietti ferroviari non utilizzati è regolamentata dall'articolo 12 delle « Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle FS » (legge 4 aprile 1935, n. 911 e successive modificazioni).*

L'ente, in ottemperanza al precitato articolo, provvede a rimborsare di diritto tutti i titoli di trasporto che recano valide attestazioni di inutilizzazione, siano essi relativi al servizio interno che internazionale, ivi compresi i servizi accessori, quali quelli relativi all'utilizzazione dei supplementi per vagone-letto.

A comprova di quanto sopra esposto, l'ente precisa, infine, che nel 1990 ha rimborsato complessivamente, per biglietti inutilizzati, oltre 50 miliardi di lire, aumentati ad oltre 55 miliardi di lire nel 1991.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

con decreto del Presidente della Repubblica n. 782 del 31 ottobre 1979, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale in data 28 febbraio 1980, si apportavano modificazioni allo statuto della università di Messina, istituendo la scuola di specializzazione in « igiene e medicina preventiva » con cinque orientamenti tra i quali « igiene del lavoro »;

in data 2 aprile 1983, nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 91, venivano pubblicati due decreti del Ministero della sanità: il primo, del 31 gennaio 1983, con la disciplina degli esami

di idoneità; il secondo, del 10 ottobre 1983, con l'elenco delle discipline equipollenti ed affini rispetto alle discipline oggetto degli esami di idoneità e dei concorsi presso le USL;

in tale elenco non veniva, però, inclusa la dizione « igiene e medicina preventiva » con orientamento « igiene del lavoro »;

tale omissione penalizza in modo grave i giovani medici che frequentano il predetto corso di specializzazione (peraltro voluta con decreto presidenziale) in quanto vanifica il loro impegno nello studio e nella frequenza del corso per quattro lunghi anni —:

se non intenda riparare a questo atto, forse involontario, ma discriminatorio e lesivo per la carriera di tanti giovani medici, includendo nell'elenco degli orientamenti la dizione « igiene del lavoro » al fine di conferire validità a tutti gli effetti alla predetta specializzazione. (4-00262)

RISPOSTA. — *Con riferimento al documento ispettivo indicato all'oggetto con il quale l'interrogante ha chiesto, in relazione all'attuale ordinamento della scuola di specializzazione in igiene e medicina preventiva presso l'università di Messina che prevede tra gli orientamenti anche quello di Igiene del lavoro, una integrazione dei decreti emanati a suo tempo dal Ministero della sanità in data 31 gennaio 1983 e 10 marzo 1983, si informa che, con il successivo decreto ministeriale 4 ottobre 1991, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 280 del 19 novembre 1991, il Ministro della sanità di concerto con lo scrivente, ha provveduto a modificare le tabelle allegate al sopracitato decreto ministeriale del 10 marzo 1983.*

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

POLI BORTONE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che

con l'entrata in vigore della legge n. 58 del 1973 il ruolo degli assistenti universitari si è trasformato in ruolo ad esaurimento e da quella data, soprattutto nelle facoltà umanistiche, sono stati utilizzati come assistenti i tecnici laureati;

l'immissione in ruolo dei tecnici laureati è avvenuta previo concorso per titoli ed esami assolutamente identico a quello previsto per il ruolo degli assistenti;

il passaggio nel ruolo degli assistenti riguarderebbe solo una minoranza dei tecnici laureati, e precisamente quella alla quale è stata ufficialmente riconosciuta l'attività didattica e scientifica svolta e risultante agli atti delle singole facoltà;

ciò costituirebbe un equo riconoscimento del lavoro svolto, in pieno accordo con la legge sulle qualifiche funzionali (legge n. 312 del 1980, articolo 2);

in base all'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980 i tecnici laureati che non superino il giudizio di idoneità a professore associato sarebbero i soli, fra gli associati, a dovere, di fatto, modificare il loro *status*, passando da docenti ad amministrativi;

tale provvedimento non comporterebbe alcuna spesa;

la questione, più volte affrontata e positivamente risolta da un ramo del Parlamento, non è stata mai definita per la fine anticipata delle diverse legislature —:

se non ritenga che si debba intervenire per rendere subito giustizia ai tecnici laureati. (4-00323)

RISPOSTA. — *Premesso che le disposizioni contenute nell'articolo 50 del decreto del Presidente della Repubblica 382/80 hanno consentito l'ammissione ai giudizi di idoneità, a professore associato, dei tecnici laureati che avessero svolto per un triennio attività didattica e scientifica, la categoria in questione ha avuto la possibilità di transitare nel ruolo dei professori associati avendo titolo a partecipare alle prime due tornate dei giudizi di idoneità ormai espletate.*

Peraltro, la legge 312/80 (articoli 79, 80, 84) ha rideterminato le funzioni di tutte le categorie del personale non docente delle università inquadrandolo nei profili professionali delle qualifiche funzionali.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 settembre 1981, in relazione a quanto previsto dalla predetta legge 312/80, sono state approvate le declaratorie delle qualifiche funzionali e dei profili professionali del personale sopra specificato.

Al momento, stante la normativa suddetta, non si ravvisa l'opportunità di prevedere un inquadramento del personale tecnico laureato nel ruolo degli assistenti universitari tenuto conto, altresì, che detto ruolo essendo ad esaurimento, va ormai estinguendosi.

La questione, tuttavia, potrà trovare soluzione solo in sede politica.

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

POLI BORTONE, BERSELLI e PARIGI.

— *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere, ministero per ministero, quale sia stato in percentuale il volume di investimenti nel sud d'Italia negli ultimi tre anni (1987-1988-1989);

per conoscere, in particolare, quanto abbiano investito e in che modo le partecipazioni statali;

per sapere se come, dove e perché si siano verificate situazioni di inosservanza del dettato dell'articolo 17 della legge n. 64, segnatamente in rapporto alla percentuale di investimenti stabilita del 40 per cento;

per sapere se non ritenga di dover riferire al Parlamento entro brevissimo termine, anche in considerazione del fatto che questo Governo ha posto il Mezzogiorno fra gli interventi prioritari.

(4-00417)

RISPOSTA. — *Per delega conferita dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, si risponde alla interrogazione in oggetto, facendo presente che la legge (articolo 2,*

comma 5, della legge n. 468/1978 nel testo modificato dalla legge n. 362/1988) fa obbligo a questa amministrazione di presentare al Parlamento, nella stessa data di presentazione del disegno di legge finanziaria, un apposito documento allegato al disegno di legge di approvazione del bilancio, sulla ripartizione fra il Mezzogiorno e il resto del paese delle spese di investimento iscritte negli stati di previsione dei singoli Ministeri per gli interventi di rispettiva competenza.

Orbene, il documento richiamato, nel quale trova risposta ai quesiti sollevati nella interrogazione, è riportato negli atti parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica in allegato ai bilanci 1989, 1990 e 1991 (Atti Camera rispettivamente, n. 4361/1A, n. 5012-B/1A, n. 6116/1A).

Il documento quantifica, fra l'altro, gli investimenti complessivi nei territori meridionali, in valore ed in percentuale, sia delle partecipazioni statali sia dei singoli ministeri e delle aziende ed amministrazioni autonome anche in osservanza dell'articolo 17 della legge 64/86 (riserva di investimento del 40 per cento, prevista dall'articolo 107 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

I criteri di identificazione, e relativi limiti, delle risorse stanziare nel bilancio dello Stato e riservabili al Mezzogiorno con apposito decreto del ministro del tesoro sono elencati in uno specifico capitolo. Qualora le somme riservate non risultino totalmente impegnate, il ministro del tesoro, con ulteriore decreto, provvede a devolvere le quote non utilizzate all'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno per il finanziamento degli interventi (articolo 17, comma 6, della legge 64/86). Al 31 dicembre degli anni 1989, 1990 e 1991 le somme in tal modo assegnate sono ammontate, rispettivamente, a L/mdl. 114,5, 95,5 e 5,5.

Per completezza di informazione si ricorda che gli atti parlamentari riportano le relazioni programmatiche delle partecipazioni statali in allegato alle « Relazioni previsionali e programmatiche » per gli anni 1990, 1991 e 1992 presentate al Parlamento

ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 468/78 modificato dalla legge n. 362/88. In detti documenti sono specificati, per settore e comparto produttivo, gli investimenti 1988, 1989 e 1990 realizzati nel Mezzogiorno dalle imprese a partecipazione statale.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Reviglio.

POLI BORTONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i motivi per i quali l'Aeroporto di Galatina non sia ancora stato aperto al traffico commerciale, considerato che il comandante della 3^a regione aerea ha assicurato al presidente della provincia « che sull'argomento sono stati già sensibilizzati gli organi centrali di Forze armate. (4-01560)

RISPOSTA. — *In riferimento all'aeroporto di Galatina si rappresenta che da parte della amministrazione dei trasporti si è più volte provveduto a sollecitare le competenti autorità militari al fine della apertura al traffico civile dello stesso.*

Da ultimo è stato inviato all'aeronautica militare uno studio di fattibilità elaborato dalla provincia di Lecce.

In proposito si riferisce che lo stato maggiore aeronautica ha comunicato l'impossibilità dell'apertura di Galatina al traffico civile perché l'attività di volo attualmente svolta, particolarmente intensa e di natura addestrativa, non consente, nel rispetto dei necessari criteri di sicurezza, l'inserimento di traffico commerciale quale quello ipotizzato nel predetto studio.

Tale organo ha altresì osservato che l'esiguo organico del personale controllore del traffico aereo non consente, al di fuori degli orari di attività militare, di assicurare l'operatività della base per soddisfare le esigenze di traffico civile.

A ciò aggiungasi che il servizio antincendio della base è commisurato alle esigenze militari e non dispone di mezzi atti ad assicurare l'assistenza a velivoli commerciali.

Si riferisce, infine, che il Ministero della difesa ha fatto presente che l'aeroporto militare di Brindisi, situato a circa 40 chilometri da Lecce, già aperto al traffico civile, potrebbe incrementare l'attuale disponibilità relativamente al traffico aereo commerciale.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

PUJIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali iniziative intende assumere per assicurare ai comuni serviti dalla Ferrovia calabro-lucana lungo la tratta Catanzaro-Soveria Mannelli collegamenti adeguati e puntuali e quindi far revocare il provvedimento assunto unilateralmente dalle Ferrovie calabro-lucane e con il quale vengono soppresse importanti e numerose corse.

Scelte queste che hanno provocato le proteste dei sindaci della zona che giustamente fanno rilevare come non è accettabile la politica che in Calabria penalizza le aree interne. (4-03653)

RISPOSTA. — *La direzione dell'esercizio delle ferrovie della Calabria ha disposto una contenuta riduzione dei programmi di esercizio in relazione alla sensibile diminuzione di traffico che si registra nel periodo estivo, al fine di consentire la fruizione delle ferie da parte del personale.*

I provvedimenti adottati, limitatamente al periodo estivo compreso dal 20 luglio al 31 agosto, sono stati giustificati dalla circostanza che in tale periodo l'affluenza dei viaggiatori sui treni soppressi si riduce drasticamente a poche unità ed inoltre i treni soppressi sono stati validamente sussidiati da quelli contigui che hanno effettuato il servizio nella corrispondente fascia oraria.

Relativamente alla tratta Catanzaro-Soveria Mannelli, facente parte della linea Catanzaro-Cosenza, a chiarimento di quanto sopra, si elencano qui di seguito i treni soppressi, i relativi orari ed i treni contigui di cui l'utenza ha potuto usufruire in sostituzione di quelli soppressi.

Alla soppressione del treno n. 18 in partenza alle ore 11,22 da Catanzaro per Soveria Mannelli, hanno sopperito:

il treno n. 16 in partenza da Catanzaro alle 10,37;

il treno n. 20 in partenza da Catanzaro alle 12,01.

Alla soppressione del treno n. 201 in partenza alle ore 6,06 da Soveria Mannelli per Catanzaro ove giunge alle 7,42, hanno sopperito:

il treno n. 5 che arriva a Catanzaro alle 7,28;

il treno n. 9 che arriva a Catanzaro alle 7,54.

Alla soppressione del treno n. 21 in partenza alle ore 12,30 da Soveria Mannelli per Catanzaro ove giunge alle 13,34, ha sopperito il treno n. 23 in partenza alle ore 13,13 da Soveria Mannelli per Catanzaro ove giunge alle ore 14,20.

Alla soppressione del treno n. 24 in partenza alle ore 13,20 da Catanzaro per Gimigliano ove giunge alle 13,42, hanno sopperito:

il treno n. 22 in partenza da Catanzaro alle 12,49 e arrivo a Gimigliano alle 13,03;

il treno n. 26 in partenza da Catanzaro alle 13,38 e arrivo a Gimigliano alle 13,59.

Nei soli giorni festivi sono, inoltre, stati soppressi:

il treno n. 30 in partenza da Catanzaro alle ore 14,47 e arrivo a Soveria Mannelli alle 15,53;

il treno n. 33 in partenza da Soveria Mannelli alle 18,57 e arrivo a Catanzaro alle 18,01.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

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

per la zona del comune di Castelmella (Brescia) si prevede un incremento della popolazione dalle attuali 5.100 unità a più di 8.000 unità, per questo motivo il comune ha stipulato convenzioni urbanistiche e rilasciate concessioni edilizie;

la ventilata soppressione dell'ufficio di presidenza presso la scuola media di Castelmella, nonostante il previsto incremento della popolazione in età scolastica, ha destato allarme fra la popolazione e presso l'amministrazione comunale;

questa decisione, se attuata, porterebbe inconvenienti sia alla popolazione scolastica che, più in generale, alla cittadinanza di Castelmella —:

se non ritenga, a fronte delle previsioni degli organi competenti e della amministrazione comunale, di dover rivedere l'ipotesi della soppressione dell'ufficio di presidenza della scuola media di Castelmella o quanto meno di valutare, insieme agli enti preposti, la possibilità di un incontro con la presidenza della scuola media e le autorità scolastiche della provincia e del distretto scolastico n. 41 di Brescia. (4-01741)

RISPOSTA. — Questa amministrazione sta procedendo con assoluta gradualità e grande prudenza all'attuazione del piano di razionalizzazione della rete scolastica, tant'è che in provincia di Brescia, in presenza di 41 scuole medie — funzionanti nell'anno scolastico 1991/92 con un numero di classi inferiore al parametro minimo fissato dalla legge 426/88 — si è proceduto alla trasformazione in sezione staccata di sole 2 scuole medie.

Per quanto riguarda, in particolare, le scuole medie di Castelmella, si è ritenuto necessario procedere alla trasformazione della stessa in sezione staccata, a causa del costante decremento di iscrizioni che ha comportato negli ultimi anni una contrazione del numero delle classi (nell'anno scolastico 1989/90 la scuola in parola funzio-

nava con 10 classi, nell'anno scolastico 1990/91 con 8 classi, nell'anno scolastico 1991/92 con 7 classi).

Si osserva, peraltro, che il provvedimento adottato, non priva la popolazione interessata del servizio scolastico, né incide in alcun modo sull'organico del personale docente e, quindi sulla continuità dell'insegnamento.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

da alcuni mesi la direzione compartimentale di Milano delle ferrovie dello Stato ha provveduto a eliminare dall'organico il personale in servizio presso la fermata di Osnago;

le strutture della suddetta fermata in aree a rischio presentano un grave stato di incuria;

nelle ultime settimane alcuni treni sono transitati con « passaggio a vista » in seguito alla mancata chiusura delle barriere;

gli utenti di Osnago subiscono gravi disagi per acquistare i biglietti di viaggio;

la fermata di Osnago è posta sull'unico tratto della suddetta ferroviaria, ancora a binario unico;

i soli utenti muniti di abbonamento superano le trecento unità;

le stazioni limitrofe, Cernusco e Carnate, risultano già in grave difficoltà a causa del traffico provocato dall'afflusso dei numerosi utenti —;

quali siano i reali progetti relativi alla fermata di Osnago;

quali iniziative si intendano adottare al fine di garantire un servizio decente per gli utenti e una gestione dignitosa degli immobili;

se non si ritenga utile dare corso ai progetti di sottopasso, alternativo al pas-

saggio a livello, già prodotti, valutando la possibilità di limitarli al traffico pedonale e ciclabile;

in quali tempi e con quali risorse si pensi di procedere alla realizzazione del raddoppio del tratto ancora a binario unico;

per quali motivi non venga realizzato in modo sollecito il suddetto intervento che contribuirebbe in misura notevole ad alleggerire la pressione del traffico sull'area metropolitana milanese. (4-03756)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato riferisce di essere impegnato nell'adozione di una serie di provvedimenti per razionalizzare l'utilizzazione del personale, al fine di incrementare la produttività, migliorando, nel contempo, sia la qualità del servizio offerto che la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

In tale ambito con la realizzazione del comando automatico del passaggio a livello al chilometro 14 più 874, l'ente ritiene cessata la necessità di mantenere nella fermata di Osnago il personale la cui principale incombenza era la manovra delle barriere. In proposito l'ente fa presente che allorché il meccanismo automatico non funziona viene prescritto al personale di macchina di impegnare, con il treno, la sede dei passaggi a livello con marcia a vista a garanzia della sicurezza della circolazione ferroviaria e stradale: nel caso specifico di Osnago viene precisato che ciò è stato necessario pochissime volte nella fase di assestamento del normale funzionamento delle apparecchiature.

Per quanto riguarda l'acquisto dei biglietti, le FS osservano che la quantità di traffico che fa capo ad Osnago non giustifica il mantenimento della biglietteria.

L'ente ritiene che il provvedimento adottato non comporta alcun disagio ai viaggiatori che possono acquistare gli abbonamenti presso alcune rivendite esistenti nel paese o nella stazione destinataria ed i biglietti ordinari in treno senza aggravio.

In ordine alla pulizia e all'apertura della sala di attesa l'ente assicura che tali servizi sono garantiti in maniera decorosa.

Per quanto concerne la definitiva soluzione del potenziamento delle infrastrutture, l'ente comunica che la stessa è legata alla realizzazione del raddoppio del tratto Carnate-Airuno, nel cui progetto sono comprese le strutture per i viaggiatori e le opere sostitutive del passaggio a livello interessanti la fermata di Osnago ma a tal fine precisa anche che non è stato possibile inserire il progetto, per problemi di priorità, nell'elenco degli interventi finanziabili nell'ambito della validità del Contratto di programma (1990-1992).

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

RONZANI, VIOLANTE, GIORDANO ANGELINI, LARIZZA e SALVADORI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

un gravissimo incidente si è verificato mercoledì 10 giugno 1992 alle ore 15,30 sulla linea Chivasso-Ivrea-Aosta, nei pressi di Caluso all'imbocco di una galleria;

nell'incidente hanno sinora perso la vita quattro persone (ma il bilancio delle vittime potrebbe ancora crescere) mentre non è ancora stato precisato il numero dei feriti;

la collisione è avvenuta tra due treni che trasportavano per lo più pendolari e su una tratta che è gestita dal Genio Ferrovieri —:

quale sia stata la dinamica dei fatti e le cause dell'incidente e quali iniziative intenda assumere per giungere ad un rapido accertamento delle responsabilità;

quale sia il livello di sicurezza della linea ferroviaria sulla quale si è verificato il gravissimo incidente. (4-01936)

RISPOSTA. — *Da quanto riferito dall'Ente ferrovie dello Stato in base alle prime analisi dell'accaduto, risulterebbe che prima dell'incidente sarebbe entrato in avaria, fra le stazioni di Strambino-Candia C. Caluso, a causa di una forte perturbazione atmosferica,*

il sistema di distanziamento con blocco elettrico di tipo FS, per cui la circolazione dei treni veniva di conseguenza regolata con il sistema di distanziamento telefonico, basato su specifiche procedure regolamentari ed in grado di garantire la circolazione in sicurezza.

L'ente ha comunicato che il treno 10370, proveniente da Aosta, partiva dalla stazione di Candia C. alle ore 14,56, durante il guasto, con regolare dispaccio di via libera telefonica.

Il funzionamento del blocco elettrico alle ore 15,01 veniva ripristinato ed il dirigente movimento della stazione di Caluso subito dopo richiedeva ed otteneva il consenso del blocco elettrico dal corrispondente dirigente movimento di Candia C., disponendo, quindi, l'itinerario di libero transito per il treno 2449, prima dell'arrivo in stazione del treno 10370, e senza aver concluso le apposite procedure previste per i treni circolanti con la via libera telefonica al momento della riattivazione del blocco elettrico.

Occorre precisare che, essendo la linea Chivasso-Aosta gestita dal genio ferrovieri, sia i dirigenti movimento delle stazioni di Candia C. e Caluso che il personale di macchina del treno 10370 appartengono al battaglione genio di Torino, mentre il personale di macchina del treno 2449 è dipendente dal Deposito locomotive di Torino Sm.

Allo stato dei fatti le ferrovie non ritengono di avere elementi per asserire che tra le cause dell'incidente sia da annoverare qualche motivo connesso, in sé, alla gestione della linea da parte del genio ferrovieri; al riguardo l'ente sottolinea che vi erano state delle visite effettuate sulla linea Chivasso-Aosta nei giorni 11 e 13 febbraio del c.a. dalla commissione di vigilanza del compartimento di Torino, le cui risultanze, oltremodo positive, sull'organizzazione, sul comportamento e sulla preparazione professionale del personale del genio ferrovieri non hanno evidenziato in alcun modo disservizi nella circolazione.

Per quanto concerne lo stato d'insieme della sicurezza del sistema ferroviario italiano, l'ente ritiene che lo stesso sia adeguato alle esigenze e, comunque, rappresenta che la soglia degli incidenti mortali non risulta

superiore ove venga raffrontata a quella delle ferrovie francesi e tedesche.

Con particolare riferimento alla linea Torino-Aosta, l'ente ha comunicato che con il Piano integrativo stabilito con decreto ministeriale 1881/81 sono stati realizzati sulla linea stessa gli ACEI (Apparati centrali elettrici ad itinerari) e il blocco elettrico.

Per quello che riguarda i principali interventi realizzati o in corso di realizzazione — dal 1985 ad oggi — per elevare in particolare nel compartimento di Torino, la sicurezza e lo standard qualitativo dell'esercizio, l'ente ha fornito una dettagliata descrizione, che si riporta nell'allegata scheda tecnica; tali interventi attengono alla modalità di esercizio delle linee, ai regimi di circolazione, al numero degli impianti ACEI e alla progressiva riduzione degli impianti a livello.

L'ente ha altresì riferito che è stata ulteriormente potenziata l'organizzazione per la sicurezza dell'esercizio. In proposito un'apposita commissione dell'ente ha sottoposto ad una accurata ispezione più di 50 impianti, effettuando controlli sul posizionamento e sulla visibilità dei segnali.

ALLEGATO

COMPARTIMENTO DI TORINO

Principali interventi e iniziative realizzati o in corso di realizzazione — dal 1965 ad oggi — per elevare la sicurezza dell'esercizio e lo standard qualitativo del servizio.

1. — Esercizio delle linee.

Le linee a dirigenza unica sono passate da 17 a 3; nei prossimi anni verranno completamente eliminate.

Le linee esercitate con Dirigente centrale operativo si sono più che triplicate, passando da 2 a 7; a queste se ne aggiungeranno 4 entro un mese ed altre 2 nei prossimi 2 anni.

2. — Regimi di circolazione.

Le linee o i tratti di linea con « blocco telefonico » sono scese da 12 a 8 ed è prevista la loro eliminazione entro 2 anni.

I tratti di linea attrezzati con « blocco elettrico manuale tipo FS » sono passati da 8 a 6 e si ridurranno a 4 entro il 1993.

Le linee con « blocco conta-assi » sono passate da 2 a 12 e diventeranno 18 entro il 1993.

3. — Impianti ACEI.

Gli impianti ACEI sono più che raddoppiati, passando da 64 a 140; ne saranno installati altri 10 nel corrente anno ed ulteriori 11 entro il 1994.

4. — Passaggi a livello.

In seguito al programma di soppressione, il loro numero è passato da 1.409 a 1.228, con una diminuzione del 13 per cento; quelli automatici o protetti da segnali di stazione o propri sono passati da 494 a 1.099, con un incremento del 120 per cento circa. I passaggi a livello non protetti si sono ridotti da 915 a 129; di questi, 58 verranno protetti o soppressi entro il 1992; per i rimanenti si provvederà entro il 1994.

5. — Altri interventi tecnologici.

Gli impianti di snevamento dei deviatori, a gas o elettrici, sono passati da 30 a 117.

È stato realizzato il collegamento terra-treno sulle linee « Torino-Modane » e « Torino-Milano ».

È stata completata la banalizzazione della linea « Torino-Alessandria », con predisposizione per la marcia parallela.

Ad Alessandria ed a Novara sono stati realizzati i posti-pilota per il telecomando delle sottostazioni elettriche e dei sezionatori ai portali TE.

In conseguenza della realizzazione degli impianti di sicurezza, sono stati potenziati tutti gli impianti telefonici, con relativa soppressione delle linee aeree.

6. — Interventi sull'armamento.

Sono stati eliminati gli ultimi 188 Km di binario con armamento « RA 36 », mentre i binari attrezzati con rotaie « FS 46 » ed « FS 50 » sono passati rispettivamente da 335 Km a 140 Km e da 821 Km a 682 Km;

i binari con armamento « 60 UNI » sono invece passati da 974 a 1.496 Km.

Sono stati realizzati 14 sottopassi pedonali in varie stazioni.

7. — *Gruppi di sicurezza.*

E' stata ulteriormente potenziata l'organizzazione per la sicurezza dell'esercizio. Un'apposita commissione ha sottoposto ad accurata ispezione più di 50 impianti, effettuando controlli sul posizionamento e sulla visibilità dei segnali. Le risultanze dei sopralluoghi hanno formato oggetto di successivi, specifici interventi tecnici.

8. — *Formazione professionale.*

Si è annualmente provveduto alla formazione professionale ed all'aggiornamento sulle tecnologie di 4.500 ferrovieri.

E' stato inoltre curato il processo di « autoformazione », mediante pubblicazioni e dispense distribuite negli impianti.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

RUSSO SPENA. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

nel carcere di Bellizzi Irpino (Avellino) si sono realizzate, negli anni scorsi, esperienze di sperimentazione della riforma carceraria;

tali esperienze hanno visto l'attivo coinvolgimento della popolazione carceraria e del personale nonché dello stesso Consiglio regionale della Campania;

tale patrimonio di civiltà giuridica e di cultura della risocializzazione dei detenuti è oggi minacciato da provvedimenti di carattere normalizzatore come l'improvviso trasferimento di alcuni detenuti, tra i quali un handicappato affetto da sclerosi multipla —:

quali provvedimenti intenda adottare per salvaguardare la continuità delle esperienze di sperimentazione della riforma carceraria;

quali siano i motivi dell'improvviso trasferimento di alcuni detenuti tra i quali uno affetto da sclerosi multipla;

se, visti i positivi risultati dell'esperienza del carcere di Bellizzi Irpino, non intenda revocare le misure di trasferimento e la ripresa delle sperimentazioni riformatrici. (4-00592)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto si rappresenta che i provvedimenti di trasferimento adottati nei confronti di alcuni detenuti ristretti nella casa circondariale di Avellino sono stati determinati a seguito di visita ispettiva disposta dal dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, le cui risultanze hanno delineato una delicata situazione creatasi all'interno dell'istituto, e suscettibile di arrecare grave pregiudizio alla sicurezza dello stesso.*

Come segnalato, infatti, dalla direzione del carcere di Bellizzi Irpino, gruppi di appartenenti alla criminalità organizzata avevano instaurato un regime di predominio e prevaricazione sulla restante popolazione detenuta, rendendo ingestibile, da parte delle autorità preposte, la vita all'interno della struttura.

Per riportare la situazione alla normalità, e consentire agli altri reclusi il normale godimento dei diritti loro spettanti, si è reso pertanto necessario disporre l'allontanamento dei soggetti particolarmente compromessi.

È pur vero che uno dei detenuti coinvolti — Silvi Roberto, nato il 31 maggio 1952 a Napoli, definitivo con fine pena 29 ottobre 1994 per costituzione e partecipazione a banda armata — risulta affetto da sclerosi multipla; ma per tale patologia il medesimo è sottoposto a opportuna terapia da parte dei medici in servizio presso la Casa Circondariale di Ancona, ove è stato trasferito.

Il Ministro di grazia e giustizia: Martelli.

RUSSO SPENA, DE PASQUALE, LENTO, BACCIARDI, DORIGO e MELANDRI. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:*

sta sorgendo in Sicilia, su un paio di colline ricadenti nell'antico feudo « Ulmo »

nel comune di Niscemi (CL), una tra le più grandi stazioni di telecomunicazione della marina americana nel Mediterraneo;

la nuova base USA in Sicilia è a 30 chilometri da Comiso, dove recentemente sono stati smantellati gli ultimi missili *Cruise* e a meno di un'ora dalla base di Sigonella (CT);

il centro di telecomunicazione, denominato in codice « Ronnie A. Hoyt Memorial Niscemi Vantage Point » si estende su una superficie di circa 100 ettari e gli espropri sarebbero iniziati nel 1985 per fare un « Centro di addestramento per il personale dell'aeronautica militare » in forza presso la vicina base di Comiso escludendo qualsiasi partecipazione della NATO al progetto;

oggi, a lavori quasi ultimati, è possibile smentire le dichiarazioni ufficiali di sei anni fa. Sull'area sono già state installate circa trenta antenne per le comunicazioni radio e gli edifici centrali sono presidiati da marines USA, presumibilmente distaccati dalla vicina Sigonella;

probabilmente la stazione di telecomunicazione USA di Niscemi farebbe capo al comando NAVCASMED (Naval communications area master station Mediterranean) di Bagnoli che è il più importante centro C3 (Comando, Comunicazioni, Controllo) della USA Navy nel sud Europa che provvede alle trasmissioni per le forze strategiche USA nel bacino del Mediterraneo fino al Mar Rosso;

un distaccamento della NAVCASMED è già presente a Sigonella e il suo potenziamento avrebbe spinto il governo americano a decidere la realizzazione di un nuovo impianto in Sicilia;

secondo audizioni del Pentagono alla Camera dei rappresentanti USA il programma prevederebbe l'installazione di circa 60 trasmettitori HF (alta frequenza) e di un sistema LF (bassa frequenza) e la realizzazione di edifici per un « centro messaggi » e più di due miglia di rete idrica e 4 miglia di strade di accesso;

sempre secondo un'audizione del 1987 il Pentagono avrebbe fatto sapere ai deputati USA che il Governo italiano ha accettato di fornire del terreno in Sicilia per ridurre la vulnerabilità del sistema di telecomunicazione della marina americana;

tale progetto non è mai stato reso noto al Parlamento italiano né risulta che il Governo abbia mai chiarito le funzioni e l'estensione della base che si sta realizzando a Niscemi;

non è stato mai ufficialmente affermato che l'intera area è stata concessa in uso esclusivo alla marina USA —;

se confermi la cessione alla marina USA del centro di telecomunicazione che sta sorgendo a Niscemi;

se ritenga di dover ulteriormente penalizzare la Sicilia con l'installazione di ennesime servitù militari e di basi straniere (USA) che si contrappongono di fatto agli interessi socio-economici dell'isola;

se intenda contribuire a distruggere, con l'installazione di una nuova base NATO, una zona di notevole interesse paesaggistico, balcone naturale sul canale di Sicilia, caratterizzata da un bosco di querce e di macchia mediterranea ancora visibile dalla strada comunale che collega l'installazione al comune di Niscemi;

se intenda continuare a non rendere nota al Parlamento la cessione del centro di telecomunicazione alla marina statunitense. (4-01235)

RISPOSTA. — *Nell'ottobre del 1986, in esecuzione del decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1986 n. 691 è stato dato avvio, mediante procedura espropriativa consensuale, all'acquisizione al demanio militare di un fondo rustico ubicato in località Niscemi.*

L'esproprio si era reso necessario per la realizzazione in loco di un centro di telecomunicazioni per migliorare i sistemi di telecomunicazioni per la navigazione aerea dell'aeroporto di Sigonella.

In attesa che venissero realizzati i sistemi di antenna e le infrastrutture necessarie per il supporto logistico/operativo della installazione, l'area fu utilizzata per l'addestramento del personale militare di stanza in Comiso, esigenza questa, che, comunque, è venuta meno con la cessazione dell'attività operativa della base missilistica.

Nel progetto di costruzione del centro si è tenuto conto dell'elevato valore paesaggistico ed ambientale dell'area.

Il progetto, elaborato anche sulla base delle indicazioni fornite dal dipartimento forestale regionale e del quale veniva portata a conoscenza la sovrintendenza per i beni culturali ed ambientali di Agrigento, escludeva qualsiasi intervento in aree interessate da vegetazione protetta ed era teso a salvaguardare la vita e l'habitat naturale delle piante ivi presenti, con riguardo particolare alle querce sugherifere.

Al termine dell'esame e delle valutazioni effettuate per accertare la rispondenza degli elaborati tecnici alla normativa nazionale vigente in materia di costruzioni, è stata autorizzata la realizzazione delle opere mediante espletamento di gare di appalto.

Il Ministro della difesa: Andò.

RUTELLI, PIERONI e TURRONI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 30 aprile 1992, il convoglio *intercity* Milano-Roma, partito da Milano alle ore 17,50 e con arrivo previsto a Roma per le ore 23,15, arrivava alla stazione Termini di Roma con circa due ore di ritardo;

l'enorme folla in attesa del treno non riceveva nessuna informazione sui motivi del ritardo;

a partire dalla mezzanotte i pannelli informativi situati all'inizio di ogni binario riportavano informazioni solo relativamente ai treni che sarebbero arrivati nella mattinata;

le tante persone in attesa non potevano chiedere informazioni in quanto l'ufficio preposto a quell'ora è chiuso e non potevano nemmeno rifocillarsi in quanto anche tutti i bar della stazione a quell'ora sono chiusi;

le uniche informazioni arrivavano tramite lo *speaker* lasciando così completamente privi di ogni informazione sia gli stranieri che le persone prive di udito;

ritardi di questo tipo purtroppo non sono un'eccezione —:

quali iniziative siano state assunte o si intendano assumere affinché la percentuale di treni che arrivano in ritardo sia insignificante;

quali provvedimenti intenda adottare affinché in casi come quello verificatosi le persone in attesa possano avere informazioni e possibilità di rifocillarsi;

quali provvedimenti intenda adottare affinché anche gli stranieri e le persone prive di udito possano essere informate.

(4-01469)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato riferisce che il giorno 30 aprile us, l'intercity 541 è giunto a Roma alle ore 0,42, con 87 minuti di ritardo per i seguenti motivi:*

44 minuti complessivi sull'intero percorso per difficoltoso incarozzamento viaggiatori nelle previste fermate. Il convoglio era sovrappollato per l'inizio del « ponte » del 1° maggio;

10 minuti di attesa a Vernio a causa di un guasto del treno merci 39895 che precedeva il 541;

33 minuti nella tratta Chiusi-Roma per difficoltà di circolazione determinata dalla fermata in linea del treno 1773 per guasto locomotore.

Purtroppo, l'intensissima circolazione esistente sulla linea Roma-Bologna, ai limiti di saturazione nel tratto Bologna-Firenze, non consente di riassorbire celermente gli effetti di sfavorevoli circostanze accidentali, quali ad esempio, guasti ai rotabili ed agli im-

pianti, che sono quindi amplificati e propagati a treni non direttamente partecipi dell'evento e che si accentuano per i treni rapidi, come quello in questione.

L'ente, al riguardo, fa sapere che è in atto un grande sforzo organizzativo allo scopo di ridurre drasticamente su tale linea le anomalie tecniche e monitorare in maniera più incisiva lo svolgimento del traffico sulla stessa, con un esame specifico per i treni effettuati con ETR 450.

Per quanto riguarda le informazioni relative ai ritardi dei treni, l'ente precisa che negli annunci, vengono specificate le motivazioni del ritardo solo se le cause sono ascrivibili a protesta sindacale, interruzioni di linea, occupazione della sede ferroviaria da parte di estranei, attesa nave o treno corrispondente. Negli altri casi, viene usata la dizione generica di ritardo per motivi tecnici non reputando opportuno scendere in dettagli, spesso di difficile comprensione, per la clientela.

Per informazioni concernenti l'arrivo dei treni, il pubblico può consultare i due tabelloni elettronici collocati nella galleria antistante i binari, nonché i videoterminali siti in testata ad ogni binario e al di sopra dei varchi di ingresso lato galleria gommata. I pannelli informativi (teleindicatori) di cui si fa cenno nell'interrogazione, posti all'inizio di ogni binario, sono finalizzati ai soli treni in partenza.

Per quanto concerne le richieste dirette di indicazioni sull'orario di arrivo dei treni, l'ente rende noto che dopo le 22,15, orario di chiusura del servizio sportelli dell'ufficio informazioni, il pubblico può rivolgersi all'ufficio biglietteria.

L'ente fa, infine presente che gli annunci sono stati diffusi solo in italiano e non anche in lingue straniere perché quest'ultimo servizio è normalmente svolto dal personale dell'ufficio informazioni che aveva oramai terminato il suo orario di lavoro.

Le persone non udenti possono, comunque, consultare i due tabelloni sopra detti, che riportano, di solito, anche il ritardo dei treni in arrivo.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

RUTELLI, SCALIA, PAISSAN e PIERONI. — *Ai Ministri dei trasporti, del lavoro e previdenza sociale e del turismo e spettacolo. — Per sapere — premesso che:*

le Ferrovie dello Stato hanno appaltato alla ditta Garibaldi il servizio camera, mensa e coperta delle navi traghetto tra Civitavecchia ed il Golfo degli Aranci;

in questo servizio sono coinvolte circa 500 persone;

risulta agli interroganti che le Ferrovie dello Stato abbiano intenzione di cedere la linea movimento passeggeri tra Civitavecchia e la Sardegna alla società Tirrenia, con sede a Napoli;

da circa un anno i passeggeri che da Civitavecchia vogliono recarsi in Sardegna usufruendo del meno costoso servizio di traghetti fornito dalle Ferrovie dello Stato non trovano posto in quanto la ricerca computerizzata dà sempre il « tutto esaurito » e così sono costretti a ricorrere alle più costose navi della Tirrenia;

tre mesi fa è stata disarmata la nave traghetto delle FS « Tyrsus »;

gran parte dell'economia di Civitavecchia, commerciale e turistica, è originata proprio dall'essere il più importante scalo per la Sardegna;

vi è il progetto di ampliamento del porto di Civitavecchia proprio per poter meglio svolgere questa funzione —:

quali iniziative intendano assumere affinché:

a) venga garantito il posto di lavoro alle persone che svolgono il servizio camera, mensa e coperta sulle navi traghetto delle FS e se non ritengano necessario che siano inquadrati alle dirette dipendenze delle FS;

b) non sia ceduto a privati il servizio di collegamento tra Civitavecchia e la Sardegna finora gestito dalle FS e se non ritengano necessario invece procedere ad un suo potenziamento e miglioramento.

(4-03269)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato riferisce che, nella logica di rendere il servizio navigazione meno oneroso per lo Stato e consapevole dell'importanza del servizio ai fini dei collegamenti da e per le isole, sta attuando una ristrutturazione che prevede il disarmo delle navi oramai obsolete e opportuni investimenti mirati al mercato (merci e viaggiatori).*

Sono, pertanto, previsti il disarmo della nave traghetto Tyrsus e l'investimento per una nuova nave traghetto tutto merci per i collegamenti per la Sardegna.

L'ente, nel confermare che attualmente sta studiando e valutando l'opportunità di creare sinergie nel settore della navigazione con altri operatori pubblici, fa presente che tale ipotesi permetterebbe la creazione di un polo pubblico per i collegamenti da e per le isole.

Questo polo potrebbe non solo potenziare e migliorare gli attuali servizi ma, nello stesso tempo, ridurre i costi di esercizio per la ovvia sinergia fra i vettori interessati.

Questo tipo di ristrutturazione, anche per effetto di investimenti su navi di più elevata capacità e dismissioni di navi obsolete, potrebbe creare eccedenze sia in ambito marittimo FS che in ambito personale di camera e mensa.

L'ente, fa, altresì, sapere che se tali eventuali eccedenze non potranno essere riassorbite nel proprio ambito, occorrerà ricercare e porre in essere tutti i possibili ammortizzatori sociali.

Comunque tali processi saranno attuati senza alcun impatto negativo sull'offerta e sulla qualità del servizio.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

SANNA, ANGIUS, PREVOSTO e GASPARETTO. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso:*

che il Progetto 2000 altrimenti conosciuto come nuovo Modello di difesa non è stato ancora discusso ed approvato dal Parlamento italiano;

che nel giugno 1991 un accordo tra le organizzazioni sindacali a livello nazionale e il Ministero della difesa ha sancito il blocco di ogni attività di ristrutturazione negli enti interessati dal Progetto 2000;

che un più recente accordo del marzo 1992 tra organizzazioni sindacali ed amministrazione centrale del Ministero della difesa ha riconosciuto alle organizzazioni sindacali la potestà contrattuale nella trattativa dei processi di riforma del Ministero della difesa;

nonostante gli accordi sopracitati e nonostante la non approvazione da parte del Parlamento del nuovo Modello di difesa, si è dato il via a provvedimenti di trasferimento del personale operante presso l'Arsenale di La Maddalena verso altri enti, prefigurando di fatto l'avvio della chiusura dell'Arsenale;

nel corso della X legislatura la Commissione Difesa della Camera aveva approvato in sede referente un provvedimento legislativo che prevedeva la ristrutturazione e la riconversione produttiva dell'Arsenale di La Maddalena;

l'iter del provvedimento può essere proficuamente ripreso e concluso nel corso dell'attuale legislatura, in ragione di una sostanziale convergenza di valutazioni, chiaramente manifestatasi nel corso della discussione, tra la Commissione Difesa e il Ministero della difesa, nel merito delle soluzioni che il provvedimento proponeva —;

quali urgenti iniziative intenda assumere perché vengano rispettati gli accordi sopracitati e perché venga sospeso ogni ulteriore trasferimento di personale dell'Arsenale maddalenino verso altri enti, anche in considerazione del fatto che tali provvedimenti suscitano un motivato allarme tra i lavoratori interessati e nella popolazione maddalenina, per l'assenza di sbocchi occupativi alternativi allo strisciante smantellamento di una delle più importanti strutture produttive dell'arcipelago. (4-02077)

RISPOSTA. — *Si rassicura l'interrogante che alle tabelle organiche del personale militare e civile dell'arsenale militare marittimo di La Maddalena non sono state apportate varianti riduttive.*

Nell'ultimo biennio, il trasferimento di un certo numero di dipendenti civili dello stabilimento presso altri enti militari della Sardegna è stato disposto in accoglimento di domande degli interessati.

Si è trattato complessivamente nel biennio di 23 dipendenti su una forza totale di 430 unità.

Per risolvere specifici problemi di carenze organiche e per venire incontro a particolari esigenze personali degli interessati, sono stati infine disposti, previo accordo con le locali organizzazioni sindacali, due distacchi presso enti della sede.

Al fine di dissipare i timori manifestati nell'interrogazione, si soggiunge che i movimenti di personale vengono disposti a seguito del parere della commissione paritetica per i trasferimenti, nella quale sono presenti i rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

Il Ministro della difesa: Andò.

SANNA, ANGIUS e PREVOSTO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

secondo il piano di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1992/93 l'Istituto Magistrale Statale « E. Lussu » di La Maddalena viene annesso al Liceo di La Maddalena (come da comunicazione telegrafica n. 1430 del 16 maggio 1992 del Ministero della pubblica istruzione) risultando che l'accorpamento è stato deciso in sede ministeriale senza il preventivo parere del consiglio scolastico provinciale, del provveditore agli Studi, del consiglio distrettuale dei presidi interessati;

la Maddalena, in quanto « piccola isola » esprime particolari esigenze legate alla condizione geografica nonché a quella civile ed umana, come viene riconosciuto dalla normativa nazionale vigente in ma-

teria di Pubblica Istruzione (lettera C articolo 4 OO.MM. 40 del 26 febbraio 1990 e 329 del 29 ottobre 1991 applicative dell'articolo 2 della legge 426 del 1988;

il provvedimento in questione aggraverebbe una situazione occupativa locale già gravemente compromessa dai processi di ristrutturazione in atto nelle realtà produttive più importanti dell'Arcipelago maddalenino, oltretutto da un alto tasso di disoccupazione giovanile;

il piano di razionalizzazione della rete scolastica interessa solamente sei istituti secondari in tutta Italia, di cui due in Sardegna e che l'istituto in questione è il secondo istituto magistrale della provincia di Sassari che è una delle province più estese d'Italia —:

quali siano gli elementi di valutazione sulla base dei quali si è proceduto a tale accorpamento;

quali urgenti iniziative intenda assumere per riconsiderare e revocare il provvedimento, tenendo conto che contro di esso si sono espressi il consiglio comunale di La Maddalena, il consiglio scolastico provinciale di Sassari, tutte le componenti scolastiche dell'Istituto magistrale di La Maddalena, il sindacato scuola territoriale della CGIL e della CISL, e che si è formato un ampio movimento di uguale segno di cui sono protagoniste le studentesse dell'Istituto « Emilio Lussu », motivatamente sostenute dalle popolazioni locali e da una più vasta opinione pubblica;

infine se il ministro non ritenga di dover esattamente capovolgere il suo attuale orientamento restrittivo rispetto ai problemi dell'istruzione e del diritto allo studio in Sardegna, posto che i problemi dell'insediamento umano nell'isola (popolazione non concentrata se non nelle più importanti aree urbane) non consentono di applicare secondo uno schema generale astratto indirizzi di razionalizzazione della rete scolastica, se non col risultato di rendere irreversibili i fenomeni di abbandono e di mortalità scolastica che già si

manifestano in questi ultimi anni a livelli estremamente elevati. (4-02285)

RISPOSTA. — *L'aggregazione dell'istituto magistrale di La Maddalena con il liceo classico dello stesso comune, è stata disposta da questo Ministero, in sede di razionalizzazione della rete scolastica, per l'anno scolastico 1992-93, poiché le vigenti disposizioni in materia (legge 426 del 1988 e n. 412 del 1989) impongono a questa amministrazione di prendere in esame, ai fini della revoca dell'autonomia, tutte le istituzioni funzionanti con meno di 12 classi.*

Il provvedimento adottato, peraltro, non arreca alcun pregiudizio all'utenza, in quanto gli allievi continuano a frequentare nel medesimo comune e con i medesimi docenti.

Si desidera, infine, osservare che i provvedimenti di aggregazione disposti, correlati al numero delle presidenze vacanti, non sopprimono le istituzioni scolastiche ma consentono di ottenere una più efficace azione amministrativo-didattica, con collegi dei docenti più ampi, ed un corpo docente più stabile, nonché nell'ambito degli organi collegiali, un maggiore e diversificato confronto di esperienze.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

recenti provvedimenti adottati dalle Ferrovie dello Stato hanno ridotto in misura considerevole l'offerta di treni ai cittadini che si servono abitualmente della Stazione di Pignataro Maggiore (Caserta) sulla linea Napoli-Cassino-Roma;

in particolare sono state soppresse le fermate dei treni 12436 in partenza da Napoli alle ore 14.35 e quella del treno diretto 3480 in partenza da Napoli alle ore 14.00 diretto ad Isernia;

tali limitazioni nelle fermate penalizzano in misura non indifferente i pendolari che lavorano a Caserta o Napoli e che incontrano notevoli difficoltà a rientrare

nelle ore pomeridiane nelle zone servite dallo scalo ferroviario di Pignataro Maggiore -:

quali siano i motivi che abbiano indotto l'Ente F.S. a sopprimere la fermata del treno 12436 a Pignataro Maggiore, fermata già a suo tempo soppressa e in seguito ripristinata per la forte richiesta dell'utenza (anzi nel nuovo linguaggio delle Ferrovie « clientela ») tanto che nell'orario ferroviario ufficiale in libera vendita, è prevista la fermata a Pignataro Maggiore alle ore 15.24;

quali motivi abbiano indotto le ferrovie ad escludere la fermata di Pignataro Maggiore del treno 3480 quando il medesimo convoglio effettua altre fermate in Stazioni di pari importanza sotto il profilo della quantità del traffico passeggeri;

se non si ritenga di impartire alle Ferrovie dello Stato istruzioni per rivedere l'intera politica dei trasporti pendolari nel Mezzogiorno d'Italia al fine di agevolare la mobilità dei lavoratori, scoraggiare l'uso dei mezzi privati e del mezzo pubblico su gomma. (4-05170)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che la stazione di Pignataro Maggiore risulta essere tra le meno utilizzate dai viaggiatori pendolari della linea Caserta-Cassino: in particolare, per quanto riguarda il treno 12436, come risulta da indagini effettuate nel 1991, è emersa una frequentazione, per la stazione considerata, non superiore alle 3 o 4 persone al giorno.*

Con l'orario estivo 1992, il treno in questione è divenuto una relazione diretta Napoli-Cassino, mentre precedentemente era attestato a Caserta; quindi, allo scopo di offrire alla clientela pendolare un servizio più efficiente e veloce, sono state soppresse quelle fermate meno utilizzate dai viaggiatori.

L'ente, comunque, fa presente che, allo scopo di effettuare un'ulteriore verifica, ha disposto, con decorrenza 12 ottobre u.s., la riassegnazione in via sperimentale della fermata a Pignataro Maggiore. La stessa disposizione sarà confermata, o definitivamente revocata, in relazione all'effettiva utilizzazione.

Il treno 3480 rappresenta, invece, una novità assoluta dell'orario, trattandosi di una nuova relazione veloce Napoli-Isernia, con coincidenza immediata da quest'ultima per l'Alto Molise (Castel di Sangro) e che, pertanto, presenta un numero limitato di fermate intermedie. Per tale motivo l'ente non ritiene opportuno, in questo caso, autorizzare la fermata richiesta a Pignataro Maggiore.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

SCALIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici, dei trasporti e della marina mercantile e per i beni culturali ed ambientali. — Per sapere — premesso che:*

il Consorzio per il nucleo di industrializzazione di Olbia ha iniziato, verso la fine dello scorso anno, i lavori di sbancamento per la realizzazione del 1° lotto del porto industriale, finanziato dall'Agenzia per il Mezzogiorno, in assenza del rilascio della concessione edilizia del comune di Olbia;

tale opera ha suscitato la ferma opposizione di tutte le associazioni ambientaliste per le sue gravissime implicazioni, la più evidente sarebbe la distruzione di 22 ha di laguna (66 ove il progetto venisse in seguito sviluppato nella sua interezza), un sacrificio pauroso che potrebbe essere evitato dal potenziamento (che peraltro risulta già in corso) del porto commerciale esistente;

i lavori, interrotti per un breve periodo, sono ripresi il 22 giugno 1992;

tale opera comunque è posta in essere in palese violazione delle procedure previste dalla legge n. 349 del 1985;

la valutazione di impatto ambientale non è stata effettuata così come previsto dall'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988 di cui all'articolo 6 della legge n. 349 del 1985;

la circolare del Ministero dell'ambiente del 30 marzo 1990 non lascia dubbi in merito alla parificazione dei porti industriali ai porti commerciali;

in passato il Consorzio, su prescrizione regionale, aveva commissionato uno studio all'équipe Karrer-Lavaca che ha messo in evidenza le gravi implicazioni dell'opera stabilendo alcune condizioni per la realizzazione dell'opera che non sono state né possono essere rispettate;

tale studio non ha ovviamente nulla a che vedere quanto a contenuti, procedure di adozione ed efficacia di legge con una VIA;

essendo stati solo recentemente appaltati ed avviati i lavori, non c'è alcun dubbio che essi debbano restare sospesi fino a quando non sarà stata presentata ed approvata una VIA conforme a legge;

i lavori sono iniziati senza alcuna concessione a edificare e il Consorzio industriale, in ciò confortato da un parere sottoscritto in data 9 gennaio 1992 dal Capo dell'ufficio tecnico del comune di Olbia e diretto al sindaco, sostiene la non necessità della concessione edilizia, in quanto le opere finanziate dall'Agenzia per il Mezzogiorno sarebbero state da varie sentenze equiparate a quelle delle amministrazioni dello Stato, e dunque esonerate dalla normale disciplina;

la normativa urbanistica è stata radicalmente mutata dalla legge n. 47 del 1985, che rispetto alle leggi precedenti (la legge n. 1150 del 1942 e modificazioni successive, invocate nel parere dell'ufficio tecnico comunale per giustificare l'asserita incompetenza) ha posto una netta distinzione tra le opere eseguite da amministrazioni statali e quelle eseguite da soggetti diversi. Per tutte le opere eseguite, come nel presente caso, sul demanio o patrimonio pubblico da soggetti diversi dallo Stato senza la concessione edilizia, l'articolo 14 della legge n. 47 del 1985 prevede come unica sanzione la demolizione direttamente eseguita dal comune su ordinanza del sindaco, senza neppure la possibilità di

conservare le opere attraverso l'acquisizione gratuita o di sanarle successivamente;

la giurisprudenza (ad esempio TAR del Veneto; sentenza n. 444 del 1988 del 31 marzo-6 maggio 1988) ha già fatto giustizia di tentativi di equiparare alle amministrazioni statali enti diversi provveditorati ai porti, eccetera, ribadendo che la legge n. 47 del 1985 si riferisce in senso stretto alle amministrazioni dello Stato-persona, con esclusione quindi di ogni altro soggetto pubblico, per quanto possa essere delegato ad attuare progetti o gestire finanziamenti;

l'occupazione del Demanio marittimo è stata resa possibile unicamente da un verbale di consegna n. 160 del 19 luglio 1991, sottoscritto, previa autorizzazione ministeriale con dispaccio n. 520658 del 2 luglio 1991, dal comandante la Capitaneria di Porto di Olbia e dal presidente del Consorzio industriale in rappresentanza dell'Agensud;

questa occupazione appare di assai dubbia legittimità perché in primo luogo il ricorso alla « via breve » del verbale di consegna si è basato sull'articolo 34 del Codice della navigazione e sull'articolo 36 del Regolamento, ma basta una sommaria lettura delle due norme per capire che esse si riferiscono esclusivamente ad utilizzazioni temporanee e reversibili, comunque tali da non pregiudicare le caratteristiche e la natura dei beni concessi, secondariamente tale eccezionale e provvisoria destinazione di parti del Demanio ad altri usi può essere disposta solo nell'interesse di altre amministrazioni dello Stato;

questo gigantesco progetto destinato a cambiare il volto della laguna di Olbia non è mai stato seriamente discusso dalla popolazione di Olbia o dal Consiglio comunale, pertanto la conclamata partecipazione democratica, recentemente rilanciata dalle leggi n. 241 del 1990 e 142 del 1990, è la grande assente di tutta questa vicenda;

per decenni le forze politiche di Olbia non hanno voluto dotarsi di un Piano

regolatore generale, lasciando crescere la città in una situazione che l'interrogante ritiene di sostanziale illegalità —:

se i ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti;

se non ritengano di verificare la legittimità delle procedure poste in essere per la costruzione del porto industriale;

quali iniziative intendano assumere nei confronti degli eventuali responsabili delle sopra richiamate violazioni di legge;

se il ministro dell'ambiente non ritenga necessario richiedere urgentemente al Consorzio la presentazione di una VIA conforme a legge, sospendendo nel frattempo i lavori ove dovessero riprendere;

se il ministro dei trasporti e della marina mercantile non ritengano opportuno annullare o revocare il verbale di consegna n. 160 del 19 luglio 1991, qualora accerti che esso violi totalmente gli scopi ed i limiti stabiliti dall'articolo 34 del Codice della navigazione e 36 del Regolamento, data la natura delle opere progettate e la loro prevedibile durata illimitata. (4-04491)

RISPOSTA. — Ai sensi delle vigenti disposizioni che regolano l'intervento straordinario nel Mezzogiorno (legge 1° dicembre 1983, n. 651 e legge n. 64/86), il progetto dell'opera riguardante la costruzione del 1° stralcio del porto industriale di Olbia, elaborato dal Consorzio per il nucleo di industrializzazione di Olbia, è stato, quale progetto di interesse nazionale ai sensi del combinato disposto dell'articolo 1, 6° comma, e dell'articolo 4, 3° comma lettera c) della richiamata legge n. 64/86, inserito nel 2° piano annuale di attuazione di cui alla delibera CIPE 3 agosto 1988 ai fini del relativo finanziamento e della relativa esecuzione, individuandosi nel consorzio stesso il soggetto attuatore.

La predetta Agenzia, in conformità all'autorizzazione di cui al decreto del 27 giugno 1989 del ministro per il Mezzogiorno e sulla base dell'annessa scheda tecnica contenente le caratteristiche progettuali, gli elementi e i parametri tecnici dell'opera, ha provveduto a

stipulare apposita convenzione di finanziamento, per assicurare la realizzazione stessa dell'opera, con il predetto consorzio, al quale, in base alle disposizioni di legge e convenzionali, compete, quale soggetto attuatore, la responsabilità dell'esecuzione dell'opera in questione.

È da evidenziare che in sede di stipula di convenzione il soggetto attuatore, quale unico responsabile dell'opera, nel confermare l'esecutività del progetto, ha assicurato che non sussistevano impedimenti per l'espletamento dell'attività per quanto concerne consensi, autorizzazioni, permessi e pareri necessari per l'esecuzione dei lavori.

Il consorzio anzidetto, nel marzo 1991, allo scopo di definire le procedure occorrenti per la presa in consegna delle aree e degli specchi acquei occorrenti per eseguire i lavori, ha formalmente richiesto, sulla base anche delle indicazioni della competente capitaneria di porto, l'assistenza dell'Agenzia, quale ente strumentale dello Stato che deve assicurare la realizzazione dell'opera, per quanto concerne la possibilità di utilizzare lo strumento della consegna delle aree, ai sensi degli articoli 84 del codice della navigazione e 36 del relativo regolamento di esecuzione, considerato che, da un lato, la consegna stessa aveva come unico scopo la realizzazione di un'opera pubblica di interesse nazionale già programmata e finanziata con fondi dell'intervento straordinario e che, da altro lato, una volta realizzata, le aree su cui l'opera insiste avrebbero ripreso la loro destinazione normale, salvo il possibile utilizzo in conformità agli articoli 36 del Cod. Nav. e 36 del regolamento in riferimento all'articolo 19 dello stesso Cod. Nav.

Nel giugno del 1992 attraverso una comunicazione WF Italia e poi nel luglio successivo, attraverso una convocazione del Ministero dell'ambiente, si è venuti a conoscenza dell'esistenza di problemi riguardanti la mancata applicazione della normativa sulla valutazione di impatto ambientale al progetto dell'opera di cui è cenno, per cui si è provveduto a richiedere al consorzio attuatore una dettagliata relazione in merito, relazione che non è ancora pervenuta, malgrado un sollecito recentemente effettuato.

Notizie più esaurienti potranno essere fornite appena perverrà la richiesta relazione.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Reviglio.

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

per predisporre le scenografie e gli apparati tecnici per le riprese del film « Il grande silenzio », hanno varcato il muro del Pecile, dell'area archeologica di Villa Adriana (Roma), diversi camion, tra cui un autotreno furgonato che a pieno carico può pesare oltre i 400 quintali;

sembra che tutto ciò sia avvenuto con una regolare autorizzazione dalla Soprintendenza archeologica del Lazio;

l'autotreno, nell'effettuare le pesanti manovre nei pressi della piscina a ridosso del Pecile, ha creato una voragine di dimensioni tanto notevoli da richiedere l'intervento dei vigili del fuoco che muniti di auto-gru hanno rimosso il pesante mezzo seminterrato;

il buco, subito transennato, è stato ricoperto con molta tempestività;

della vicenda i vigili del fuoco della sede centrale di via Genova hanno redatto un dettagliato verbale —:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti esposti;

come sia stato possibile che la Soprintendenza archeologica del Lazio abbia consentito l'accesso al Pecile di un grande autotreno pesante oltre 400 quintali in un'area notoriamente caratterizzata dalla presenza sotterranea di cripto portici;

quali provvedimenti verranno presi nei confronti dei responsabili di quest'ennesimo scempio che solo il caso non ha reso di proporzioni maggiori. (4-06460)

RISPOSTA. — *In merito ai presunti danni avvenuti all'interno di villa Adriana nel corso delle riprese filmate da parte della società Evento spettacolo Srl, regolarmente autorizzate in data 30 settembre 1992, si fa presente che nel corso di dette riprese non sono state danneggiate né strutture antiche, né persone.*

La presunta « voragine », provocata dal passaggio di un mezzo pesante usato durante le riprese, è in realtà una piccola buca (50 cmq) che ha scoperto una canaletta di servizio moderna, scavata nel tufo negli anni '50 per l'alloggio del tubo ove scorre lo sfioro delle acque del bacino del Pecile, in un'area cioè interessata dal passaggio di condutture moderne.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa, del lavoro e previdenza sociale e per la funzione pubblica. — Per sapere:*

che cosa osti alla ricongiunzione ai fini pensionistici dei periodi di contribuzione prima presso l'Istituto nazionale previdenza sociale, quale impiegato privato alla Mondialpol e altrove, e oggi quale dipendente del Ministero della difesa, presso lo stabilimento militare di Bicetti « Ripristini e recuperi » di Gallo Giovanni, nato a Piacenza il 20 giugno 1950, qui residente in via Negrotti, 66, il quale attende da anni appunto la regolarizzazione della sua posizione contributiva, ai fini del trattamento di quiescenza. Il predetto ha già avanzato da tempo domanda di ricongiunzione alla competente autorità vale a dire alla direzione dello stabilimento militare suindicato, in data 28 marzo 1992, e ora riceve missiva dalla quale risulterebbe che il predetto aveva « erroneamente indirizzata al Comando regione militare toscano emiliano », tra l'altro senza nemmeno il rispetto, in tal caso della cosiddetta « via gerarchica », cui, invece l'interessato aveva perfettamente operato. Tale missiva conferma, peraltro, oltre alla confusione che, evidentemente,

regna in certi uffici, anche militari, pure il dubbio che anche in questa semplice procedura ci saranno intoppi burocratici che aggraveranno i già insopportabili, eppur normali ritardi, tipici dei procedimenti amministrativi, normali e comuni;

se sui fatti siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o tributaria e se i fatti, per la repressione di abusi o omissioni di controllo e altro di pubblici ufficiali, siano essi di carriera o onorari, siano noti alla procura generale presso la Corte dei conti.
(4-00018)

RISPOSTA. — *La pratica di ricongiunzione ai fini pensionistici di periodi assicurativi INPS del Signor Gallo Giovanni è stata definita in data 18 dicembre 1991.*

Il Ministro della difesa: Andò.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

il presidente della Corte di assise di primo grado di Bologna non ha accolto, in data 11 agosto 1987, la seguente istanza presentata dall'interrogante per un colloquio con il professor Paolo Signorelli:

« Ill.mo sig. Presidente,

il sottoscritto Carlo Tassi, nato a Piacenza il 12 giugno 1938, colà residente in via Santa Franca n. 14, quale deputato in carica, facente parte della II Commissione giustizia della Camera dei deputati, considerato che in seduta del 5 agosto 1987, il Ministro guardasigilli senatore Vassalli ha riferito sulla situazione giuridica e carceraria del professor Paolo Signorelli, attualmente detenuto presso il centro clinico della casa circondariale di Parma, materialmente, solo, per il mandato di cattura relativo al procedimento penale avanti questa Corte di assise, R.G. 12/86, attualmente in fase di istruttoria dibattimentale; ritenuto che è cessato per il professor Paolo Signorelli l'anomalo regime di "isolamento" per la di lui "incolunità"; considerato che lo scrivente si

presento a quel centro clinico, per detta visita e colloquio, ma correttamente gli si disse che per un incontro con il Signorelli, come per qualsiasi detenuto, occorre il permesso dell'autorità giudiziaria, da cui dipende lo stato di carcerazione; ritenuto che lo scrivente non intende adottare il solito equivoco e non corretto sistema di esercitare il "diritto alla visita di carcere" per poter poi, surrettiziamente, fare colloqui con persone ristrette; preso atto che nessun motivo può ostare al rilascio del permesso di colloquio, che, come sopra specificato, è fatto per funzione e dovere di ufficio, chiede di essere autorizzato a un colloquio con il professor Paolo Signorelli attualmente ristretto presso il centro clinico di Parma » -:

se, anche alla luce di tale fatto, non ritenga che si sia concretata una persecuzione continua, inutile ed immotivata contro il professor Paolo Signorelli;

quali iniziative ritenga di assumere, nell'ambito delle proprie competenze, per evitare tale stato di cose. (4-00566)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto di specifico riferimento a fatti svoltisi nell'anno 1987, si fa presente che, all'epoca, l'imputato Paolo Signorelli fu sempre autorizzato ad avere colloqui con i propri difensori (avvocato Arico di Roma ed avvocato Bordoni di Bologna) e con i prossimi congiunti (moglie, figli, nuora e fratello).*

Al di fuori dei difensori e dei prossimi congiunti non si ritenne di rilasciare ad altri permessi di colloquio per le ragioni di sicurezza compiutamente esposte nelle ordinanze che riguardano il Signorelli stesso.

Seguendo questo orientamento la corte di assise di primo grado di Bologna, in data 11 agosto 1987, respinse la domanda di colloquio dell'avvocato Carlo Tassi, il quale risultava essere il difensore di una delle parti civili costituite contro i coimputati del Signorelli ed era da considerare pertanto, in senso processuale, un antagonista dello stesso.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Martelli.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e della sanità. — Per sapere:*

se sia noto al Governo e ai ministri interrogati per la loro specifica competenza che entrambi i figli di Savini Franco, nato a Piozzano (Piacenza) il 20 agosto 1938, residente a Piacenza via Primo Maggio 89-A, invalido civile di seconda categoria tab. A, siano al servizio militare, quando gli stessi sono indispensabili, o almeno uno dei medesimi, per la stessa vita e salute del padre;

per quali ragioni ci si ostini a tutti i costi a mantenere il servizio militare obbligatorio, che arriva poi a veri e propri trattamenti vessatori, come quello suindicato, nei confronti di tante famiglie italiane, essendo, specie così come è fatto oggi, assolutamente inutile alla difesa della Patria. Il recente conflitto del Kuwait dovrebbe aver aperto le menti anche ai più riottosi, mentre sembra che la permanenza del servizio di leva militare obbligatorio sia solo mantenuta per giustificare l'eccessivo numero di generali, che nel nostro esercito sono una vera e propria moltitudine, addirittura più numerosi che in quello degli Stati Uniti d'America;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia, e se i fatti siano noti alla procura generale presso la Corte dei conti al fine di accertare eventuali responsabilità contabili conseguenti abusi o omissioni anche nei doverosi controlli, di pubblici funzionari siano essi di carriera o onorari. (4-01086)

RISPOSTA. — *Dei due figli di Franco Savini, Stefano, nato il 19 settembre 1971, incorporato il 16 luglio 1991 con il 5° scaglione 1991 ha presentato in data 9 ottobre 1991 istanza di ammissione a congedo anticipato ai sensi dell'articolo 22, n. 11, della legge 191/75, quale risulta modificato dalla legge 11 agosto 1991, n. 269, in quanto figlio di genitore invalido di 2ª categoria.*

Il consiglio di leva di Piacenza in data 2 dicembre 1991 ha respinto la suddetta

istanza in quanto l'infermità certificata non è equiparabile a quelle che danno diritto alla pensione di 1^a e 2^a categoria (tab A — decreto del Presidente della Repubblica 834/81).

Successivamente lo stesso Savini ha presentato, con la stessa motivazione, altra domanda di congedo anticipato che il consiglio di leva non ha potuto accogliere.

Il fratello Savini Ivan, nato il 2 gennaio 1973, incorporato il 5 febbraio 1992, non ha mai chiesto dispensa.

L'obbligatorietà del servizio militare discende da un preciso dettato costituzionale ed il suo svolgimento è disciplinato da leggi che, tra l'altro, prevedono i motivi e le cause degli esoneri e delle dispense dalla ferma di leva.

Esiste una precisa casistica dei titoli di dispensa dalla chiamata alle armi, peraltro ampliata con la legge 11 agosto 1991, n. 269.

Il Ministro della difesa: Ando.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa, della sanità, di grazia e giustizia e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere:*

che cosa intenda fare il Governo per accelerare (si fa per dire, se, a quasi mezzo secolo di distanza dalla fine dell'ultimo conflitto mondiale, residuano ancor insoluti centinaia di migliaia di casi di contenzioso per pensioni di guerra!) la definizione delle pratiche relative a lesioni e malattie contratte da cittadini in servizio di leva. E il caso di Gazzola Emilio, nato ad Agazzano (Piacenza) il 29 ottobre 1936, ivi residente dalla nascita, il quale subì, in servizio militare di leva quale effettivo del 3^o Reggimento di artiglieria da montagna, una grave forma di nevrite sciatica con ipoestesia e ipotrofia dell'arto inferiore sinistro anche se sul foglio matricolare per evidente errore di trascrizione si legge « ipertrofia », ma dal lontano 1959 attende la doverosa liquidazione del dovuto trattamento pensionistico. È davvero strano che dopo tanti anni a chi ha fatto il suo dovere servendo la Patria, senza protestare, non sia stato ancora riconosciuto il

doveroso congruo indennizzo, che non può essere liquidato con il già disposto pagamento di un'insignificante *una tantum*;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o tributaria e se i fatti siano noti alla Procura generale presso la Corte dei conti al fine di accertare, perseguire e doverosamente reprimere le responsabilità contabili sempre conseguenti abusi e omissioni, anche nei doveri di controllo, da parte di funzionari siano essi di carriera come direttori generali ovvero onorari come ministri e sottosegretari con delega.

(4-04339)

RISPOSTA. — *Con decreto 24 luglio 1992 è stata liquidata al signor Emilio Gazzola l'indennità una tantum di lire 127.400, pari a due annualità di ottava categoria, indennità che la Corte dei conti, con sentenza del 2 marzo 1992, aveva stabilito gli spettasse.*

Il Ministro della difesa: Ando.

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

pochi giorni or sono il compartimento di Milano dell'Ente ferrovie dello Stato ha emesso una « nota di servizio » con la quale portava a conoscenza dei dipendenti della stazione ferroviaria di Bozzolo (Mantova) che, a partire dalla domenica successiva all'emissione del provvedimento, venivano dispensati dal prestare servizio nei giorni festivi;

la menzionata stazione ferroviaria è stata da poco ristrutturata e serve una vasta zona del mantovano sulla direttrice Milano-Verona;

la stessa sorte hanno, in precedenza, subito rispettivamente le stazioni di Marcaria (Mantova) e Castellucchio (Mantova) con le conseguenti ed ovvie ripercussioni sull'utenza domenicale;

i ferrovieri interessati, evidentemente più preoccupati dell'Ente stesso, della custodia delle strutture e del servizio agli utenti, hanno fatto a Milano una proposta:

quella di fare dei turni fra loro in modo da lasciare sempre presente almeno un responsabile anche la domenica;

nonostante la detta proposta non sia stata ufficialmente respinta, l'Ente ferrovie ha confermato la validità ed operatività del provvedimento contestato;

conseguentemente, all'apparizione della notizia sulla stampa, l'amministrazione provinciale di Mantova, nella persona del commissario straordinario dottor Felice Sorgi, ha inviato una lettera al direttore del compartimento di Milano associandosi alla motivata richiesta del comune di Bozzolo, sostenendo con solide argomentazioni la necessità di rivedere il provvedimento;

lo stesso dottor Sorgi ha anche rilevato, con rammarico, come non sia stato informato, con congruo anticipo, del provvedimento e delle sue motivazioni, dall'ente provinciale che deve, secondo le direttive in materia dell'attuale direzione generale delle ferrovie, assolvere al ruolo di interlocutore istituzionale del nuovo Ente ferrovie dello Stato -;

se e quali provvedimenti il Ministro interrogando intenda adottare presso l'Ente ferrovie dello Stato e soprattutto se, ai fini della loro adozione, sia intenzionato a tener conto della più volte manifestata contrarietà dei cittadini interessati *in primis*, nonché del personale ferroviario della stazione di Bozzolo, del comune e della stessa amministrazione provinciale. (4-02775)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che con l'avvenuta attivazione del Comando traffico centralizzato, si sono aggiornate, con un sistema tecnologicamente evoluto, le modalità di regolazione della circolazione dei treni sulla linea Cremona-Mantova.*

Caratteristica peculiare di tale sistema è quella di combinare in modo ottimale una migliore gestione degli impianti, di accentuare il grado di sicurezza e di richiedere un minore impiego di personale e, quindi, di

conseguire una maggiore produttività ed economia nelle spese di esercizio.

In tale ottica si inquadra il processo di revisione dei fabbisogni di personale su tutta la linea in questione, salvaguardando, con adeguati provvedimenti, il servizio alla clientela.

A tale proposito, l'ente fa presente che nella stazione di Bozzolo, l'orario in cui sono assicurati i servizi commerciali è il seguente:

dal lunedì al venerdì: 14 ore diurne;

al sabato: 7 ore al mattino;

alla domenica: 7 ore al pomeriggio.

È altresì in programma l'affidamento della vendita dei biglietti ad esercizi pubblici locali, biglietti da obliterare tramite le apposite macchinette in corso di installazione nelle stazioni. In ogni caso è prevista la possibilità di acquisto dei biglietti in treno senza sovrapprezzo.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

TRIPODI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere — premesso:*

che nel 1970 l'Azienda delle ferrovie dello Stato, nell'ambito del famoso « pacchetto Colombo » ha deciso di costruire a Saline Ioniche, nella provincia di Reggio Calabria, una officina di grandi riparazioni capace di contribuire allo sviluppo economico e sociale, che potesse garantire il sollievo dalla disoccupazione e contemporaneamente realizzare una struttura moderna che fosse in grado di ridurre i costi di riparazione e di manutenzione del materiale ferroviario;

che tale struttura, che doveva occupare 1200 unità lavorative, pur essendo stata realizzata e completata da molti anni con un impegno finanziario molto consistente, è rimasta ferma e chiusa con conseguenze dannose per gli stessi impianti;

che da diverso tempo non solo cresce una legittima protesta popolare per una ulteriore promessa non mantenuta, anche se il finanziamento per la realizzazione dell'impianto è stato sostenuto, ma già si vanno giustamente diffondendo iniziative di lotta dei disoccupati che chiedono giustamente la messa in funzione della struttura con l'assunzione dei lavoratori previsti nell'impegno iniziale;

che nella stessa zona di Saline Ioni- che esista un altro esempio vergognoso che vede nell'impianto della Liquichimica, costato negli anni settanta oltre 300 miliardi, un allucinante ammasso di strutture impiantistiche, murarie e portuali mai utilizzate -;

quali siano le prospettive di funzionamento e occupazionali per impedire che la grande officina subisca la stessa sorte dello stabilimento della Liquichimica;

se non ritengano intervenire, ognuno secondo la propria competenza, per costringere l'Ente delle ferrovie dello Stato a rendere rapidamente funzionante la grande struttura di riparazione e di manutenzione mantenendo intatto l'impegno iniziale di occupare i 1200 disoccupati;

se siano a conoscenza del fatto che il mantenimento dell'attuale situazione di stallo, potrebbe produrre ulteriore sfiducia tra le popolazioni, dalla quale possono trarre vantaggio le organizzazioni mafiose e criminali. (4-01337)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato precisa che l'Officina grandi riparazioni di Saline, destinata alla revisione di locomotive elettriche, dispone, attualmente, di 134 dipendenti sui 702 originariamente previsti a regime.*

Recentemente, presso l'assessorato alla formazione professionale della regione Calabria, è stata formalizzata la convenzione tra la regione stessa e l'ente per la istituzione del corso finalizzato all'assunzione di 200 lavoratori, con profilo di operaio, presso l'officina di cui trattasi.

Gli aspiranti selezionati dall'ente, in relazione ai requisiti stabiliti nel bando di

concorso della regione Calabria, saranno avviati al corso di formazione di 360 ore gestito dalla regione medesima.

L'assunzione delle 200 unità lavorative provenienti dal suddetto corso è prevista per il prossimo anno.

In conseguenza di tale assunzione l'ente prevede anche di attivare l'assunzione, mediante contratti di formazione e lavoro, di 20 capi tecnici necessari per una proficua utilizzazione del personale operaio.

Per quanto riguarda il volume delle lavorazioni da assegnare all'officina di Saline, poiché nello stesso settore operano anche le officine di Verona e di Foligno, l'ente fa osservare che la situazione di Saline deve essere valutata nell'ottica di una ponderata redistribuzione delle esigenze riparative ed inserita in un più globale processo di riorganizzazione tecnica e di recupero di redditività in sintonia con il nuovo corso intrapreso.

Il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile: Tesini.

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

le ragioni che hanno determinato la soppressione della unità di produzione delle Ferrovie dello Stato di Paola alla quale dovrebbe essere sostituita una unità di produzione a Sapri ed un'altra a Cosenza, determinazione che ha suscitato il più vivo allarme della popolazione di Paola e dell'intera Calabria, per il fatto che il centro ferroviario di Paola ha costituito da sempre un punto di riferimento per il servizio ferroviario, così come è stato interpretato dal consiglio comunale della città di Paola, che vede nel detto provvedimento un pericolo gravissimo per la funzione intermodale che Paola ha sempre svolto, rispetto alla provincia di Cosenza e all'intera regione;

se tale provvedimento, del tutto ignorato dai destinatari nelle sue motivazioni, e contro il quale è unanime il giudizio negativo, anche dei dipendenti dell'Ente

ferrovie, risponda a un programma, e quale, relativo agli sviluppi dell'alta velocità ed alle necessità della rete ferroviaria calabrese che ha punti deboli tanto per quello che riguarda la efficienza della linea tirrenica, quanto soprattutto per le intollerabili condizioni dell'altra longitudinale, lungo lo Ionio, che dovrebbe essere completamente raddoppiata, con varianti che consentirebbero la liberazione del litorale, ed elettrificata, in modo da rappresentare, con la linea adriatica, la grande longitudinale della penisola italiana, che consentirebbe un passo decisivo nel potenziamento del trasporto su rotaia, quale elemento, altrettanto decisivo, per limitare i danni che al Mezzogiorno ed alla Sicilia derivano dalla loro perifericità geografica.

(4-01007)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato fa sapere che la soppressione dell'unità di produzione di Paola e da imputarsi al caratteristico dimensionamento dell'impianto stesso, emergente anche dal confronto con le unità più estese di ciascun compartimento.*

Tale particolare dimensionamento era dovuto sia alla consistenza degli impianti e del personale che alla estensione e conformazione territoriali dell'unità di produzione di Paola.

Ne conseguiva, perciò, una difficile gestione diretta delle risorse a causa dell'estensione territoriale tutta in lunghezza e in alcuni casi, dell'accessibilità degli impianti.

L'ente ha ritenuto, pertanto, necessario ridimensionare l'unità di Paola in due, una con sede a Sapri e l'altra con sede a Cosenza.

Successivamente la sede di Cosenza è stata nuovamente trasferita a Paola proprio per venire incontro alle istanze pressanti della popolazione della città.

Sono stati ottenuti, in tal modo, stabilimenti di produzione tali da consentire al dirigente preposto una più diretta, snella ed efficace gestione delle risorse tecniche ed umane.

Quanto alla lamentata carenza della rete ferroviaria calabrese, l'ente fa presente che nel quadro degli interventi previsti nel contratto di programma 1991-92 relativi al Piano di ristrutturazione per il risanamento

e lo sviluppo delle ferrovie italiane, ed in particolare nella parte riguardante l'ammmodernamento strutturale e funzionale della rete meridionale ed insulare, è stata recentemente stanziata la somma di 187 miliardi di lire per la realizzazione del controllo centralizzato del traffico e per il completamento del blocco automatico canalizzato sul tratto Paola-Reggio Calabria, oltre ai 161 miliardi già stanziati per il tratto Battipaglia-Paola.

L'intervento riguardante il blocco automatico è già in avanzato stato di realizzazione in quanto operativo su circa il 63 per cento della linea (e sul 96 per cento della linea stessa se riferito al tratto situato nel territorio della regione Calabria) e rappresenta quanto di più attualmente tecnologicamente avanzato esiste ai fini della regolazione della circolazione e del distanziamento automatico dei treni.

Nel gennaio del prossimo anno tale regime di circolazione sarà attivato su tutto il tratto Battipaglia-Agropoli, cioè sul 92 per cento della linea e se ne prevede l'ultimazione su tutta l'estensione entro il 1993.

Sulla stessa linea sono in corso progettazioni volte ad aumentare la velocità di tracciato su alcuni dei punti più critici dell'itinerario.

L'ente rende noto, inoltre, che oggetto di particolare attenzione è anche il collegamento trasversale sulla direttrice Paola-Cosenza-Sibari-Taranto già elettrificata nei tratti Paola-Cosenza-Montalto Rose e Sibari-Metaponto-Taranto per una estensione di 161 chilometri su un totale di 217 chilometri. Il completamento dell'opera è però subordinato al termine dei lavori in corso per la realizzazione del tratto di linea in variante per l'eliminazione del valico di S. Marco Roggiano, i cui tempi sono valutabili in circa altri 3 anni.

Sulla linea in questione è in corso di completamento la realizzazione del controllo centralizzato del traffico. Tale sistema, già operativo su circa l'82 per cento della linea, si avvale di modernissime tecnologie e consente di regolare la circolazione e telecomandare i vari impianti di linea da un unico posto centrale situato a Cosenza, abbinando i vantaggi di un elevatissimo indice di sicurezza e di una utilizzazione del personale

razionalizzata al massimo. È previsto il completamento di tale sistema nel marzo del prossimo anno.

Per quanto concerne la linea ionica (Reggio-Calabria-Crotone-Sibari), l'ente precisa che anche su questa linea è operativo il controllo centralizzato del traffico (completato nel febbraio 1992) e che, comunque, la potenzialità della stessa risulta ampiamente commisurata alle necessità derivanti dal volume di traffico attuale e prevedibile.

L'ente sottolinea, infine, che a conclusione di tutti gli investimenti in corso le linee del compartimento di Reggio Calabria assumeranno una configurazione impiantistica e tecnologica tra le più avanzate della rete nazionale.

Il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile: Tesini.

ZANONE. — Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per conoscere:

i criteri seguiti nell'erogazione dei contributi agli archivi degli Istituti Storici di importanza nazionale, in attuazione della legge 23 luglio 1991 n. 234 - articolo 4, quantificati per l'anno 1991 nell'importo complessivo di 1.400 milioni di lire;

i nomi degli istituti beneficiari dei contributi predetti e l'ammontare dei singoli importi;

a quali criteri il ministro intenda attenersi per l'erogazione dei 1.900 milioni di contributi stanziati dalla predetta legge per l'esercizio 1992 e dei 1.500 milioni stanziati per l'anno 1993. (4-02869)

RISPOSTA. — La legge n. 234 del 1991, all'articolo 4, prevede la possibilità di erogare contributi straordinari a favore di Istituti storici di importanza nazionale, aventi personalità giuridica o comunque costituiti con atto pubblico registrato, il cui archivio sia stato dichiarato di notevole interesse storico ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 1409 del 1963, per la realizza-

zione di progetti di inventariazione, catalogazione e restauro dell'archivio presentati dagli Istituti stessi.

La VII Commissione permanente del Senato, in sede di approvazione della citata legge n. 234 del 1991 « rilevato che da una lettura dell'articolo 4 si potrebbero dedurre problemi di interpretazione che potrebbero risultare determinanti in sede attuativa » ha impegnato il Governo « ad interpretare tale articolo nel senso che gli enti ivi menzionati siano gli istituti inseriti nella Tabella emanata ai sensi della legge 2 aprile 1980, n. 123 ed in particolare quelli depositari di documenti che hanno una diretta rilevanza scientifica di livello nazionale per la storia dei movimenti politici ».

Alla data del 15 dicembre 1991 risultavano pervenute al competente ufficio centrale per i beni librari e gli istituti culturali di questo Ministero le istanze dei seguenti istituti:

Firenze: Fondazione di studi Filippo Turati;

Roma: Fondazione istituto Gramsci;

Roma: Fondazione Pietro Nenni;

Roma: Fondazione Ugo Spirito;

Roma: Istituto Luigi Sturzo;

Per l'esercizio 1991 la somma stanziata sul cap. 1620 pari a lire 1.400 milioni, è stata impegnata con decreto ministeriale 15 dicembre 1991 per l'erogazione di contributi a favore dei suddetti istituti che, in possesso di tutti i requisiti prescritti dalla legge, hanno presentato progetti triennali relativi alla sistemazione dei propri archivi, dichiarati di notevole interesse storico dalle competenti soprintendenze archivistiche.

Con decreto ministeriale 28 febbraio 1992 è stato autorizzato il pagamento dei suddetti contributi nel seguente ammontare per ciascun istituto:

Fondazione di studi Filippo Turati:

lire 290.000.000;

Fondazione Istituto Gramsci:

lire 445.000.000;

Fondazione Pietro Nenni:

lire 75.000.000;

Fondazione Ugo Spirito:

lire 115.000.000;

Istituto Luigi Sturzo:

lire: 475.000.000.

L'opportunità di non interrompere i lavori fino al loro completamento consiglierebbe, in via prioritaria, di proseguire, per il corrente esercizio, nel finanziamento dei progetti

triennali e, utilizzando le residue disponibilità del capitolo, di accogliere, tra le richieste presentate, quelle che necessitano di un più urgente intervento da parte dello Stato.

Gli istituti beneficiari dei contributi in questione, nel rinnovare la richiesta di prosecuzione del finanziamento, hanno presentato al predetto ufficio centrale una relazione sui lavori effettuati e il rendiconto delle spese sostenute con l'impiego del contributo stesso.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.