

78.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1989

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

## INDICE

	PAG.		PAG.
AGLIETTA: Per un intervento volto ad evitare la prevista realizzazione di un invaso sul fiume Fiora in località Ponte San Pietro (Grosseto) (4-03489) (risponde FERRI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> ) .....	4822	tifico del Ministero dei beni culturali (4-12538) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i> ) .....	4827
ANDREIS: Sui criteri seguiti nella scelta delle società armatrici delle navi <i>Deep Sea Carrier</i> e <i>Karin B</i> per il trasporto di rifiuti tossici (4-09851) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i> ) .	4823	CALDERISI: Per un intervento volto a disciplinare le campagne pubblicitarie per la vendita di autoveicoli basate esclusivamente sull'esaltazione della massima velocità raggiungibile (4-05748) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4827
BARZANTI: Sul mancato rispetto degli impegni assunti nella risposta all'interrogazione relativa alla costruzione di un sottopassaggio stradale in corrispondenza del passaggio a livello sito nel quartiere Barbanella a Grosseto (4-07893) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4824	CALDERISI: Per la restituzione delle spoglie di Davide Lazzaretti ai seguaci della Chiesa Giurisdavidica, e per la concessione di fondi al centro studi intitolato a suo nome nel comune di Arcidosso (Grosseto) (4-08389) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i> ) .....	4829
BERSELLI: Sullo stato dei lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona e sui tempi previsti per la loro ultimazione (4-07293) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> )	4825	CAPRILI: Per un intervento volto a bloccare il progetto presentato dalla Società autostrade liguri-toscane (SALT), relativo alla complanare alla strada statale n. 12 Lucca-Ponte a Moriano, stante i gravi danni che causerebbe al patrimonio ambientale ed artistico della zona (4-03303) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i> ) .....	4830
BONFATTI PAINI: Per la regolamentazione dell'attività di recupero e salvaguardia del patrimonio subacqueo da parte del personale tecnico-scien-			

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1989

PAG.	PAG.
CARADONNA: Sul progetto di ristrutturazione della Banca nazionale delle comunicazioni da parte dell'ente ferrovie dello Stato (4-06314) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) ..... 4830	<i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> ) ..... 4836
CARADONNA: Per la riorganizzazione del servizio della protezione civile della Calabria (4-10489) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i> ) ..... 4831	DE CARLI: Sui motivi della sospensione del dottor Claudio Pecci dall'incarico di responsabile medico nella commissione medica della federazione ciclistica del CONI (4-09230) (risponde CARRARO, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i> ) ..... 4836
CIOCCI LORENZO: Sull'opportunità di integrare le linee ferroviarie che collegano Roma ai Castelli Romani con il sistema di trasporto su gomma ACOTRAL (4-06265) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) ..... 4832	DI PRISCO: Per l'assunzione di iniziative volte a sostenere l'attività svolta dal servizio per la tossicodipendenza della USL n. 25 di Verona (4-12375) (risponde GARAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i> ) ..... 4837
CIOCCI LORENZO: Per la sospensione dei lavori edilizi avviati dall'amministrazione comunale di Monteporzio Catone (Roma) in località Cappellette-Villa Lucidi, in relazione all'interesse archeologico della zona (4-12252) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i> ) ..... 4834	FINCATO: Sui concorsi banditi e revocati con decreto ministeriale durante gli ultimi cinque anni (4-09419) (risponde CIRINO POMICINO, <i>Ministro per la funzione pubblica</i> ) ..... 4838
CIPRIANI: Per un'inchiesta in merito al comportamento dei funzionari responsabili della direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato di Bari in occasione dell'occupazione simbolica dei binari della stazione ferroviaria da parte dei lavoratori in lotta della SGT-Fonderie Breda di tale città (4-07734) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) ..... 4834	FINOCCHIARO FIDELBO: Per la revoca alla società Etna acque della concessione per la fornitura idrica della città di Catania (4-04887) (risponde FERRI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> ) ..... 4839
COLUCCI: Sulle iniziative assunte al fine di garantire il rilascio dei due ingegneri italiani, Roberto Roascio e Mario Accurso, rapiti il 26 aprile in Colombia (4-13233) (risponde AGNELLI,	GABBUGGIANI: Per un intervento volto a sopperire alla carenza di guide turistiche professionali con conoscenza della lingua giapponese (4-09247) (risponde ROSSI DI MONTELEA, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i> ) ..... 4842
	GRIPPO: Per la predisposizione di un adeguato servizio di pronto intervento nei casi di incidenti ferroviari, anche in relazione ai ritardi verificatisi nel soccorso ai passeggeri del treno Roma-Bolzano-San Candido

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1989

	PAG.		PAG.
(4-07990) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4844	MATTEOLI: Per un intervento presso l'ente ferrovie dello Stato volto a garantire, a favore dei propri agenti, l'assegnazione degli alloggi di servizio non occupati e di quelli occupati dal personale non avente diritto (4-08162) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4849
LUCCHESI: Sul comportamento dell'ente ferrovie dello Stato che intende ostacolare la stampa degli orari ferroviari da parte dei privati (4-07780) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4845	MODUGNO: Per l'adozione di provvedimenti volti a porre fine agli abusi perpetrati dall'amministrazione dell'ospedale Sacco di Milano nei confronti della dottoressa Garbagnati (4-06099) (risponde GARAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i> ) .....	4850
LUCENTI: Per l'istituzione di un collegamento ferroviario Agrigento-Catania nella fascia oraria 12,30 - 16 (4-06353) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4846	NUCARA: Sui motivi del mancato intervento della protezione civile in occasione del nubifragio verificatosi il 14 novembre 1988 a Bagnara Calabria (Reggio Calabria) e nei comuni limitrofi (4-09816) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i> ) .....	4853
MACERATINI: Per il ripristino dell'agibilità dell'ufficio postale di Genzano (Roma) (4-02926) (risponde MAMMI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> ) .....	4846	ORCIARI: Sulle iniziative che si intendono assumere per lo sviluppo dell'aeroporto di Falconara Marittima (Ancona) e sull'opportunità di ripristinare i voli con i vettori DC-9 anziché con gli ATR-42 (4-07363) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4854
MANNA: Sulla veridicità della notizia secondo la quale il pacchetto societario, le strutture tecnico-amministrative nonché il parco giocatori della società sportiva Avellino sarebbero di proprietà della democrazia cristiana cittadina (4-10215) (risponde CARRARO, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i> ) .....	4847	PARLATO: Sull'immobile costruito a Napoli, nel quartiere di San Pietro a Patierno, in un'area destinata a parco pubblico (4-03525) (risponde GASPARI, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i> ) .....	4855
MANNA: Sul giudizio del Governo in merito ai contenuti del film <i>O' Re</i> di Luigi Magni (4-11243) (risponde ROSSI DI MONTELEA, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i> ) ....	4848	PARLATO: Per un'inchiesta in merito alle responsabilità del decesso dell'impiegato delle ferrovie dello Stato signor Elio De Simone, colpito da	
MATTEOLI: Sui trasferimenti del personale dell'ente ferrovie dello Stato (4-08155) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i> ) .....	4849		

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1989

PAG.	PAG.
<p>malore nella stazione ferroviaria di Napoli priva di strutture di pronto soccorso (4-04738) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4856</p> <p>PARLATO: Sulle cause e le responsabilità in ordine all'incidente occorso alla petroliera <i>BP Humber</i>, attraccata nella zona portuale del quartiere San Giovanni a Teduccio di Napoli e sulla realizzazione in detto quartiere di un <i>silos</i> per il grano (4-08242) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) ..... 4857</p> <p>PARLATO: Sulle notizie relative al restauro ed alla destinazione finale del Palazzo Canale di Capri (Napoli) (4-10292) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i>) . 4858</p> <p>PICCHETTI: Per un intervento volto a vietare che gli autobus rimangano con il motore acceso durante le soste prolungate (4-05637) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4859</p> <p>PIRO: Sulla veridicità delle notizie secondo cui non è tuttora funzionante una struttura specializzata per la riabilitazione degli handicappati donata dal governo australiano al comune di Avellino a seguito del sisma del 23 novembre 1980, e che analoga struttura donata da governi stranieri e situata nel comune di Lapio (Avellino) rimane pur essa tuttora chiusa (4-01052) (risponde GARAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>) ..... 4860</p> <p>POLI BORTONE: Per un intervento volto a tutelare il castello di Copertino (Lecce), in relazione alla presenza di acque reflue nel fossato</p>	<p>(4-11240) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i>) ..... 4861</p> <p>POLVERARI: Per l'ammodernamento ed il potenziamento della linea ferroviaria Milano-Bergamo via Carnate, con particolare riferimento alle esigenze dei lavoratori e degli studenti che usufruiscono della suddetta linea (4-07283) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4862</p> <p>PROCACCI: Per un intervento volto a salvaguardare i resti dell'antica centuriazione romana minacciata dal tracciato del canale di bonifica emiliano-romagnolo in via di costruzione nella zona del cesenate (Forlì) (4-07153) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i>) ..... 4863</p> <p>RALLO: Per la sollecita esecuzione dei lavori di consolidamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Catania (4-07358) (risponde FERRI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) ..... 4865</p> <p>RALLO: Per la sollecita esecuzione dei lavori di consolidamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Catania (4-09038) (risponde FERRI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) ..... 4865</p> <p>RAUTI: Per il restauro della chiesa parrocchiale di San Michele Arcangelo di Strangolagalli (Frosinone) (4-09154) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i>) ..... 4866</p> <p>RENZULLI: Sui motivi che ostano alla realizzazione del secondo ponte sul</p>

PAG.	PAG.
<p>Piave nella città di Belluno (4-09101) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i>) ..... 4867</p> <p>RONCHI: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire l'incolumità dei cittadini di Forlì residenti nelle zone adiacenti all'aeroporto Ridolfi (4-01068) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4867</p> <p>RONCHI: Sulla gestione del servizio di protezione civile in Calabria e sui provvedimenti che si intendono adottare per renderlo funzionale (4-10440) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) ..... 4868</p> <p>RUSSO FRANCO: Per l'assunzione di iniziative volte a garantire il rispetto delle norme che regolano il diritto alla salute, alla sicurezza sul lavoro ed ai rapporti sindacali dei lavoratori delle cave, con particolare riferimento al grave incidente che a Guidonia (Roma) ha provocato il ferimento di Pierino Costantini (4-02532) (risponde MACCANICO, <i>Ministro per gli affari regionali e le riforme istituzionali</i>) ..... 4869</p> <p>SANTONASTASO: Sulle iniziative che si intendono assumere per impedire le irregolarità che spesso si verificano nello svolgimento degli esami per il conseguimento della patente di guida (4-08821) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4870</p> <p>SCALIA: Per il restauro della porta principale della cattedrale di Troia (Foggia) (4-11010) (risponde BONO PARRINO, <i>Ministro dei beni culturali e ambientali</i>) ..... 4870</p>	<p>SERVELLO: Sulle disfunzioni dell'ufficio della motorizzazione civile di Milano (4-08750) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4871</p> <p>STAITI di CUDDIA delle CHIUSE: Per un intervento volto a garantire agli abitanti di Castel Goffredo (Mantova) la tutela della salute, in relazione alla soppressione delle strutture ospedaliere e del pronto soccorso (4-07328) (risponde GARAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>) ..... 4872</p> <p>STERPA: Sui tempi relativi alla approvazione dello schema del disegno di legge, previsto dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, sulla ricostruzione della Valtellina (Sondrio) (4-12331) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) . 4874</p> <p>TAMINO: Sulla realizzazione all'interno dell'aeroporto G. Allegri di Padova, di una struttura militare destinata alla manutenzione dei missili (4-07205) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) ..... 4875</p> <p>TRANTINO: Per la sollecita esecuzione dei lavori di consolidamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Catania (4-07383) (risponde FERRI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) ..... 4876</p> <p>VESCE: Sulle iniziative che si intendono assumere presso il governo brasiliano affinché ponga fine alle gravi violazioni dei diritti umani in quel paese e per la salvaguardia della foresta amazzonica (4-11789) (risponde AGNELLI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) ..... 4877</p>

AGLIETTA, FACCIO e VESCE. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici, dei beni culturali ed ambientali e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere — premesso che:

l'ERSAL — Ente regionale di sviluppo agricolo nel Lazio — ha elaborato un progetto per la realizzazione di un invaso sul fiume Fiora in località Ponte S. Pietro (GR), al fine di utilizzare i deflussi del Fiora per l'irrigazione della pianura costiera tra Tarquinia e Ansedonia;

la zona interessata all'invaso è uno dei pochi ecosistemi fluviali ancora integri dell'Italia centrale ed una gran parte di essa ricade in una zona vincolata per la particolare importanza archeologica (Vulci);

per il particolare pregio della zona la regione Lazio l'ha inserita sia nella « Cartografia delle aree di particolare valore naturalistico » (Area VT/8), sia nel Piano dei parchi e delle riserve naturali;

essendo presenti nella zona specie animali (ad es. una delle ultime popolazioni di lontra) e vegetali in pericolo di scomparsa in Europa, la valle del Fiora è tutelata sia dalla convenzione di Berna, ratificata dall'Italia con legge n. 503 del 5 agosto 1981, sia dalla direttiva CEE n. 79/409 relativa alla conservazione dell'avifauna selvatica;

il Ministero dei beni culturali e ambientali ha espresso parere negativo in data 3 dicembre 1983 ed altrettanto ha fatto la Soprintendenza archeologica per l'Etruria meridionale:

ampie porzioni del territorio interessate all'invaso, per i rilevanti valori ambientali e paesistici presenti, sono state vincolate in base alla legge n. 431 dell'8 agosto 1985 (Legge Galasso):

tale progetto non ha ottenuto il parere favorevole della I<sup>a</sup> sezione regionale del comitato tecnico consultivo dell'assessorato all'urbanistica della regione Lazio, in quanto « carente sotto il profilo della valutazione dell'impatto dell'opera sui connotati ecologici, ambientali, archeologici, paesistici e urbanistici nonché sociali ed economici della porzione di territorio interessata » —:

se corrisponde al vero il fatto che il progetto, bloccato finora a livello regionale, stia riscuotendo pareri favorevoli dai Ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici;

se è stato di nuovo richiesto il prescritto parere al Ministero dei beni culturali e ambientali e con quale esito;

se è stata iniziata una procedura di « valutazione d'impatto ambientale »;

quali sono i motivi che hanno impedito sinora, nonostante le numerose controindicazioni, l'accantonamento del progetto. (4-03489)

RISPOSTA. — *Con ordinanza di questo Ministero del 24 giugno 1985, n. 1644, la domanda di derivazione d'acqua per uso irriguo dell'ERSAL (ente regionale di sviluppo agricolo del Lazio) (datata 13 febbraio 1980) da un bacino artificiale da*

realizzarsi sul fiume Fiora, in località Ponte San Pietro, è stata ammessa ad istruttoria.

L'istruttoria si è svolta regolarmente, e la visita sopralluogo è stata effettuata il giorno 21 novembre 1985.

Sono state presentate molteplici opposizioni da parte di enti, amministrazioni statali, gruppi ecologisti e singole ditte.

Nelle more dell'espletamento di tale istruttoria, è pervenuta a questo Ministero la domanda in data 11 gennaio 1986 con la quale il consorzio di bonifica della Maremma Etrusca ha chiesto di derivare dal fiume Fiora moduli 8,50 per l'irrigazione di ettari 2.500 siti in comune di Montalto di Castro.

Detta richiesta risultava tecnicamente incompatibile ed interferente con quella presentata dall'ERSAL suindicata.

Il Ministero dei beni culturali e ambientali, da parte sua, ha fatto presente di aver presentato opposizione alla realizzazione dell'opera in argomento per il parere negativo formulato dalla sovrintendenza archeologica per l'Etruria meridionale.

Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, a sua volta, ha fatto presente che il progetto di massima, concernente la realizzazione di opere per l'irrigazione di 33 mila ettari della piana costiera tra Tarquinia ed Ansedonia, mediante l'utilizzazione dei deflussi del fiume Fiora, redatto dall'ente regionale per lo sviluppo agricolo nel Lazio, per iniziativa della regione Lazio, nel novembre del 1979, per un importo di lire 234 miliardi, è stato sottoposto da quel Ministero all'esame del consiglio superiore dei lavori pubblici. Tale consesso, con voto del 27 maggio 1986, n. 155, ha ritenuto il sunnominato progetto meridionale di essere posto a base per l'ulteriore sviluppo della fase progettuale esecutiva.

Nel citato voto sono state fatte proprie le osservazioni espresse dal servizio dighe, nella relazione in data 24 aprile 1981, e dal consiglio superiore dell'agricoltura, con il voto del 13 dicembre 1985, n. 20, concordandosi, in particolare, con quanto richiesto dal Ministero dell'ambiente circa l'opportunità di affidare al comitato misto Stato-regioni il compito di valutare l'aspetto

ambientale delle opere, essendo l'area interessata sottoposta a vincolo paesistico, ex lege 27 luglio 1985, n. 312 ed essendo, altresì, interessata dal piano della regione Lazio dei parchi e delle riserve naturali.

L'ERSAL, in base al citato parere, rappresentava a quel Ministero la propria volontà di avvalersi, per dar corso alla fase progettuale esecutiva ed alla realizzazione di un primo stralcio funzionale di opere, della normativa prevista dalla legge 17 febbraio 1987, n. 80 per l'affidamento delle attività progettuali ed esecutive in concessione a consorzi di imprese, utilizzando, per il finanziamento di tali attività, i fondi FIO (fondo investimenti e occupazione) ed i fondi comunitari e, attesa la localizzazione delle opere progettate, i fondi stanziati ai sensi della legge del 10 gennaio 1983, n. 8.

Quel Ministero escludeva la possibilità che l'ente potesse avvalersi della normativa prevista dalla legge n. 80 del 1987 per la realizzazione del progetto esecutivo e del 1° stralcio funzionale. Trattandosi, infatti, di opere concesse dallo Stato all'ERSAL, si sarebbe posto in essere un atto di sub-concessione tra ente e consorzio di imprese, escluso dalla detta normativa.

Quel Ministero, peraltro, rappresentava all'ERSAL la possibilità di concorrere ai prossimi benefici FIO, presentando, per la relativa istruttoria, il progetto esecutivo istruito con le modalità stabilite per le opere pubbliche dello Stato; qualora il progetto avesse ottenuto successivamente il richiesto finanziamento FIO, quel Ministero avrebbe potuto assentire la concessione dei lavori all'ERSAL o ad un consorzio di imprese, direttamente, giusta la richiamata norma stabilita dalla legge n. 80 del 1987.

Allo stato, non risulta che sia stata avviata la suddetta procedura per ottenere l'occorrente finanziamento per la realizzazione dell'opera in argomento.

Il Ministro dei lavori pubblici:  
FERRI.

ANDREIS. — Al Ministro per il coordinamento della protezione civile. — Per conoscere — in riferimento al trasporto di rifiuti tossico-nocivi commissionato dal

## X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1989

Governo italiano alle navi *Deep Sea Carrier* e *Karin B* —:

quali sono le società armatrici delle M/N *Karin B* e *Deep Sea Carrier*;

quali sono i *brokers* a cui si è affidato il Governo per avere le navi in questione;

quali criteri sono stati adottati nella scelta dei *brokers* e delle società armatrici;

quali sono i motivi per cui non sono state scelte società armatrici italiane;

a quanto ammonta il costo per il nolo delle due navi. (4-09851)

**RISPOSTA.** — *La società armatoriale della nave Karin B è la Werner Bockstiegel Bereederungen GmbH di Emden (Repubblica Federale di Germania).*

*La nave è stata noleggiata in Nigeria, dietro autorizzazione dell'ambasciata d'Italia a Lagos, in condizioni di emergenza.*

*La società armatoriale della nave Deep sea carrier è la Hartmann Schiffahrt di Leer (Repubblica Federale di Germania). L'agente è la HMT International Schipping di Rotterdam (Olanda).*

*Per la mobilitazione della Deep sea carrier la società ambiente del gruppo ENI — a cui è stato affidato il contratto di trasporto dal Ministero affari esteri — ha espletato una gara a trattativa privata invitando altre società quali : SIMA, IST, FAGIOLI, INTERPROGETTI, QTIM, ARMARE, e FUMAGALLI. La scelta è stata effettuata sulla base della convenienza economica, come da parere di congruità formulato dal Ministero della marina mercantile, della rispondenza ai requisiti tecnici specifici e della immediata prontezza della nave, tenuto conto dell'impegno assunto verso il governo nigeriano di sgomberare completamente la discarica di Koko entro il mese di agosto 1988.*

*Per quanto concerne l'ammontare dei costi riguardanti le motonavi Karin B e Deep sea carrier si rappresenta quanto segue:*

Motonave Karin B	Lire
	—
1) Costo per viaggio normale (1 mese) .....	574.000.000
2) Assicurazione per viaggio normale (1 mese) .....	451.000.000
3) Controstallie e costi nave per prolungamento viaggio fino al 9 febbraio 1989 .....	3.176.000.000
4) Assicurazione per prolungamento viaggio fino al 28 febbraio 1989 .....	544.000.000
Totale ...	4.745.000.000

Motonave Deep sea carrier.	Lire
	—
1) Costo per viaggio normale (1 mese) .....	467.000.000
2) Assicurazione per viaggio normale .....	170.000.000
3) Controstallie e costi nave per prolungamento viaggio fino al 9 febbraio 1989 .....	1.987.000.000
4) Assicurazione per prolungamento viaggio fino al 28 febbraio 1989 .....	277.000.000
Totale ...	2.901.000.000
	+ 4.745.000.000
	7.646.000.000

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

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

1) in data 19 gennaio 1988, rispondendo all'interrogazione n. 4-02471, presentata dall'interrogante il 10 novembre 1987, e relativa alla costruzione del sottopassaggio stradale al km 187 della linea ferroviaria Roma-Livorno, allo scopo di risolvere i gravi disagi per la popolazione del quartiere di Barbanella, quartiere di fatto centrale della città di Grosseto, si affermava testualmente: « L'ente FS rende



noto di avere stipulato con l'amministrazione comunale di Grosseto un accordo (cosiddetto Schema di convenzione) per la soppressione del passaggio a livello al km 188 + 620 della linea Grosseto-Vada. In data 21 novembre 1987 il Direttore centrale del Dipartimento potenziamento e sviluppo dell'ente FS ha approvato il progetto per la costruzione del sottovia sostitutivo del passaggio a livello suddetto. L'ufficio lavori FS di Pisa, competente per territorio, espletterà le formalità per l'affidamento e l'inizio dei lavori. Pertanto l'Ente FS prevede che i lavori di propria competenza potranno iniziare il mese di marzo del corrente anno e concludersi entro sei mesi. La convenzione definitiva, che regola i rapporti tra l'Amministrazione comunale e l'Ente stesso, verrà stipulata prima dell'inizio dei lavori »;

2) niente di quanto autorevolmente affermato risulta realizzato o in fase di realizzazione —:

perché le assicurazioni data per via ufficiale da parte del Ministro dei trasporti non hanno ancora concreta attuazione;

come giustifica che un'assicurazione fornita con un documento ufficiale portata a conoscenza della Camera dei deputati e della stessa Presidenza del Consiglio dei ministri, possa essere disattesa senza che siano fornite giustificazioni di sorta;

se può assicurare con assoluta certezza quando avranno inizio i lavori per la eliminazione del passaggio a livello di Barbanella (Grosseto);

se e a conoscenza dei gravi disagi che la mancata soluzione del problema continua a provocare per gli abitanti del quartiere di Barbanella e per l'intera città di Grosseto e di conseguenza non intenda intervenire immediatamente per dare il via alla realizzazione di un'opera che assume una eccezionale importanza sociale. (4-07893)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che la realizzazione del sottopassaggio stradale sostitutivo del passaggio a livello esistente al chilometro 188 + 620 della linea Grosseto-Vada, ha subito una serie di ritardi rispetto ai tempi inizialmente previsti e resi ufficialmente noti nella risposta all'interrogazione n. 4-02471, pubblicata nell'Allegato al resoconto stenografico del 1° febbraio 1988.*

*In proposito il predetto ente ha precisato che solo in data 25 febbraio 1988 è stato possibile definire e stipulare la convenzione con il comune di Grosseto e che non è stato pertanto possibile espletare nei tempi previsti tutte le formalità per l'affidamento dei lavori. L'ente ha poi dichiarato che le relative procedure, pur tempestivamente avviate, si sono potute concludere con l'espletamento della gara, solo in data 9 maggio 1988, e che solo dopo il perfezionamento dell'atto contrattuale, avvenuto in data 21 luglio 1988 è stata autorizzata la consegna dei lavori, che ha avuto luogo l'8 settembre 1988.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

BERSELLI — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici. — Per sapere:*

*quale sia lo stato dei lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona ed in particolare quali siano i cantieri in attività e quali ditte appaltatrici non abbiano e perché ancora iniziato i relativi lavori;*

*quali siano i tempi previsti per la ultimazione di dette opere. (4-07293)*

RISPOSTA. — *L'ente delle ferrovie dello Stato ha fatto presente che per l'elaborazione del progetto definitivo del raddoppio della ferrovia Bologna-Verona e per l'esecuzione della prima fase delle relative opere fu stipulata, in data 21 marzo 1984, una convenzione tra l'Azienda autonoma ferrovie dello Stato e il consorzio di imprese CONDOFER.*

*Nell'ambito della suddetta convenzione furono affidati i seguenti lavori:*

*opere civili del tratto Verona Cà di David-Nogara, ultimate in aprile 1988;*

*opere sostitutive di passaggi a livello nel territorio comunale di Buttapietra, con accesso al traffico dal mese di agosto 1988;*

*opere sostitutive di passaggi a livello nel territorio comunale di San Felice sul Panaro, con un'apertura al traffico dal mese di novembre 1987 e un secondo accesso al traffico dal mese di agosto 1988;*

*opere civili del tratto San Giovanni in Persiceto-Tavernelle Emilia, di cui si prevede l'ultimazione per il mese di settembre 1989.*

*Le predette opere civili, già di modesta entità rispetto alla totalità degli interventi richiesti dal raddoppio della ferrovia Bologna-Verona, sono state finanziate per importi inadeguati alla sistemazione funzionale delle infrastrutture.*

*Al fine di ridurre i tempi di esecuzione e le soggezioni all'esercizio durante i lavori e di migliorare le caratteristiche del nuovo tracciato, si è ritenuto opportuno apportare delle modifiche al progetto del raddoppio, prevedendo la realizzazione, su larga parte della tratta, di due nuovi binari su sede separata in luogo dell'aggiunta di un nuovo binario di affiancamento a quello esistente.*

*La progettazione definitiva di tale nuova soluzione comprensiva delle opere sostitutive di passaggio a livello esistenti sulla ferrovia Bologna-Verona, ha già riportato il preventivo assenso degli enti interessati.*

*Il 24 settembre 1987 fu affidata la progettazione esecutiva delle opere ulteriori di sistemazione viaria e ferroviaria, al medesimo consorzio che aveva elaborato il progetto definitivo del raddoppio della ferrovia Bologna-Verona, in aggiunta ai lavori già ultimati ed in corso di esecuzione.*

*Per detta progettazione esecutiva è prevista la disponibilità entro tempi brevi.*

*L'ente ferrovie dello Stato ha inoltre reso noto che nell'estate del 1988 è stato deciso di affidare gli ulteriori lavori di completa-*

*mento del raddoppio in argomento, al medesimo consorzio che ne sta curando la progettazione esecutiva, in previsione della stipulazione di apposito atto addizionale alla convenzione n. 28 del 1984, che prevede la realizzazione delle opere preliminari per l'esecuzione della sede nella tratta Revere-Ostiglia, per il completamento della tratta Nogara-Verona Cà di David e per l'esecuzione delle opere sostitutive di passaggi a livello nei comuni di San Giovanni in Persiceto, Poggio Rusco, Villa Poma, Revere, Ostiglia, Nogara e Gazzo Veronese.*

*L'importo complessivo dei lavori è di 430 miliardi di lire nel triennio prossimo venturo, di cui 370 miliardi spendibili nell'ambito della concessione di prestazione integrate e 60 miliardi per forniture materiali, lavori vari, imprevisti e spese generali.*

*La realizzazione degli interventi è prevista in tre anni e tre mesi più sei mesi per l'approntamento ed approvazione degli atti integrativi, a far data dalla consegna delle prestazioni ed è condizionata dalla disponibilità di finanziamento come di seguito indicato:*

*anno 1988 - 100 miliardi per lavori da eseguirsi entro il 1989;*

*anno 1989 - 120 miliardi per lavori da eseguirsi entro il 1990;*

*anno 1990 - 120 miliardi per lavori da eseguirsi entro il 1991;*

*anno 1991 - 90 miliardi per lavori da eseguirsi entro il primo trimestre del 1992.*

*L'ente delle ferrovie dello Stato ha infine aggiunto che, entro il 1989, considerato che al netto delle spese generali e degli imprevisti l'importo disponibile per i lavori è di circa 80 miliardi su 100, è prevista la realizzazione delle seguenti opere:*

*fondazioni del ponte sul fiume Po e parte delle fondazioni dei viadotti di appoggio;*

*parte dei rilevati dei piazzali delle stazioni e di tratti di linea;*

*l'adeguamento dei servizi interferenti;*

*armamento, elettrificazione ed opere di completamento linea Nogara-Verona Cà di David;*

*opere sostitutive prioritarie nei comuni citati.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

**BONFATTI PAINI e CALVANESE.** — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

il patrimonio storico artistico subacqueo costituisce una grande ricchezza, di inestimabile valore culturale, in situazione ormai drammatica per l'assoluta insufficienza dei fondi ordinari e straordinari ad esso destinati;

il controllo dello stato di conservazione o degli eventuali lavori eseguiti risulta praticamente impossibile da parte degli organi dell'amministrazione dei beni culturali, in quanto, non essendo ancora stato approvato il relativo decreto da circa 3 anni proposto dalla direzione generale, il personale è costretto ad immergersi a proprio rischio e pericolo;

il ricorso ai sommozzatori dei carabinieri, dei vigili del fuoco, della guardia di finanza o della polizia può essere considerato un fatto eccezionale in quanto tali corpi non sono professionalmente preparati per gli scopi che l'amministrazione dei beni culturali si prefigge e, avendo altri fini istituzionali, non sono sempre disponibili;

quali ostacoli si frappongono alla regolamentazione di tale attività fondamentale per il recupero e la salvaguardia del patrimonio subacqueo, da parte del personale tecnico-scientifico dipendente dell'amministrazione dei beni culturali, il quale dovrebbe essere adeguatamente preparato attraverso corsi di qualificazione, in modo da poter poi svolgere sia compiti di sorveglianza che il recupero. (4-12538)

**RISPOSTA.** — *L'ostacolo che si frappone alla costituzione di un corpo specializzato*

*di subacquei, per il recupero e la salvaguardia del patrimonio archeologico e artistico nazionale, dipende dalla impossibilità di mettere in atto quanto richiesto da questa Amministrazione in applicazione dell'articolo 6 della legge 312 del 1980 prevedendo un contingente di profilo di 50 operatori subacquei specializzati (profilo n. 178).*

*Detto contingente è stato formalizzato successivamente con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 16 febbraio 1988, registrato alla Corte dei conti il 9 aprile 1988, registro 4, foglio 101, ma i problemi applicativi dell'articolo 4 della suddetta legge non ne hanno consentito l'attuazione.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

**CALDERISI, RUTELLI e VESCE.** — *Ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che

le campagne pubblicitarie, radiotelevisive e stampa, per la vendita di automobili, sia di fabbricazione italiana, sia straniera, sono basate quasi esclusivamente sulla esaltazione della massima velocità raggiungibile (ecco alcuni esempi: Alfa Romero 75, 205 chilometri orari; Alfa Romeo 164, 230 chilometri orari; Ford Escort Turbo, 206 chilometri orari; Citroen BX, 218 chilometri orari; Renault 21, 227 chilometri orari), anziché sulla loro economicità, durevolezza e sicurezza;

i messaggi (« davanti a tutti ») e le immagini (guidatore con casco) di queste campagne pubblicitarie invitano esplicitamente a considerare la strada una pista da Gran Premio di formula 1;

le velocità « esaltate » nelle campagne pubblicitarie superano di gran lunga la velocità massima consentita dalle norme vigenti e che corrisponde a 140 chilometri orari su autostrada, il limite più alto dei paesi della CEE, salvo la Repubblica Federale di Germania che non ha fissato limiti di velocità;

ogni anno a causa di incidenti stradali muoiono 10 mila persone circa e oltre 200 mila rimangono ferite;

le recenti festività pasquali hanno fatto registrare rispetto al 1987 un allarmante aumento del numero dei morti (da 101 a 111), dei feriti (da 3.027 a 3.321) e degli incidenti stradali (da 3.408 a 4.056);

le statistiche dell'ISTAT indicano nell'eccesso di velocità e nel mancato rispetto dei limiti di velocità la causa principale degli incidenti stradali;

tale drammatica situazione ha spinto la Commissione trasporti CEE a redarre una proposta di risoluzione che prevede il « divieto di qualsiasi tipo di pubblicità atta a provocare comportamenti di guida aggressivi, desiderio di imporsi o velocità eccessive »;

tutto ciò ha spinto il sottosegretario ai lavori pubblici, Raffaele Costa, a presentare un emendamento, nell'ambito dell'esame al Senato del disegno di legge che ha introdotto la « patente europea », con l'obiettivo di disciplinare la pubblicità delle automobili;

al momento della sua votazione, nella seduta del Senato del 17 dicembre 1987, questo emendamento è stato ritirato senza alcuna sostanziale motivazione, dal sottosegretario Costa su invito del ministro dei trasporti Calogero Mannino —;

quali provvedimenti urgenti intendano prendere per disciplinare le forme di pubblicità che esaltino caratteristiche in contrasto con le norme vigenti, e per evitare così che le esigenze commerciali delle case automobilistiche continuino ad essere privilegiate rispetto alla necessità di tutelare la vita e l'incolumità dei cittadini. (4-05748)

**RISPOSTA.** — È allo studio di questo Ministero la possibilità di disciplinare le forme pubblicitarie di vendita di automobili, in modo che venga presa in considerazione anche la tutela della vita e dell'incolumità delle persone.

*Per altro, si fa presente che l'omologazione di autoveicoli di elevate prestazioni non può non essere effettuata, nel rispetto delle norme vigenti in sede comunitaria, fermo restando, ovviamente l'obbligo per gli automobilisti di rispettare i prescritti limiti di velocità.*

*D'altra parte si fa rilevare che con l'osservanza dei limiti di velocità, il cui rispetto dipende dal civile comportamento dei conducenti e dall'efficacia del controllo da parte degli organi appositi, le autovetture di elevate prestazioni risultano più sicure.*

*Per quanto concerne infine le forme di pubblicità da adottare, si sottolinea, da un lato, l'assenza di una normativa nel settore, in attesa che venga attivata la direttiva CEE n. 450 del 1984 sulla pubblicità ingannevole, dall'altro il fatto che la velocità viene presentata in genere come una soltanto tra le caratteristiche della autovettura, espressa come una potenzialità dell'auto. Riguardo quest'ultimo punto si deve considerare, inoltre, che il cittadino-consumatore deve essere a conoscenza dei limiti di velocità imposti dall'ordinamento del suo paese e ciò rafforza l'idea che solitamente egli non procede nelle sue scelte avendo questo elemento come unico o essenziale referente per l'acquisto.*

*È pure ipotizzabile, per altro, che pubblicità che esaltano attraverso immagini e slogan la velocità sulle strade, possano indurre a comportamenti pericolosi ai fini della salute e della sicurezza dei cittadini.*

*La definizione di tale problematicità appare alquanto complessa. È necessario infatti che si tenga conto delle differenze nel modo in cui i messaggi commerciali vengono confezionati, poiché potrebbe risultare che non sempre il riferimento alla velocità, attraverso immagini e parole, induca a comportamenti imitativi.*

*A supporto di quanto affermato, si ricordano due pronunce del giurì dell'autodisciplina pubblicitaria. Entrambe le decisioni riguardano casi di pubblicità esaltanti la velocità delle automobili.*

*Nel primo caso, pronuncia n. 101 del 1986, gli elementi posti all'attenzione del giurì vennero considerati non tali da indurre i consumatori a comportamenti peri-*

colosi nella guida. Sebbene, infatti, nella pubblicità in esame venisse fatto leva su elementi quali la velocità ed un tipo di guida non rispondente ai principi di prudenza e responsabilità, tale tipo di messaggio, incastonato in una situazione palesemente irrealistica e spettacolare, si poneva sul piano della fantasia e non proponeva comportamenti riproducibili nella realtà quotidiana. Attraverso questo tipo di pubblicità il pubblico non verrebbe indotto a comportamenti imitativi.

Nell'altro caso, pronuncia n.103 del 1987, la censura imposta dal giuri venne motivata dal fatto che i comportamenti evocanti l'immagine della velocità, quali andare in fretta, essere in ritardo, eccetera, venivano sviluppati in situazioni aderenti alla realtà quotidiana e venivano accompagnati da scritte in sovraimpressione che, entrando in combinazione con il contesto narrativo, tendevano a rafforzare la velocità come tema privilegiato del messaggio.

In conclusione, pur ritenendo condivisibile la preoccupazione espressa nell'interrogazione riguardo alla possibilità di provocare, attraverso la pubblicità, comportamenti di guida che eccedono i limiti imposti dall'ordinamento, da un lato, e le ragioni di sicurezza, dall'altro, si richiama l'attenzione sulla complessità della materia, che non offre soluzioni univoche ed omnicomprensive.

Il Ministro dei trasporti: Santuz.

CALDERISI, MELLINI, ZEVI, TEODORI e VESCE. — Ai Ministri per i beni culturali e ambientali, della pubblica istruzione e dell'interno. — Per sapere — premezzo che

il comune di Arcidosso (Grosseto) ha recentemente revocato, con solenne delibera votata all'unanimità, la delibera assunta dallo stesso comune nel lontano 1878, con la quale veniva definito « criminale » David Lazzaretti, da poco ucciso in quella cittadina da un soldato, nel corso di una azione repressiva contro i seguaci del riformatore sociale e religioso;

tutti gli studi contemporanei hanno rimosso e rovesciato le accuse, anche le più infamanti, pronunciate nei confronti di questo autentico personaggio della cultura e della saga popolare del nostro paese, soprattutto quelle che lo denunciavano come pazzo e delinquente pericoloso —:

per quali ragioni il Museo di Antropologia criminale di Torino neghi ancora ai suoi seguaci della Chiesa Giurisdavida la restituzione delle spoglie e dei cimeli conservati in tale istituzione solo in ossequio a quelle infamanti denunce e al pregiudizio positivista del suo fondatore Cesare Lombroso, per il quale ogni deviante era solo degno di manicomio giudiziario;

se non si ritenga invece, ottenuta la doverosa restituzione di quelle spoglie, fornire anche adeguato patronato e sussidio al Centro Studi intitolato a David Lazzaretti del comune di Arcidosso, affinché esso possa adeguatamente adempiere, nel quadro della vivace rinascita di studi sulla cultura, la storia e le tradizioni dell'Amiata e del suo territorio così ricco di importante patrimonio etnico e culturale, di grande interesse per tutto il paese, ad una necessaria e civile funzione di punto di riferimento per studi e ricerche storiche. (4-08389)

RISPOSTA. — Della vicenda di David Lazzaretti rimangono, come unici elementi storici ancora esistenti sul territorio amiantino i ruderi dell'insediamento giurisdavida sul monte Labro nel comune di Arcidosso.

Tale insediamento, di proprietà privata, è stato vincolato, ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089, in data 14 luglio 1979.

Il Ministero dell'interno ha comunicato che il locale museo di antropologia criminale, facente parte dell'Istituto di scienze medico forensi (già Istituto di antropologia criminale), dell'università di Torino, detiene dal 28 giugno 1988 gli oggetti appartenenti a David Lazzaretti.

Tali oggetti erano indossati dal Lazzaretti il 18 agosto 1878, giorno della sua uccisione e, come risulta dall'attestazione del sindaco di Arcidosso in data 11 settembre 1897, furono donati dagli imputati lazzerettisti al loro difensore Isidoro Maggi.

I medesimi sono annotati ai numeri 230-239 del registro inventario del predetto museo.

Non esistono agli atti del museo documenti da cui risultino le loro modalità di acquisizione.

Infine si fa presente che il consiglio comunale di Arcidosso, nell'intento di formalizzare la riabilitazione della persona di David Lazzaretti, iniziatore del culto giurisdavidico, il cui servizio è regolarmente ammesso dallo Stato fin da 1960, con delibera del 18 agosto 1988 n. 157, approvava all'unanimità la revoca di un precedente atto municipale del 1878, in cui veniva espressa condanna a carico del Lazzaretti e dei suoi seguaci.

Con successiva delibera n. 158 del medesimo giorno, il consiglio comunale, questa volta, però, a maggioranza, deliberava altresì l'intitolazione al Lazzaretti di una strada cittadina.

Per ciò che concerne il centro studi intitolato a David Lazzaretti, esso risulta svolgere un duplice ordine di attività. Da un lato si occupa di ricerca e studio della cultura e della storia amiatina, dall'altro è impegnato nella ricostruzione della storia del movimento giurisdavidico e del fenomeno del millenarismo in genere.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

CAPRILI, SERAFINI MASSIMO, FAGNI, COSTA ALESSANDRO, MINOZZI, CAPECCHI e TADDEI. — Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e dell'ambiente. — Per sapere:

se sono a conoscenza che esiste un progetto di grande viabilità presentato dalla società autostrade Liguri-Toscane (Salt), progetto relativo alla complanare alla SS. 12 Lucca-Ponte a Moriano:

se sono a conoscenza che questa opera è stata inclusa nel piano decennale ANAS viabilità di grande comunicazione;

se non ritengano che un'opera del genere determinerà — se attuata — danni irreparabili al paesaggio, stravolgerà la struttura della piana di Lucca, danneggerà in maniera stabile opere artistiche e monumentali, testimonianze di civiltà come, per esempio, le chiese di Santa Margherita, di Toringo, di Mugnano e le relative aree cimiteriali, l'acquedotto del Nottolini (verranno abbattuti quattro archi);

se e quali iniziative intendano assumere ciascuno per le proprie competenze per bloccare un'opera tanto devastatrice quanto inutile. (4-03303)

RISPOSTA. — Il progetto di viabilità in questione, inserito nel piano decennale dell'ANAS, non risulta inserito nel primo stralcio attuativo di detto piano.

Sono, inoltre, allo studio da parte della Società autostrade ligure tirreniche (SALT) progetti riguardanti la grande viabilità nella piana di Lucca, nel territorio dei comuni di Lucca e di Capannori.

In mancanza di progettazioni definitive non è possibile allo stato attuale esprimere giudizi.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

CARADONNA. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che

l'Ente ferrovie dello Stato avrebbe in animo di ristrutturare la Banca Nazionale delle Comunicazioni di cui detiene il pacchetto di maggioranza; il predetto progetto comporterebbe un sensibile aumento del numero degli sportelli e l'estensione delle operazioni al *leasing*, al *factoring*, alla gestione di fondi pensione e di fondi comuni, al *merchant banking* ed alla consulenza finanziaria; inoltre la Banca verrebbe trasformata in una *holding* finanziaria e concorrerebbero alla ristrutturazione, in vario modo, l'American

Express, la Gemina Servizi Finanziari ed altri enti privati —:

se l'esistenza di questo progetto può essere confermata e, subordinatamente, se l'eventuale estensione delle operazioni a campi specializzati del parabancario divenuti consueti per le comuni banche commerciali venga ritenuta compatibile con gli attuali fini istituzionali della Banca Nazionale delle Comunicazioni. L'interrogante ritiene che l'Ente delle ferrovie dello Stato debba avere a disposizione una propria, efficiente struttura bancaria al fine, tra l'altro, di reperire sul mercato risorse finanziarie che integrino quelle fornite dallo Stato. In questo contesto è stato senz'altro opportuno che la Banca venga potenziata sotto ogni aspetto e adeguata alle esigenze del mercato europeo unificato. Ma la progettazione della ristrutturazione dovrebbe essere preceduta dalla revisione degli obiettivi istituzionali e nulla di ciò può essere compiuto correttamente perdurando l'attuale vacanza della presidenza della Banca. (4-06314)

**RISPOSTA.** — *L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che è suo intendimento incrementare la presenza della Banca nazionale delle comunicazioni sul mercato del credito a livello internazionale, rendendola in tal modo più rispondente alle richieste del mercato, e creare le premesse per un suo maggiore inserimento nel campo dei servizi affini al credito.*

*Per raggiungere tale scopo l'ente ferrovie dello Stato sta adoperandosi affinché la Banca nazionale delle comunicazioni possa affiancarlo nella propria attività di tesoreria, nella attuazione delle operazioni di finanziamento a medio e lungo termine nonché nell'ambito dei propri bisogni assicurativi ed in nuove attività di tipo parabancario.*

*Infatti, l'ente ha fatto presente che, con la propria collaborazione e sia pure in fase sperimentale, ha sollecitato la Banca nazionale delle comunicazioni a predisporre servizi di ausilio alle attività di biglietteria, quali carte di credito, cassa e biglietteria automatiche, eccetera.*

*Inoltre, il consiglio di amministrazione della banca ha deliberato la costituzione di una società di factoring con la partecipazione dell'ente medesimo. Da tale iniziativa che potrebbe comprendere anche altri operatori del settore, sia nazionali sia internazionali, l'operatività della banca ne trarrà sicuri vantaggi, tenuto conto della presenza capillare dell'ente sull'intera economia nazionale.*

*Il programmato potenziamento della Banca nazionale delle comunicazioni trova riscontro nella decisione dell'ente di aumentare il capitale sociale della banca dagli attuali nove miliardi a cento miliardi di lire.*

*Per altro, nonostante l'avvenuta successione dell'ente nella proprietà delle quote di capitale della banca possedute dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per attuare il programmato potenziamento, occorre revisionare sollecitamente le norme che regolano il funzionamento dell'istituto, sia in termini strutturali sia funzionali.*

*L'ente ferrovie dello Stato ha aggiunto altresì che tale revisione consentirà all'ente stesso, tenuto conto dell'aumento di capitale sociale della banca sopra detta, di ottenere quel controllo gestionale e strategico necessario per realizzare il programmato sviluppo.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

**CARADONNA.** — *Al Ministro per il coordinamento della protezione civile. — Per conoscere — premesso che in Calabria il servizio protezione civile si trova in una condizione di grave dissesto che ne compromette l'operatività: 1) nessun automezzo è stato revisionato e quindi non potrebbe circolare; 2) gli addetti non hanno ottenuto l'inquadramento adeguato ai compiti e quindi la maggior parte di essi pratica un orario di lavoro impiegatizio disinteressandosi di ciò che potrebbe accadere nei giorni di riposo settimanale; 3) i 70 dipendenti sono parcheggiati in un capannone alla periferia di Catanzaro e, nonostante lo richiedano, non partecipano da tempo ad alcuna esercitazione; 4) non sono disponibili piccole attrezza-*

ture del costo di poche centinaia di migliaia di lire, necessarie a fare funzionare attrezzature che costano miliardi: mancano, ad esempio, le manichette di raccordo nelle autobotti, mancano anche i piccoli motori per il drenaggio delle acque ed i gruppi elettrogeni, che sono disponibili, restano spesso inutilizzati perché è difficile trasportarli dove devono essere impiegati —:

come viene giustificata questa vergognosa situazione e cosa si intende fare per porvi rimedio immediatamente.

(4-10489)

**RISPOSTA.** — A seguito del temporale abbattutosi nel comune di Bagnara, l'assessorato alla protezione civile della regione Calabria ha provveduto ad inviare, alle ore 11 del 16 novembre 1988, dietro richiesta del comune presentata nella medesima data, i mezzi necessari.

La regione Calabria ha, altresì, informato che il comune di Bagnara nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile ed ottobre 1988 ha goduto di interventi, da parte del servizio della protezione civile della regione Calabria, per complessive 59 giornate lavorative. In tali giornate sono stati impegnati 229 operatori per 3.300 ore d'intervento, delle quali 1.710 in straordinario e numerosi mezzi speciali che hanno coperto percorrenze per globali 12.771 chilometri.

Per quanto riguarda le notizie in merito alla impossibilità dei mezzi di circolare, a causa di mancate revisioni, si fa presente, sempre secondo quanto comunicato dalla regione Calabria, che la notizia, presumibilmente, si riferisce ad avvenimento accaduto in data di gran lunga anteriore a quella dell'emergenza Bagnara, riguardante solo due mezzi, rispetto ai 64 in dotazione del servizio protezione civile, contravvenzionati ai sensi dell'articolo 55 del codice della strada (con ammenda di lire 12 mila), per infrazione di natura amministrativa, correlata a mancata revisione.

La regione Calabria rileva, comunque, al riguardo come il competente servizio dell'autoparco avesse, antecedentemente alla contravvenzione, formalizzato la procedura necessaria per la revisione degli automezzi.

In merito all'utilizzo delle risorse umane operanti nel settore della protezione civile la regione Calabria, rileva, prioritariamente, che il personale impegnato in attività di protezione civile proviene dal settore forestazione in virtù di specifica disposizione legislativa disciplinante in tal senso.

Nell'espletamento delle attività di protezione civile il predetto personale mantiene lo status giuridico ed economico del rapporto originario. Ciò premesso, si rileva che l'orario lavorativo ordinario è compreso tra le ore 7 e le ore 14. Nei casi di necessità, il personale presta, altresì, attività lavorativa in orario straordinario.

L'assessorato alla protezione civile della regione Calabria fa presente che è in atto una vertenza sindacale da parte del predetto personale avverso la manifestata volontà dell'assessorato di ripristinare la turnazione del personale in ore 24.

La Regione ha ritenuto doveroso, ribadire, comunque, che il predetto personale ha partecipato, per circa cinque mesi a corsi addestrativi specifici, poi sospesi per inadempienza della società officiata all'espletamento dei predetti corsi.

Per quanto concerne, infine, i mezzi e le attrezzature in dotazione della regione Calabria per l'espletamento di attività di protezione civile, il competente assessorato fa presente che negli anni tale dotazione si è ridotta per usura. L'assessorato alla protezione civile ha provveduto, comunque, a porre in essere gli adempimenti necessari per il reintegro dei mezzi usurati.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

**CIOCCI LORENZO e PICCHETTI.** — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere premesso che

le linee ferroviarie che collegano Roma con i Castelli Romani, in particolare Roma-Albano, Roma-Velletri, Roma-San Cesareo e Roma-Frascati, potrebbero svolgere un ruolo decisivo per il trasporto pubblico, maggiore di quello attuale, se fossero integrate con il sistema di tra-



sporto su gomma ACOTRAL. E, particolarmente, per quel che concerne sia gli orari sia gli attestamenti delle linee ACOTRAL che sono del tutto autonome da quelli delle suddette linee ferroviarie;

ne consegue una enorme difficoltà per l'utenza ad usufruire del trasporto su rotaia nonostante i notevoli vantaggi dei tempi di percorrenza che ha questo tipo di trasporto;

un minore afflusso di passeggeri sulle suddette linee ferroviarie, oltre a far salire i costi alla collettività per il loro funzionamento, non si presta neanche alla sicurezza dei passeggeri così come dimostrano i recenti fatti accaduti su queste linee;

da più studi fatti nel corso degli anni, dalle varie conferenze di produzione organizzate da più parti sociali e politiche, sia per il trasporto su gomma, sia per il trasporto su rotaia, emerge con evidenza il fatto che una migliore integrazione tra i due servizi consentirebbe notevoli vantaggi agli utenti e, soprattutto, alleggerirebbe di molto il traffico sulle strade consolari intorno a Roma —

1) quale riclassamento è stato previsto per queste linee locali;

2) come si intende sfruttare, per queste linee, il finanziamento di circa 20 miliardi per il CTC (Controllo traffico centralizzato);

3) se esiste una direttiva dell'ente ferroviario che prevede il finanziamento esclusivamente per la manutenzione della linea aerea e non, come la usura richiederebbe, dell'armamento, fatto che determina un notevole rallentamento dei convogli;

4) se è stata superata la direttiva del precedente anno, direttamente derivante dalla legge finanziaria 1987, secondo la quale a seconda dell'usura dell'armamento si dovevano rallentare i convogli fino, in caso di usura pericolosa, alla loro fermata;

se non ritiene opportuna una integrazione tra i due servizi, ACOTRAL e Ferrovie dello Stato, come da più parti e da lungo tempo previsto. In accordo con gli enti locali interessati e gli enti competenti contestualmente ad un potenziamento delle suddette linee ferroviarie.

(4-06265)

*RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che, per le linee ferroviarie che collegano Roma con i Castelli romani ed, in particolare, per le linee Roma-Albano, Roma-Velletri e Roma-Frascati, oltre a prevedersi il quadruplicamento della linea Casilina-Ciampino i cui lavori sono tutt'ora in corso, sono stati elaborati i progetti dal controllo centralizzato del traffico sulle linee Ciampino-Albano, Ciampino-Velletri e Ciampino-Frascati, ma non è stato possibile presentare la relativa proposta di spesa in quanto le linee dei Castelli sono state inserite nell'ambito della rete integrativa delle ferrovie dello Stato per la quale è ancora vigente il blocco dei finanziamenti già stanziati.*

*Per quanto concerne lo sviluppo del sistema integrato, l'apposita commissione per i collegamenti con i Castelli nell'ambito del comitato regionale per il coordinamento dei trasporti, sta provvedendo ad individuare gli interventi necessari per le aree dei parcheggi, viabilità di accesso e terminal-bus a supporto delle suddette linee.*

*Tali interventi saranno, probabilmente finanziati dalla regione Lazio.*

*Per altro, l'ente ha reso noto che, con apposita convenzione con i comuni interessati, ha già provveduto a mettere a disposizione aree di parcheggio presso le stazioni di Velletri-Albano-Frascati-Pavona-Santa Maria delle Mole e Cecchina, per un totale di circa mille posti auto.*

*Sono, per altro, in corso contatti con il comune di Roma per la definizione degli interventi necessari al potenziamento della tratta in via di quadruplicamento Casilina-Ciampino.*

*L'ente ferrovie dello Stato ha comunque fatto sapere che, per un efficiente sistema integrato, sarebbe auspicabile un urgente finanziamento al fine di realizzare il con-*

*trollo centralizzato del traffico delle linee dei Castelli e, in alcune stazioni, adeguati posti di incrocio, atti a garantire collegamenti più frequenti.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CIOCCI LORENZO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

il comune di Monteporzio Catone ha deliberato di realizzare un Piano di Zona legge n. 167/1962 in località « Cappellette-Villa Lucidi »;

detto piano e attualmente all'esame della regione Lazio per la definitiva adozione;

nel mese di agosto 1988 il comune di Monteporzio Catone ha provveduto ad effettuare l'occupazione d'urgenza delle aree interessate dal Piano;

dette aree, su cui dovrebbero essere realizzati dei fabbricati, hanno rilevante valore storico ed archeologico in quanto sede di ritrovamenti già avvenuti (statua di Leda conservata al museo Capitolino) ed essendo particolarmente ricche di ulteriori reperti attualmente affioranti dal terreno in più parti (il Grossi Gondi ipotizzava trattarsi dei resti della Villa di Catone l'Uticense) —:

se non ritenga opportuno richiedere la sospensione di ogni ulteriore atto amministrativo da parte del comune di Monteporzio Catone e della regione Lazio e quali iniziative intende assumere per la tutela, il recupero e la valorizzazione dei reperti che si trovano nell'area. (4-12252)

RISPOSTA. — *Da tempo la sovrintendenza archeologica del Lazio ha preso in esame il problema relativo alla realizzazione del piano di zona 167 nella località indicata, richiedendo al comune di Monteporzio Catone (Roma) l'inoltro del progetto e, acquisito questo, eseguendo un sopralluogo con tecnici dell'amministrazione locale e rappresentanti dello IACP (Istituto autonomo case popolari).*

*Non ravvisando opportuna la realizzazione del piano di zona 167 in un'area così ricca di presenze archeologiche, la predetta sovrintendenza richiedeva al comune di Monteporzio Catone di studiare una diversa soluzione e di proporre una zona non interessata da resti archeologici per la realizzazione del progetto.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

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

dalle ore 11 del mattino alle 19 di mercoledì 13 luglio i lavoratori in lotta della SGT-Fonderie Breda di Bari hanno occupato simbolicamente i primi tre binari della stazione ferroviaria di Bari, causando limitati disagi al traffico ferroviario e comportandosi, a detta degli stessi dirigenti di stazione, con estrema correttezza e senso di responsabilità;

la direzione compartimentale, interpellata, ha rifiutato di trasmettere dall'altoparlante della stazione un breve testo con il quale i lavoratori intendevano spiegare agli utenti le ragioni dell'iniziativa;

la stessa direzione compartimentale era stata informata con largo anticipo che, a partire dalle 17 (ora in cui si prevedeva una risposta, positiva o negativa, dal Governo alla richiesta di incontro avanzata dai lavoratori) il blocco sarebbe diventato totale;

il blocco in effetti è divenuto totale dalle 19,30 del pomeriggio; ma né prima né dopo tale orario la direzione compartimentale ha ritenuto di disporre l'attivazione, normale in questi casi, di autoservizi sostitutivi, nonostante la richiesta esplicita in tal senso dei lavoratori e dei rappresentanti sindacali, portando così la situazione ad un punto di estrema tensione fra i lavoratori e le migliaia di viaggiatori bloccati in stazione e fuori, con gravi rischi sia per l'ordine pubblico che per la stessa incolumità fisica dei viaggiatori vista l'altissima temperatura;

solo dopo che i lavoratori hanno, per evitare gravi conseguenze, deciso autonomamente di lasciare i binari verso le 22,30, è stato loro concesso di trasmettere per altoparlante una spiegazione agli utenti; prima ad intervalli regolari e su evidente disposizione della direzione compartimentale, si è continuato a ripetere semplicemente che « manifestanti estranei alle ferrovie dello Stato » impedivano la partenza e l'arrivo dei convogli —:

se non ritenga questi comportamenti gravemente omissivi dell'obbligo della direzione compartimentale di tutelare e garantire comunque il minimo indispensabile di servizio ed in ogni caso l'incolumità fisica dei viaggiatori, e rivolto, secondo ogni evidenza, a creare le condizioni atte al verificarsi di incidenti;

se non ritenga di dover chiedere all'ente ferroviario l'apertura di un'inchiesta amministrativa sul comportamento dei funzionari responsabili della direzione compartimentale di Bari, presenti ai fatti.  
(4-07734)

**RISPOSTA.** — *L'ente ferrovie dello Stato ha comunicato che, più volte, maestranze della SGT-Breda hanno interrotto la circolazione dei treni, causando disagi al traffico ferroviario.*

*Il primo episodio è accaduto il 21 aprile 1989; sulle direttrici Bari-Foggia e Bari-Taranto sono stati occupati due passaggi a livello situati a breve distanza dalla stazione di Bari centrale, a nord e a sud della stazione stessa.*

*Successivamente il 2 maggio 1989 è stato occupato uno dei suddetti passaggi a livello sulla direttrice Bari-Foggia.*

*Il 13 luglio 1989 invece, alle ore 11.45 circa, le citate maestranze hanno occupato i primi tre binari della stazione di Bari centrale, provocando difficoltà alla circolazione dei treni che rallentando per la ridotta potenzialità dell'impianto, hanno proseguito con ritardi sia pure limitati. Verso le ore 17 una delegazione di manifestanti ha chiesto di poter utilizzare gli altoparlanti di stazione per fare degli annunci. Tale richiesta, ovviamente, non è stata accolta perché*

*trattasi di una apparecchiatura di servizio il cui utilizzo, in base alle norme vigenti, è consentito soltanto al personale addetto, per scontati motivi di funzionalità e di sicurezza.*

*Alle ore 19.30, i manifestanti si sono spostati verso gli scambi d'uscita per Taranto e Foggia, bloccando di fatto totalmente la circolazione.*

*L'ente ha fatto presente che, a questo punto, è stata disposta la soppressione di alcuni treni locali e l'allestimento di altri nella vicina stazione di Bari-Santo Spirito, facilmente raggiungibile dai viaggiatori con autobus del servizio urbano.*

*I funzionari, presenti in stazione sin dalla mattina, hanno disposto immediatamente l'accertamento dei treni in arrivo nelle stazioni precedenti e hanno contattato le ditte di pullman per attivare servizi sostitutivi locali.*

*Alle 22.05, infine, dopo accordi intercorsi fra autorità politiche e manifestanti, è cessata l'occupazione della stazione ed i pullman che nel frattempo erano stati reperiti, sono risultati a quel momento inutili.*

*L'ente ferrovie dello Stato ha, tra l'altro, ritenuto necessario chiarire che dalle ore 19.45 in poi, da Bari centrale partono gli espressi notturni (cinque per Milano, uno per Torino, uno per Venezia, due per Roma) costituiti da cuccette e vagoni letto composti da più vetture per far fronte alla grande affluenza di viaggiatori.*

*Infatti si tratta, mediamente, di circa cinquemila persone se si considerano anche quelle che provengono da Lecce e da Taranto, per cui non sarebbe stato possibile reperire un numero di pullman sufficienti ad effettuare il trasbordo a nord di Bari, ove, per altro sarebbe mancato il materiale idoneo alla composizione dei treni, essendo detto materiale tutto proveniente da Lecce e da Taranto o stazionante a Bari.*

*Infine l'ente ha fatto sapere che al fine di informare i passeggeri delle cause che impedivano la circolazione, gli annunci per altoparlante sono stati effettuati secondo quanto prescritto da disposizioni specifiche e dettagliate che prevedono una precisa for-*

mula di informazione al pubblico per ogni causa di ritardo od impedimento alla circolazione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

COLUCCI. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

due ingegneri italiani, Roberto Roascio e Mario Accurso, sono stati rapiti il 26 aprile in Colombia a 30 chilometri dalla città di Medellin presso un cantiere della società « Torno » di Milano;

fonti della polizia locale tendono ad accreditare l'ipotesi di un sequestro operato da non meglio identificati terroristi —:

quali azioni il Governo italiano abbia già posto o intenda porre in essere al fine di pervenire quanto prima al rilascio dei due cittadini italiani e quali informazioni sia in condizione di fornire al Parlamento sull'intera vicenda. (4-13233)

RISPOSTA. — L'ingegner Roascio e l'ingegner Accurso, impegnati in Colombia nel progetto Rio Grande 2 per conto della società TORNO di Milano, sono stati sequestrati a Girardota, nei pressi di Medellin in Colombia, il 26 aprile 1989.

Il Ministero degli affari esteri si è immediatamente attivato prendendo contatto con la società TORNO, con i familiari dei due ingegneri e con l'ambasciatore d'Italia a Bogotà. Quest'ultimo si è subito recato sul luogo del rapimento per ottenere dalle locali autorità di polizia elementi di informazione, nonché l'assicurazione che durante le azioni di ricerca non fossero effettuate operazioni suscettibili di mettere in pericolo la vita degli ostaggi. L'ambasciatore ha quindi incontrato il capo della sicurezza colombiana, che ha segnalato di aver già incaricato di seguire il caso un gruppo speciale di agenti appositamente addestrati per tale genere di eventi, divenuti negli ultimi anni in Colombia molto frequenti. Sul sequestro dei due italiani mancano per il momento rivendicazioni attendibili: si stanno verificando tutte le ipotesi.

Nel 1988 sono state sequestrate in Colombia oltre 600 persone, tra cui due olandesi,

un tecnico americano, un ingegnere svizzero, due consoli onorari della Repubblica Federale di Germania e l'addetto stampa francese. In quel paese operano vari gruppi di guerriglieri, tra i quali le FARC (Fuerzas armadas revolucionarias colombianas), l'M-19 (Movimiento 19 de abril), l'EPL (Ejercito popular de liberacion) e l'ELN (Ejercito de liberacion nacional).

Il Ministero degli affari esteri e l'ambasciata d'Italia in Colombia continuano a seguire con la massima attenzione e con quotidiani contatti ogni evoluzione del caso che consenta, di concerto con le famiglie e l'impresa, di giungere ad una sollecita, positiva soluzione della vicenda.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: AGNELLI.

DE CARLI. — Al Ministro del turismo e spettacolo. — Per sapere:

1) i motivi per cui il dottor Claudio Pecci, di Como, membro della Commissione Medica Federale della Federazione ciclistica del Coni, responsabile medico dei velocisti e stayer, sia dilettanti che professionisti, è stato sospeso dall'incarico per un anno. A quanto è dato sapere, il provvedimento sarebbe stato preso dalla Giunta Federale senza sentire l'interessato e a causa del fatto che, in occasione delle recenti olimpiadi, un atleta non abbia voluto sottoporsi alla prova antidoping. Se così fosse sarebbero da chiarire i motivi del rifiuto e l'atteggiamento tenuto dal medico nell'occasione;

2) che cosa intenda fare il ministro di sua competenza di fronte al caso, stabilito che se la Federazione ciclistica fosse incorsa in un errore, grave nocumento ne verrebbe al professionista colpito da un provvedimento forse discutibile, atteso che è difficile imputare ad una persona le conseguenze da un atto che dipende esclusivamente dalla volontà di un altro, diverso, soggetto. (4-09230)

RISPOSTA. — Il consiglio federale in data 22 ottobre 1988, a seguito delle risultanze

delle indagini sui fatti accaduti il 24 agosto 1988 e all'accertata dimenticanza del sanitario in oggetto provvedeva a sospendere per un anno il dottor Pecci da incarichi relativi alle rappresentative ufficiali.

Successivamente, però, in data 25 novembre 1988, lo stesso consiglio federale preso atto dei chiarimenti forniti dal dottor Pecci e dal presidente della commissione medica, professor Dal Monte sulle modalità dei fatti e sulle motivazioni del comportamento tenuto, reinseriva il dottor Pecci nel suo incarico di collaborazione presso le squadre nazionali.

Si ricorda poi che questa Amministrazione non ha poteri di intervento sulle federazioni, trattandosi di organizzazioni autonome a duplice natura, pubblica e privata, che al CONI fanno capo e che da questo sono vigilate.

L'interessato può comunque utilizzare gli strumenti giudiziari messi a disposizione dall'ordinamento giuridico, per far valere interessi e pretese economiche che egli possa ritenere pregiudicati.

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: CARRARO.

DI PRISCO, POLI, VIOLANTE e BE-NEVELLI. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che

nell'estate 1987 il presidente dell'AVD di Verona (sostenuto da gran clamore della stampa), chiedeva un'ispezione ministeriale sull'attività ed il servizio svolto dal SUMSAT (Servizio per le tossicodipendenze delle USLSS 25 di Verona);

il Ministero della sanità rispondeva con lettera il 2 dicembre 1988 in cui si riconfermava la serietà dell'impostazione del lavoro svolto dal SUMSAT sia per quanto riguarda gli aspetti farmacologici, che per quelli psicologici e di medicina preventiva e educazione sanitaria ed invitata il SUMSAT stesso a proseguire sulla propria impostazione;

nonostante la chiara presa di posizione del Ministero continua la campagna denigratoria, sostenendosi tra l'altro i ri-

sultati di un questionario diffuso dall'AVD sull'uso (terapeutico) del metadone presso la USLSS 25, con il quale si vuole dimostrare gravi irregolarità nei comportamenti del SUMSAT di Verona;

il suddetto questionario, anonimo, non ha alcuna caratteristica di scientificità, di serietà, di indagine —:

se vi sono eventuali ulteriori indicazioni del Ministero della sanità circa l'uso terapeutico del metadone nei servizi pubblici;

se il ministro della sanità non ritenga opportuno intervenire con un'ulteriore iniziativa a sostegno dell'attività del SUMSAT. (4-12375)

RISPOSTA. — Questo Ministero negli anni decorsi ha avuto occasione di pronunciarsi più volte, con favore, sulla serietà dell'impostazione del lavoro svolto dal SUMSAT (servizio per le tossicodipendenze dell'USL n. 25 di Verona) sotto i vari profili. Più recentemente, inoltre, la commissione nazionale per la lotta contro l'AIDS ha convocato e consultato un rappresentante di tale servizio per acquisire diretta conoscenza delle iniziative da questo poste in essere per la prevenzione dell'AIDS fra i tossicodipendenti.

Risulta dai relativi verbali che la commissione abbia espresso il proprio ufficiale apprezzamento per le iniziative del SUMSAT in materia.

Va sottolineato, altresì, che il Ministero della sanità ha ritenuto opportuno pubblicare in recenti numeri (nn. 4, 5 e 6 del 1988 e nn. 1-2 del 1989 della propria rivista Bollettino per le farmacodipendenze e l'alcoolismo diversi articoli redatti da operatori e responsabili di detto servizio.

Riguardo alla situazione di quest'ultimo, dalle notizie pervenute dalla competente regione Veneto attraverso quel commissariato del Governo si desume, innanzitutto che:

non risulta ufficialmente, se non attraverso notizie di stampa, che l'associazione vittime della droga (AVD) abbia presentato al riguardo denuncia od altro tipo di esposto alla magistratura;

nel corso del 1987 presso il SUMSAT sono stati effettuati 5.015 interventi, di tipo sia psico-sociale e medico-legale sia sanitario (laddove, quindi, tale numero globale accomuna soggetti sottoposti ad uno o più trattamenti nell'anno) di cui 1.044 — 864 pazienti di sesso maschile e 180 di sesso femminile — con farmaci sostitutivi, metadone, come correttamente posto in luce nella documentazione inviata alla Regione sull'attività del servizio per effetto del decreto-legge 2 novembre 1984;

il trattamento di 1.044 soggetti ha comportato l'impiego di 56.150 flaconi di metadone, costantemente erogato con l'osservanza delle disposizioni normative nazionali e regionali;

risulta, in particolare, che tale farmaco viene somministrato di norma all'interno dei locali del servizio e, per sette giorni su sette, alla presenza di operatori sanitari, mentre soltanto in casi motivati del tutto eccezionali (turni di lavoro incompatibili con gli orari del servizio malattia; malattia o indisposizione dei soggetti interessati ovvero loro eccessiva distanza dal servizio) espressamente indicati da circolari ministeriali sull'argomento, il metadone può essere affidato ad un familiare e per quantitativi che non eccedano quelli necessari per una settimana di terapia;

il quantitativo massimo inizialmente somministrato è di 40 milligrammi, con scalarità progressiva secondo il protocollo in uso.

Non si può ignorare, d'altra parte, che l'erogazione di tale farmaco sostitutivo rientra in un progetto terapeutico individualizzato ed è costantemente integrata da opportuni interventi di risposta psicologica sia verso i tossicodipendenti sia nei riguardi della famiglia, come pure da un regolare monitoraggio clinico ed infettivologico e da interventi complementari di educazione sanitaria.

Merita, per altro, il dovuto rilievo la considerazione che, in base ai dati ufficiali forniti dall'osservatorio permanente sul fe-

nomeno droga del Ministero dell'interno, non risulta mai sequestrato, nel territorio di competenza dell'USL n. 25 di Verona, alcun quantitativo apprezzabile di metadone.

Riguardo, infine, alle indicazioni espresse dal Ministero della sanità sull'uso terapeutico del metadone, si può ricordare che non soltanto, in passato, sono state diramate diverse circolari in materia, ma anche, di recente, si è inteso diffondere dettagliate indicazioni tecniche sul suo impiego attraverso il piano di prevenzione dell'AIDS, approvato dalla relativa commissione nazionale e poi direttamente inviato a tutti gli assessorati regionali alla sanità ed agli stessi servizi di assistenza ai tossicodipendenti.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: GARAVAGLIA.

FINCATO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la funzione pubblica, di grazia e giustizia, delle finanze e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere — premesso che

il decreto del ministro del lavoro del 27 luglio 1987 ed altri con i quali sono stati indetti concorsi pubblici per esami;

il decreto del ministro del lavoro pubblicato sulla 4ª serie speciale della Gazzetta ufficiale del 25 ottobre 1988, con il quale vengono revocati decreti d'indizione dei concorsi di cui al punto precedente;

che per essere ammessi a partecipare a concorsi pubblici occorre produrre domanda su carta legale (lire 5.000 attualmente) —:

1) quanti sono stati i concorsi nell'ultimo quinquennio (1983/1985) indetti con decreto ministeriale e poi in seguito revocati;

2) quanti sono stati, nell'ultimo quinquennio, i concorsi indetti e poi mai espletati;

3) quanto, per effetto delle revocche dei decreti di indizione dei concorsi, nell'ultimo quinquennio, lo Stato ha introitato;

4) quante, relativamente ai due concorsi citati in premessa, sono state le domande prodotte;

5) se sono stati effettuati i rimborsi delle tasse pagate in modo virtuale, ed in caso contrario se i ministri interrogati pensano di prendere in esame la questione, ritenendo l'interrogante molto semplice provvedere alle operazioni di rimborso avendo, gli uffici competenti, tutti i dati necessari per l'espletamento delle pratiche;

6) se non si intende accertare prima di indire dei concorsi se sussistono le possibilità di applicare l'articolo 16 della legge 28 febbraio 1987, n. 56 senza creare false illusioni di nuovi posti di lavoro e senza far esborsare soldi per domande che non produrranno mai effetti. (4-09419)

**RISPOSTA.** — A) *Il Ministero delle finanze ha comunicato di non avere indetto nel quinquennio 1983/1989 concorsi pubblici che siano stati successivamente revocati;*

B) *il Ministero di grazia e giustizia ha reso noto che nel quinquennio suddetto tutti i concorsi indetti sono stati o già espletati oppure sono ancora in corso di espletamento.*

*Relativamente alle disposizioni previste dall'articolo 16 della legge 28 febbraio 1987, n. 56, lo stesso Ministero ha fatto presente che la disciplina ivi contenuta non trova applicazione nei confronti del personale degli istituti penitenziari da inquadrare nei profili professionali concernenti i livelli retributivi per i quali sia richiesto il requisito della scuola dell'obbligo;*

C) *il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, con lettera del 27 febbraio 1989, ha evidenziato quanto segue: si fa presente, per quanto di competenza, che questo Ministero ha risposto ad analogo atto ispettivo presso la Commissione lavoro del Senato nella seduta di mercoledì 9 no-*

*vembre 1988, come risulta dal resoconto 215 delle Giunte e commissioni. Per completezza di informazione si precisa, altresì, che nel quinquennio 1983/1989 nessun concorso è stato revocato, oltre quelli banditi con il decreto ministeriale 25 luglio 1987, cui l'interrogante si riferisce. Ne consegue che tutti i rimanenti concorsi sono stati espletati. Per quanto concerne, infine, il numero delle domande pervenute relativamente ai concorsi revocati si informa che le stesse sono state circa 130 mila.*

*Non risulta, infine, che siano stati adottati provvedimenti per un eventuale rimborso delle spese sostenute dagli interessati per l'inoltro delle domande di partecipazione ai concorsi revocati.*

Il Ministro per la funzione pubblica: CIRINO POMICINO.

**FINOCCHIARO FIDELBO e LUCENTI.**  
— *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che

attualmente, alla fornitura idrica per la zona a nord di Catania e per alcuni comuni limitrofi (per un totale di circa 16.000 utenti) provvede, in virtù di un rapporto di concessione, l'Etna Acque SpA;

il servizio è assolutamente inefficiente, non tanto per carenza della risorsa idrica, quanto per difetti di organizzazione dell'impresa e per lo stato fatiscente della rete di distribuzione;

già nel 1984, a causa di queste carenze, il prefetto di Catania dispose le requisizioni degli impianti affidandoli in gestione all'Acquedotto Municipale di Catania;

la pratica di acquisizione dell'Etna Acque da parte del comune di Catania è bloccata anche a causa del prezzo esorbitante;

l'Etna Acque è sottoposta da anni ad una « interminabile » procedura di dichiarazione di fallimento —:

quali provvedimenti intenda adottare affinché sia revocata la concessione

all'Etna Acque SpA e nel rapporto subentri l'azienda Acquedotto Municipale di Catania e ciò per giungere al completo rifacimento della rete di distribuzione — e, dunque, ad un corretto svolgimento del servizio — senza attendere la definizione dell'indennizzo da corrispondere alla società sulla base della effettuanda stima da parte dell'ufficio tecnico erariale di Catania. (4-04887)

**RISPOSTA.** — Poiché la materia rientra nella competenza dell'assessorato regionale lavori pubblici della Regione siciliana, si trasmette in copia la nota del 30 marzo 1989, n. 000395/03777, con cui l'ufficio del genio civile di Catania, dipendente della predetta Regione, ha riferito allo scrivente.

**ALLEGATO.**

La società per azioni Etna acque è titolare di due pozzi d'acqua in contrada Fisi-chella agro di San Giovanni La Punta, destinati — prevalentemente — all'approvvigionamento idrico di circa 16 mila utenti dislocati in territorio dei comuni di Catania-Nord, Misterbianco-Nord-Est, San Giovanni La Punta, Gravina di Catania, San Gregorio, Sant'Agata li Battiati e Tremestieri Etneo.

Le acque vengono utilizzate, in attesa della definizione dell'iter istruttorio relativo alle varie istanze intese alla concessione delle stesse acque, in forza di relativi attingimenti annuali emersi dallo scrivente ufficio, ai sensi dell'articolo 56 del testo unico n. 1775 del 1933.

A seguito della persistente siccità e per risaputi fenomeni di natura idrogeologica che hanno interessato sensibilmente anche il versante sud e sud-est Etneo, la portata delle acque, a suo tempo rinvenute con l'apertura dei due pozzi di cui trattasi, ha subito notevoli affievolimenti e decrementi, per come potuto accertare a seguito di sopralluoghi congiunti, effettuati da funzionari dello scrivente ufficio, che di seguito, in sintesi, vengono riportati:

a) litri al secondo 570, in data 23 marzo 1965, accertata congiuntamente al-

l'ufficio idrografico del genio civile di Palermo e della società per azioni Etna acque;

b) litri al secondo 512, in data 4 dicembre 1970, congiuntamente a personale dell'ufficio idrografico, della ditta proprietaria dei pozzi, dell'AAM (azienda acquedotto municipale) di Catania e consorzio zona nord dell'area sviluppo industriale della Sicilia orientale;

c) litri al secondo 180, in data 12 giugno 1981, unitamente a personale tecnico in rappresentanza della ditta e della stessa ditta proprietaria dei due pozzi;

d) litri al secondo 125, in data 8 luglio 1981, idem idem come al punto c);

e) litri al secondo 124,64, in data 4 agosto 1981, idem idem come ai punti c) e d);

f) litri al secondo 355, in data 11 febbraio 1982, alla presenza del rappresentante della ditta proprietaria dei due pozzi;

g) litri al secondo 290, in data 16 aprile 1986, unitamente a personale tecnico in rappresentanza dell'AAM-Catania;

h) litri al secondo 232, in data 20 giugno 1987, con l'intervento del personale tecnico dell'AAM-Catania e della società per azioni Etna acque;

i) litri al secondo 228, in data 24 giugno 1987, congiuntamente, al personale di cui al punto e) che precede;

l) litri al secondo 240, in data 14 ottobre 1987, idem idem come ai punti c) e d) che precedono.

La sopra evidenziata crisi idrica, in uno al sempre crescente fabbisogno, per nuove utenze e richieste di ulteriori quantitativi di acque, ha generato una serie di lamentele e proteste — motivate — da parte dei numerosi utenti servizi della società Etna acque mettendone, anche, in crisi la stessa società — cointeressandone la locale prefettura.

Considerato che gli interventi di ordinaria coltivazione delle due opere di rinvenimento ed utilizzazione delle acque e le



ordinarie manutenzioni della rete di derivazione e distribuzione delle stesse acque non approdavano all'esito sperato;

considerato che ogni ritardo, per l'eliminazione del suddetto disservizio, poteva arrecare seri e gravi pregiudizi sia sotto il profilo igienico-sanitario sia per il mantenimento dell'ordine pubblico;

ritenuto, altresì, che alla luce del contenuto dell'articolo 6 della legge 10 maggio 1976 n. 319 erano in pendenza, fra la predetta società Etna acque ed i comuni cointeressati, rapporti per l'acquisizione del complesso acquedottistico di che trattasi.

Il prefetto di Catania con provvedimento 3 agosto 1984, n. 4977/Gab, ordinava la requisizione dell'intero complesso acquedottistico della società per azioni Etna acque a favore dei sopradetti comuni di Catania, Gravina di Catania, San Gregorio, San Giovanni La Punta, Sant'Agata li Battiati, Misterbianco e Tremestieri Etneo; affidandone la gestione degli impianti d'emungimento e di trasporto dell'acqua al comune di Catania che la esercitava a mezzo dell'AAM, mentre la somministrazione delle stesse acque alle singole utenze — per uso potabile — veniva affidata ai singoli comuni che la esercitavano attraverso il Consorzio acquedotto etneo (CAE).

Alla scadenza del regime requisitorio suddetto, si convenne in via informale, tra la società per azioni Etna acque e l'AAM, la proroga di fatto della gestione del servizio, avendo nel contempo la società Etna acque richiesto al Consorzio acquedotto etneo la riconsegna degli impianti di distribuzione.

Con nota 9 ottobre 1986 la società per azioni Etna acque nel rappresentare, ai vari organi competenti e cointeressati, un maggiore disservizio di utenza generale — a suo dire — da una diminuzione dei quantitativi di acqua potabile alla stessa forniti dall'AAM per mancata prosecuzione dei lavori di coltivazione dei pozzi, nonché il cattivo stato delle reti di distribuzione che la stessa società attribuiva alla mancata manuten-

zione mai effettuata dal CAE nel periodo della requisizione, ha lamentato difficoltà, di ordine economico-finanziario.

Questi ultimi sono successivamente sfociati nella emissione del provvedimento del giudice fallimentare del tribunale di Catania, con il quale atto è stato dichiarato il fallimento della predetta società e nominato il curatore fallimentare nella persona dell'avvocato Giambattista Motta.

Questi con comunicazione del 29 giugno 1988 ha preannunciato — agli organi competenti — la immediata interruzione dell'educazione dell'acqua, con conseguente sospensione della fornitura agli utenti.

Alla luce di questi ultimi fatti è stato emesso — con tempestività — provvedimento di requisizione del prefetto di Catania 1° luglio 1988 n. 2636/27.2/A/Gab e successivo in data 5 luglio 1988, a mezzo dei quali gli impianti di proprietà della società per azioni Etna acque, nonché i manufatti relativi all'intero complesso acquedottistico sono stati requisiti in uso a favore dei comuni di Catania, Gravina di Catania, San Gregorio, San Giovanni La Punta, Sant'Agata li Battiati, Misterbianco e Tremestieri Etneo, affidandone la gestione degli impianti di emungimento e di trasporto nonché la gestione degli impianti di distribuzione e la somministrazione dell'acqua potabile alle singole utenze all'interno dei comuni interessati, al comune di Catania che la esercita per mezzo AAM.

Con lo stesso mezzo, è stato disposto che i comuni interessati stipulino apposita convenzione — con il comune di Catania — per la regolarizzazione dei rapporti concernenti le spese di gestione del servizio erogato.

Si informa, altresì, che in atto la disponibilità delle acque emungibili ed emunte attraverso i due pozzi della società per azioni Etna acque è dell'ordine di litri al secondo 240-245 e che trovansi in corso lavori atti al mantenimento e potenziamento delle stesse acque.

Infine, si evidenzia che resta, ancora, da definire il problema dell'acquisizione definitiva degli impianti e delle opere della società per azioni Etna acque, da parte del

*comune di Catania, giusta delibera della giunta municipale dello stesso comune del 31 dicembre 1985.*

Il Ministro dei lavori pubblici:  
FERRI.

GABBUGGIANI, PINTO, STRUMENDO, FRANCESE, BULLERI, SANGIORGIO, SERAFINI ANNA MARIA e PALLANTI. — *Ai Ministri degli affari esteri e del turismo e spettacolo.* — Per sapere — premesso che

in base alla normativa corrente che disciplina le attività turistiche (legge 217 del 17 maggio 1983) — la quale peraltro non ha sostanzialmente modificato la precedente normativa in materia, mentre il settore ha avuto un'ampia evoluzione per esercitare la professione di guida turistica, corriere, interprete turistico occorre un « patentino » che dovrebbe essere rilasciato dalle regioni dopo il superamento di esami di lingue estere. Risulta peraltro che l'esame d'idoneità alla professione di interprete, di corriere e guida non viene svolto da molti anni;

tale difficoltà mette seri ostacoli allo sviluppo di un flusso turistico particolarmente importante come quello giapponese, divenuto già assai rilevante per il nostro paese con le sue circa cinquecentomila presenze annue e che è in continuo aumento;

invero, i turisti giapponesi, in grandissima maggioranza, comprendono soltanto la loro lingua per la descrizione dei luoghi, dei monumenti ed opere d'arte, che essi visitano durante la loro permanenza nel nostro paese il quale, per il suo illustre patrimonio storico, artistico e culturale, è stato da essi privilegiato rispetto ad altri paesi europei;

mentre attualmente sono presenti soltanto a Roma tredici operatori turistici giapponesi, solo quattro sono le guide autorizzate in servizio che parlano l'idioma giapponese (due a Roma e due a Venezia) a fronte della già massiccia pre-

senza suddetta di turisti del Paese del « Sol Levante », mentre le decine di migliaia di turisti italiani che visitano ogni anno il Giappone hanno a disposizione alcune decine di guide che parlano la nostra lingua;

in tale situazione le agenzie turistiche sono costrette — con notevole aggravio dei loro costi — a utilizzare assistenti-interpreti che reperiscono fra cittadini giapponesi residenti in Italia per motivi di studio, lavoro, ecc., che possono svolgere attività di interprete affiancati alla guida turistica autorizzata, in base anche all'autorizzazione concessa loro in tal senso nel 1981 dal Ministero degli affari esteri interessato alla questione;

l'incremento turistico giapponese nel nostro Paese sarebbe dovuto anche alla attesa soluzione al suddetto problema della assenza di guide turistiche professionali che parlino il giapponese;

è giunta recentemente notizia che l'Ambasciata italiana a Tokyo non intenderebbe più rilasciare il permesso di soggiorno ai suddetti assistenti-interpreti giapponesi e che le nostre autorità di polizia non rinnoveranno più quelli già rilasciati a partire dal mese di luglio 1989. Sembra inoltre si sia verificato negli ultimi tempi un irrigidimento da parte delle autorità italiane con una richiesta della presenza, insieme all'interprete di un corriere autorizzato per i servizi di transfer e per i lunghi percorsi, con il conseguente raddoppio del costo dei servizi e la comminazione alle agenzie turistiche di pesanti ammende (da lire 300.000 a lire 3.000.000) nei casi di inosservanza di tale disposizione;

giunge altresì notizia che in tale assurda situazione, l'Associazione Agenti di viaggio (JATA — Japan association travel agency) ha fatto intravedere la possibilità che i gruppi organizzati vengano dirottati verso altri paesi —:

se non intendano intervenire dando luogo alle necessarie iniziative, anche di concerto con le regioni, per sopperire, nei

tempi brevi che si richiedono dalla situazione descritta, all'attuale carenza di guide turistiche professionali dotate di lingua giapponese allo scopo di favorire lo sviluppo dei rapporti culturali e di amicizia tra i due paesi e allo sviluppo delle attività turistiche ed economiche dell'Italia. (4-09247)

**RISPOSTA.** — *In base alla normativa vigente (legge-quadro sul turismo n. 217 del 1983) i cittadini extracomunitari non possono svolgere attività professionali nel settore del turismo.*

*Questa situazione sta creando serie difficoltà allo sviluppo del turismo giapponese che, specialmente negli ultimi anni, aveva registrato tassi di incremento estremamente elevati.*

*Il turismo nipponico per altro ha la peculiarità di svolgersi prevalentemente per gruppi organizzati che hanno la necessità della assistenza di accompagnatori interpreti.*

*Sulla base dei dati dell'osservatorio del turismo relativi agli arrivi e alle presenze di turisti giapponesi a Roma (dove è concentrata la maggior parte del flusso turistico nipponico), è stato individuato il rapporto tra domanda e offerta come segue:*

1987 (a Roma):

arrivi .....	207.859;
presenze .....	432.530.

*Numero di guide necessarie: 20/25.*

*Numero di accompagnatori necessari: 20/25.*

*Attualmente risulterebbero operare a Roma due guide abilitate e autorizzate per la lingua giapponese e circa dieci guide autorizzate, ma pur in possesso della conoscenza della lingua giapponese, non ancora abilitate, in assenza del relativo esame.*

*Esisterebbero, inoltre, circa 15 aspiranti guide in attesa dell'espletamento del concorso.*

*Per quanto riguarda gli accompagnatori ce ne sarebbero otto abilitati parlanti giapponese a Roma e dieci sul resto del territorio nazionale. Altri 18 sarebbero in attesa di abilitazione.*

*Gli interpreti autorizzati risulterebbero sette e gli aspiranti interpreti 23.*

*Tenuto conto pertanto della carenza in Italia di personale abilitato che conosca la lingua giapponese, le agenzie di viaggio, sono solite appunto, reclutare collaboratori tra cittadini giapponesi che abbiano qualche conoscenza dell'italiano, ma che nella quasi totalità dei casi sono sprovvisti dei patentini rilasciati dalla Regione e di conseguenza non abilitati a svolgere attività turistiche professionali.*

*Per cercare di ovviare alla situazione di irregolarità in cui gli accompagnatori-interpreti giapponesi si vengono a trovare, il Ministero degli affari esteri, d'intesa con le altre amministrazioni competenti in materia, ha ritenuto di poter concedere visti di ingresso validi fino ad un massimo di otto mesi sulla base del regio decreto-legge n. 448 del 1937 relativo ai corrieri esteri per legittimare questa attività svolta da cittadini extracomunitari.*

*Il richiamo della predetta normativa non ha tuttavia consentito di legittimare l'attività di interpretariato con la conseguenza che i corrieri giapponesi continuano ad essere multati dalla polizia urbana.*

*In considerazione di questa situazione, sia questo Ministero sia quello degli esteri hanno dato avvio ad interventi miranti a risolvere in vario senso la questione segnalata.*

*Così quest'Amministrazione ha prospettato alla regione Lazio (la più interessata, invero, al flusso turistico giapponese) la possibilità di dar corso ad un esame riservato alle guide turistiche già autorizzate, che facciano domanda di estensione linguistica in lingua giapponese.*

*Il Ministero degli esteri, dal canto suo, svolge pressioni presso le varie amministrazioni e organizzazioni pubbliche e private interessate perché venga superata l'attuale situazione di stallo e sia dato adito ad una apertura controllata delle professioni turistiche elencate nella citata legge-quadro del 1983 anche ai cittadini extracomunitari per evitare il possibile dirottamento del flusso turistico nipponico verso paesi diversi dall'Italia.*

*In proposito si assicura l'interrogante che, in sede di modifiche alla legge 217 del 1983, si esaminerà la possibilità di inserire norme che consentano ai cittadini extracomunitari, sia pure entro limiti determinati ed a condizioni di reciprocità, di esercitare la professione di guida o di interprete turistico.*

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e spettacolo:  
ROSSI DI MONTELERA.

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

se rispondano al vero le notizie riportate dalla stampa in merito all'incendio del locomotore dell'espresso 1282 Roma-Bolzano-San Candido avvenuto presso Attigliano, nella galleria Castiglione, secondo le quali le operazioni di soccorso ai passeggeri si sono svolte con deplorabile ritardo e manifesta incompetenza, e segnatamente che:

a) i soccorsi sono arrivati dopo tre ore dall'accaduto benché l'allarme fosse stato dato tempestivamente con il telefono di servizio;

b) inspiegabilmente le indicazioni fornite all'equipaggio del locomotore del convoglio che seguiva l'espresso 1282 hanno minimizzato la gravità dell'incendio, con la conseguenza che è stato a questo ordinato di eseguire una manovra a spinta per far uscire il treno dall'altra parte del tunnel che ha costituito motivo di grave rischio per la vita dei macchinisti i quali, difatti, a causa delle esalazioni presenti nella galleria ed essendo sprovvisti di mezzi di protezione, sono stati costretti a tornare indietro dopo aver percorso cento metri e quando già un ferroviere manifestava segni di soffocamento;

c) i responsabili della sede di Orvieto, così come dichiarato da un macchinista dell'espresso, non hanno compreso le richieste di soccorso e la gravità della situazione;

d) gli specifici mezzi di soccorso ferroviari sono arrivati dopo quattro ore dall'incidente;

inoltre circa le cause dell'incidente, se risponde al vero quanto riportato dallo stesso quotidiano, che il locomotore incendiatosi non si trovava in perfette condizioni tecniche secondo l'affermazione espressa da uno dei macchinisti e che del fatto aveva avvertito preventivamente chi di dovere e che per tale ragione era stato deciso di sostituire la motrice ad Orte.

Nell'eventualità di una conferma delle notizie sopra riportate, si chiede al Ministro in indirizzo di conoscere:

quali provvedimenti intenda assumere in merito alla predisposizione di servizi di soccorso che prontamente intervengano in caso di incidenti e se non ravvisi nelle inadempienze segnalate gli estremi di colpevoli responsabilità del personale di servizio della tratta dove è avvenuto l'incidente, che solo per caso fortuito non si è tramutato in una sciagura di ben altre proporzioni;

se, infine, non ritiene necessario che il personale viaggiante abbia a disposizione adeguati mezzi di protezione, quali maschere ad ossigeno, che permetta loro di operare con minimi margini di sicurezza in caso di fumi provocati da incendio, nel compito di portare soccorso ai passeggeri. (4-07990)

RISPOSTA. — *In merito all'incendio del locomotore del treno 1282, avvenuto il 24 luglio 1988 presso Attigliano (Terni) nella galleria Castiglione, l'ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che la locomotiva è tutt'ora sotto sequestro da parte della magistratura e che, pertanto, le considerazioni tecniche su di essa sono basate solamente sulla testimonianza del personale di macchina e non hanno riscontro oggettivo.*

*Ha inoltre riferito sulla dinamica dei fatti evidenziando, tra l'altro, che:*

*l'interruzione del circuito di comando e l'abbassamento dei pantografi aveva impedito anche il funzionamento del telefono*

di bordo, per cui il capo treno si era incamminato verso l'uscita sud della galleria alla ricerca di un telefono, che aveva trovato alle 23.52 circa, ora in cui era stato dato il primo allarme;

poco dopo la prima comunicazione, veniva dato avviso della gravità della situazione e, tramite la stazione di Orvieto, entro pochi minuti, venivano chiamati i primi soccorsi. Tali soccorsi giungendo all'imboccatura sud della galleria (il più vicino al treno 1282) alle 0.50, e che, data la difficoltà di accedere in galleria per il fumo, si erano spostati al lato nord, giungendovi alle ore 1.30.

Per quanto riguarda poi la prescrizione del dirigente centrale operativo al treno 756 di accostarsi con marcia a vista al treno 1282 per agganciare il materiale e tirarlo indietro, l'ente ha fatto presente che tale prescrizione, fatta quando ancora non si conosceva la gravità della situazione, non poteva, comunque, di per se stessa essere fonte di pericolo, in quanto era implicito che l'iniziativa facesse carico da quel momento, al personale di macchina.

In proposito ha fatto notare che la manovra di avvicinamento in galleria è rimasta allo stato di tentativo, in quanto è stata sospesa dopo pochissimo tempo a causa delle condizioni dell'aria (mancanza di visibilità e senso di soffocamento).

Per quanto riguarda il ferroviere che ha manifestato segni di soffocamento l'ente ha riferito che trattasi del macchinista in prova Del Grande, secondo agente del treno 1282, che già si era adoperato per spegnere l'incendio, che aveva altresì percorso a piedi la galleria ed aveva volontariamente preso posto sul treno 756 per essere di aiuto alla manovra.

L'ente ha inoltre affermato che il personale addetto alla dirigenza movimento di Orvieto si è adoperato con tutti i mezzi a disposizione per organizzare i soccorsi, e che non risulta che agenti di macchina abbiano fatto dichiarazioni in senso contrario a quanto sopra.

Ha anche fatto sapere che dopo circa due ore dall'allarme e nonostante la mancanza di corrente elettrica, erano sul posto

una locomotiva diesel ed i carrelli degli impianti elettrici e dei lavori per portare soccorso ai viaggiatori e sgomberare la linea.

Circa la cause dell'incidente il predetto ente ha anche dichiarato che il locomotore incendiatosi era stato sottoposto a controllo da parte del personale di macchina, in deposito, prima della partenza e che non era risultato che non fosse in buone condizioni; ha inoltre fatto presente che non si erano verificati inconvenienti nel tragitto, precedentemente al manifestarsi dell'incendio.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

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

se è vero che l'Ente Ferrovie dello Stato intende ostacolare in ogni maniera gli orari stampati da privati;

se risponde a verità la notizia che, causando disservizi ad agenzie di viaggio, operatori turistici e passeggeri, l'Ente Ferrovie non procederà alla vendita del così detto « progetto orario »;

come valuta la strana ipotesi di considerare l'orario dei treni « opera di ingegno » e di sottoporre a *copyright* un prodotto di interesse pubblico;

come valuta questo impegno dell'Ente Ferrovie nel settore editoriale comparato alla inefficienza generale che caratterizza la circolazione dei treni.

(4-07780)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato ha precisato che, in primo luogo, intende tutelare l'originalità dell'orario ferroviario attraverso le varie forme consentite dalla legge.

Per quanto riguarda il progetto orario ha reso noto che non è messo in vendita perché rappresenta la prima sistemazione organica di tutti i quadri orari elaborati a seguito di accordi internazionali ed intercompartimentali.

Esso è, infatti, uno strumento di lavoro predisposto per realizzare le necessarie veri-

fiche tecniche e commerciali. In quanto tale è soggetto a possibili ulteriori modifiche, aggiornamenti e correzioni sulla base delle osservazioni che tutti gli uffici che concorrono alla formazione dell'orario dei treni possono formulare.

A tale proposito l'ente ha puntualizzato che le agenzie di viaggio abilitate alla emissione di biglietti ferroviari, che sono anche operatori turistici, ricevono gratuitamente il progetto orario nel quale possono fare eventuali osservazioni e fornire indicazioni correttive.

L'ente ha evidenziato che in ordine agli orari ferroviari pubblicati da editori privati, ogni anno molte proteste e critiche vengono mosse per l'inesattezza dei dati in essi riportati e pertanto non può consentire la pubblicazione di orari che potrebbero risultare inesatti.

Per altro tale pubblicazione può avvenire solo dopo che siano state apportate tutte le modifiche previste per il nuovo orario e previo benessere dell'ente.

Tra l'altro, la formazione dell'orario dei treni ha inizio almeno due anni prima della sua pubblicazione, previa analisi del prevedibile aumento delle domande di trasporto ed il confronto con tutte le reti ferroviarie europee, in apposite conferenze internazionali.

L'orario dei treni che l'ente suddetto produce e pubblica nei testi ufficiali costituisce quindi il risultato di studi e scelte che investono complessi problemi di movimento, questioni tecniche, progetti organizzativi, indagini statistiche e sociali, tali da richiedere consulenze professionali e l'esperienza specialistica di diversi uffici.

In relazione a tutto quanto sopra, l'ente ferrovie dello Stato ha comunicato che non può, nell'interesse collettivo, consentire che privatamente e senza nessuna preventiva autorizzazione sulla esattezza dei dati che si intendono pubblicare, vengano messe in vendita edizioni di orari dei treni diversi da quelle di cui è responsabile permettendo con la vendita di conseguire fini commerciali privati.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

LUCENTI e FINOCCHIARO FIDELBO.  
— Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che non è previsto, con l'orario in vigore dal 29 maggio 1988 già predisposto, alcun collegamento ferroviario con partenza da Agrigento-Caltanissetta-Enna e con arrivo a Catania nella fascia oraria 12,30-16 e che numerose richieste in tal senso sono state avanzate dalle popolazioni interessate — se intenda intervenire con urgenza presso l'Ente ferrovie dello Stato perché sia istituito il collegamento in premessa indicato.

(4-06353)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che non è stato possibile programmare la circolazione di un treno diretto che colleghi le stazioni di Agrigento e Catania, con arrivo nella città etnea nella fascia oraria 12.30-16, per oggettive difficoltà di circolazione nella tratta Agrigento-Aragona.

In particolare, ha fatto notare che tale collegamento renderebbe più difficoltosa la circolazione dei convogli su di una linea oltremodo impegnata, soprattutto nelle prime ore pomeridiane, e richiederebbe un maggiore impiego di automotrici che, in atto, non sono disponibili.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

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

il problema dell'irrazionale funzionamento dell'ufficio postale di Genzano (Roma) sembrava fosse stato adeguatamente risolto con l'entrata in funzione del nuovo edificio costruito nel 1984 alla confluenza della via Appia con via Angelo Resta, con un efficiente organico che espletava velocemente tutti i servizi;

pur troppo agli inizi dell'87, a seguito di un sopralluogo effettuato dai tecnici del comune e della direzione provinciale delle poste si sarebbero rilevate delle lesioni in alcune strutture dell'edificio, attribuite ai movimenti sismici che

come è noto in questi ultimi tempi si sono verificati nella zona dei Colli Albani;

sarebbe stata decretata la parziale inagibilità dell'edificio con conseguente spostamento della sede in questione in via Sicilia (alla periferia della città) —:

quali iniziative intenda urgentemente assumere, affinché questa situazione, che si diceva transitoria, non divenga definitiva per l'inspiegabile sospensione dei lavori di consolidamento dello stabile lesionato, con intuibili gravi disagi agli utenti. (4-02926)

**RISPOSTA.** — *I lavori di costruzione dell'edificio sede dell'ufficio postale di Genzano furono curati dall'impresa Antimo Fioravanti e figli società in nome collettivo, per conto della società concessionaria Italpost e terminarono il 26 ottobre 1979.*

*Dopo l'ultimazione dell'edificio si verificarono alcune scosse sismiche che comportarono la inclusione, formalizzata con decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 1° aprile 1983, del comprensorio dei Castelli romani, ivi compresa la località di Genzano, tra le zone soggette a rischio sismico.*

*I movimenti tellurici lesionarono gravemente una delle travi parapetto della zona retroportelleria in prossimità dell'attacco della stessa al pilastro posto a sostegno del solaio di copertura della zona arrivi e partenze e di calpestio della stessa retroportelleria.*

*Le strutture interessate furono provvisoriamente puntellate per consentire all'ufficio, in attesa di porre in essere le opere necessarie per il ripristino statico del solaio danneggiato, il regolare svolgimento dei servizi d'istituto.*

*L'esecuzione dei lavori necessari, finalizzati al ripristino dell'agibilità dell'edificio tramite un intervento localizzato alle sole strutture danneggiate, fu affidata, mediante trattativa privata, all'impresa Antimo Fioravanti e figli società in nome collettivo che, come detto, aveva già eseguito i lavori di costruzione dell'edificio.*

*In data 10 dicembre 1986, però, il direttore dell'ufficio di Genzano segnalò il verifi-*

*carsi di nuove fessurazioni per cui l'ufficio quarto lavori di Roma ritenne opportuno promuovere un sopralluogo cui parteciparono congiuntamente i tecnici dell'ufficio quarto lavori, della direzione centrale lavori, della società concessionaria Italpost e dell'impresa appaltatrice.*

*Nel corso di tale sopralluogo si concordò sulla necessità di procedere non soltanto al consolidamento ed al ripristino delle strutture lesionate, ma al completo adeguamento delle strutture portanti dell'edificio alla nuova normativa antisismica prevista dal decreto del ministro dei lavori pubblici del 24 gennaio 1986.*

*L'inizio dei lavori è stato naturalmente condizionato dalla necessità di reperire una sede adeguata ove trasferire, provvisoriamente, i servizi postali.*

*Un primo locale è stato offerto all'amministrazione, tramite l'interessamento dell'autorità comunale, in via Sardegna n. 7/9 ed in esso sono stati sistemati, in data 21 marzo 1987, i servizi di bancoposta.*

*Soltanto in data 18 giugno 1988 è stato, invece, possibile concludere la trattativa per ottenere la locazione del locale ubicato al civico n. 5 della stessa via Sardegna ove sono stati sistemati i servizi di arrivo e partenza.*

*Quando ormai ogni difficoltà sembrava superata, l'ufficio del genio civile, cui era stato consegnato il carteggio relativo alla ristrutturazione dell'edificio in questione, ha restituito il progetto dell'opera con la richiesta di eseguire alcuni saggi geognostici.*

*Superati tali ulteriori ostacoli, i lavori sono stati finalmente consegnati, in data 10 novembre 1988 alla ditta appaltatrice: essi comporteranno una spesa complessiva di lire 898 milioni ed avranno, presumibilmente, la durata di sette mesi.*

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: MAMMI.

**MANNA e PARLATO.** — *Ai Ministri del turismo e spettacolo, dell'interno, delle finanze e del tesoro. — Per sapere:*

*se risponda al vero che l'intero parco giocatori della società sportiva*

Avellino nonché il pacchetto societario, la gestione, le strutture amministrative e tecniche dei cosiddetti lupi verdi siano di proprietà della Democrazia Cristiana avellinese;

in caso affermativo: a quale nome rispondano gli effettivi proprietari e quindi le teste di legno incaricate della copertura nominativa e patrimoniale;

se risponda al vero che, però, una fetta della società sportiva avellinese sia stata concessa al presidente del Napoli, ingegner Corrado Ferlaino, e un'altra — molto più cospicua — sia stata aggiudicata al presidente della Banca popolare dell'Irpinia, avvocato Ernesto Valentino.

(4-10215)

**RISPOSTA.** — *Tenuto conto anche dei chiarimenti tecnici forniti dal CONI, questo Ministero è il grado di far conoscere agli interroganti che, allo stato, l'Unione sportiva Avellino società per azioni è gestita da un consiglio di amministrazione composto come segue:*

*signor Pierpaolo Marino (presidente);*

*ingegner Domenico Magnotti (amministratore delegato);*

*dottor Raffaele Acone (consigliere);*

*dottor Adolfo Corbo (consigliere);*

*avvocato Luigi Del Gaizo (consigliere);*

*avvocato Luigi Natale (consigliere);*

*avvocato Giulio Volpe (consigliere).*

*Tali dirigenti sono regolarmente menzionati nei moduli di censimento federale e come tali responsabili ad ogni effetto.*

*Al CONI non risulta in alcun modo che tale società sia gestita od amministrata — in contrasto con le surriferite risultanze — da soggetti, né tanto meno da enti, diversi dai su menzionati dirigenti.*

Il Ministro del turismo e dello spettacolo: CARRARO.

**MANNA.** — *Al Governo.* — Per sapere premesso che nelle sale cinematografiche

italiane si sta proiettando da qualche giorno un film di tale Magni Luigi (evidentemente un piemontese postumo) che narra vicende storiche all'italiana, e cioè favole neppure intelligenti alle quali affibbia — lui solo, per fortuna — la patente del vero storico, e le intitola 'o Re, dimostrando fin dal titolo la specie particolare della propria presuntuosa (avesse consultato un napoletano qualsiasi avrebbe appreso che, a Napoli, 'o Re non ha mai significato niente e nessuno, e che *il Re*, a Napoli è sempre stato 'o Rre, con due erre) —:

se per realizzare la propria pagliacciata detto Magni Luigi, o il suo produttore, abbia per caso ottenuto contributi statali a fondo perduto o finanziamenti a tasso agevolato, e, nel caso affermativo, in quale misura, a quale tasso e per quale motivo;

se, allo scopo di scongiurare il pericolo che specialmente i ferratissimi critici stranieri ci ridano in faccia, non ritenga opportuno assumere iniziative anche di ordine legislativo affinché si imponga a certi cinematografari con l'uzzolo del film storico l'ingaggio, la scrittura, di consulenti, di esperti di fama, di storici accreditati. È vero che, data la qualità dei noti professionisti della storia (specie di quella borbonica), il pericolo che ci ridano in faccia, e non soltanto all'estero, sarebbe ancor più reale e più grave: ma è altrettanto vero, però, che la cinematografia italiana sfornerebbe almeno pagliacciate di autore.

(4-11243)

**RISPOSTA.** — *Il film in parola è stato prodotto dalla società Clemi Cinca. Esso ha ottenuto sull'apposito fondo d'intervento un contributo di lire 2.150 milioni, pari al 70 per cento di quanto richiesto, sulla scorta del parere del comitato per il credito cinematografico (nella seduta dell'11 novembre 1988).*

*Detto comitato è costituito da tecnici, esperti e operatori del settore ed agisce in base a predeterminati criteri in parte meccanici (numero dei films prodotti da finanziare e luogo delle riprese), in parte impo-*



stati su un giudizio sul piano artistico-culturale dell'opera cinematografica da sovvenzionare.

L'apprezzamento dell'interrogante è dunque del tutto soggettivo e si scontra con l'applicazione, operata dal comitato, del criterio valutativo che quantifica e percentuaizza la rilevanza artistica e culturale ritenuta (dal comitato stesso) delle varie pellicole esaminate.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo:  
ROSSI DI MONTELERÀ.

MATTEOLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere quante sono le domande di trasferimento con direttrice Nord-Sud e quante di tali domande saranno soddisfatte nel corso del biennio 1988-89 dall'Ente FF.SS.;

quanti sono, attualmente, gli agenti in trasloco temporaneo a tempo indeterminato e quale sia la loro incidenza in ogni compartimento FF.SS.;

infine, quanti sono gli agenti in trasferimento extra graduatoria. (4-08155)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che i trasferimenti intercompartimentali avvengono per profilo professionale sulla base di graduatorie biennali e posti predeterminati.

Per il biennio 1987-88 sono pervenute complessivamente 19.268 domande, di cui 13.922 sulla direttrice nord-sud interessando i compartimenti di Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

L'ente ha reso noto che è stato trasferito il primo in graduatoria per ciascun profilo e sono stati attuati tutti i movimenti richiesti sulla direttrice sud-nord, per poter in parte sopperire alla forte deficienza dei compartimenti settentrionali.

Per il 1989 non sono state ancora avviate le procedure per formulare nuove graduatorie di trasferimento in quanto le stesse saranno poste in essere in concomitanza con la programmazione delle assunzioni per poter far fronte in modo organico, ai vari fabbisogni.

L'ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che attualmente non esistono agenti in trasloco temporaneo a tempo indeterminato in quanto tale posizione non è prevista dalla normativa.

Per quanto concerne i trasferimenti extra graduatoria, di recente sono stati trasferiti, su domanda degli interessati, 339 agenti compensandoli con 293 movimenti sulla direttrice sud-nord.

A tale proposito l'ente ha tenuto a precisare che tali trasferimenti avvengono per motivi di salute di particolare gravità dei dipendenti o dei loro familiari.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MATTEOLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che l'Ente ferrovie dello Stato mette a disposizione dei propri agenti un certo numero di alloggi di servizio a riscatto — a fronte delle numerose richieste di ferrovieri aventi titolo, per quali motivi non vengono utilizzati i numerosi alloggi non occupati;

per quali ragioni non si sia ancora provveduto ad assegnare gli alloggi attualmente occupati da agenti che non ne hanno più diritto perché trasferiti. (4-08162)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che gli alloggi patrimoniali di servizio non sono a riscatto e la loro utilizzazione è strettamente connessa all'esercizio ferroviario; tali alloggi vengono assegnati a determinato personale che svolge mansioni per le quali è tenuto a risiedere sul posto di lavoro o quanto più possibile vicino ad esso.

Inoltre l'ente ha comunicato che attualmente non risultano molti gli alloggi inutilizzati; di questi alcuni sono liberi in attesa che siano espletate le necessarie procedure (bandi di concorso, formulazione delle graduatorie, eccetera) per essere poi assegnati, altri sono a destinazione d'uso predeterminata, cioè strettamente riservati, a determinate categorie di personale alle quali per la particolarità delle mansioni svolte dovranno essere assegnati, appena possibile.

*Per ciò che invece riguarda gli alloggi attualmente occupati da dipendenti che non hanno più titolo alla concessione perché trasferiti altrove, l'ente ha fatto presente che nei loro confronti sono state già avviate le necessarie procedure di sfratto, ma che sono state temporaneamente sospese, in attesa di nuove norme da emanare sulla concessione e l'eventuale alienazione degli alloggi stessi.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MODUGNO, RUTELLI e VESCE. — *Ai Ministri della sanità, per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere — premesso che

presso l'ospedale clinicizzato L. Sacco di Milano, divisione di pediatria, lavora dal 1977 la dottoressa Ersilia Garbagnati in qualità di medico ospedaliero;

nel periodo 1980-'81 questa si è trovata nella condizione di ostacolare involontariamente la carriera di un collega e per tale motivo il cattedratico che dirigeva la divisione (il professor Giuseppe Chiumello), dopo avere messo in atto una serie di azioni con evidente scopo di provocare le dimissioni della Garbagnati, ne chiese la destituzione ottenendo a tal fine dall'ospedale l'apertura di cinque procedimenti disciplinari;

tutti i procedimenti si sono risolti in favore della dottoressa già in sede di commissione di disciplina, tranne l'ultimo con il quale è stata inflitta la sanzione disciplinare di sei mesi di sospensione dalla qualifica per « grave negligenza in servizio e irregolarità dell'espletamento dei compiti assegnati »; in realtà la dottoressa si era rifiutata di lavorare poiché più volte accadde che venisse nascosto il cartellino presenze e più volte fu scassinato l'armadietto nel quale conservava oggetti personali durante il servizio, tutto questo senza che mai ci fosse una presa di posizione dell'amministrazione dell'ospedale;

la sanzione disciplinare della sospensione, comminata nel luglio 1983, è stata comunque annullata dal TAR-Lombardia con sentenza n. 405/87;

contro tale sentenza del TAR, l'ospedale Sacco ha deciso di ricorrere al Consiglio di Stato (delibera n. 704/87);

il ricorso non è stato affidato all'avvocato dell'ospedale, ma a un consulente esterno (avvocato Avolio);

il ricorso al Consiglio di Stato, si sta rivelando motivo di ulteriori prevaricazioni che possono essere così sintetizzate:

1) la dottoressa Garbagnati, che ha già dovuto sostenere nel corso degli anni spese non indifferenti per difendersi davanti alla commissione di disciplina ed al TAR da accuse pretestuose che non hanno mai retto alla verifica, dovrà ora sostenerne altre e subire ancora per anni la riduzione della parte di stipendio che non le è stata corrisposta durante il periodo della sospensione (alcuni milioni);

2) mantenendo scritta una sanzione disciplinare sullo stato di servizi, l'ospedale di fatto impedisce alla dottoressa di trasferirsi presso altro ente mediante concorso, e la pone in una situazione di oggettiva dequalificazione professionale (da quasi sei anni svolge il solo servizio di accettazione, essendo stata estromessa da ogni attività di diagnosi e cura e sostituita in queste funzioni da medici non strutturati e privi di titoli adeguati);

3) mantenendo la sanzione scritta sullo stato di servizio, l'ospedale si arroga il diritto di togliere dall'anzianità di carriera il punteggio relativo ai sei mesi di sospensione, favorendo così al momento dei concorsi altri candidati: ciò è avvenuto anche in data 17 dicembre 1987, in occasione del concorso pubblico per posti di aiuto pediatra (sebbene la sentenza del TAR fosse esecutiva dal settembre 1987);

l'ospedale Sacco dunque, di fatto impedisce alla dottoressa Garbagnati di

trovare qualunque soluzione ai propri problemi professionali; a titolo di esempio si cita la delibera n. 23 del 1985 con cui veniva negata l'autorizzazione ad un comando di otto mesi presso la Clinica Pediatrica De Marchi di Milano chiesto al fine di ovviare, almeno parzialmente, alla dequalificazione professionale;

l'ospedale Sacco impedisce anche qualunque avanzamento di carriera; si citano in proposito le seguenti circostanze:

1) nella graduatoria degli assistenti della divisione, fatta nel 1981 per consentire l'attribuzione di funzioni superiori, il primo posto non è stato assegnato alla dottoressa Garbagnati per un sottile e tendenzioso errore di calcolo fatto nella valutazione dell'anzianità di servizio (le funzioni superiori sono state dunque attribuite ad un medico universitario);

2) con un avviso pubblico novembre 1986, la dottoressa Garbagnati è passata dal quarto al primo posto in graduatoria in seguito alla correzione di due errori di calcolo ma, essendosi rifiutata di rinunciare all'incarico di aiuto così ottenuto, è stata minacciata dal primario (professor Principi) di bocciatura in occasione del successivo concorso pubblico; le minacce si sono concretizzate quando nel concorso riservato del 22 ottobre 1987 ed in quello pubblico del 17 dicembre 1987 la Garbagnati non fu ammessa alla prova pratica per insufficienza nella prova scritta;

3) dall'andamento di entrambi i concorsi sopra citati e dai temi assegnati è legittimo presupporre che questi siano stati gravemente viziati dalla mancanza del requisito dell'anonimato della prova scritta e per l'evidente comunicazione fatta in anticipo degli argomenti d'esame ad alcuni candidati;

si rileva inoltre che:

1) l'amministrazione dell'ospedale Sacco ha sempre consentito abusi di carattere personale quali, ad esempio, ferie

negate o continuamente spostate, turni di guardia irregolari e comunicati all'ultimo momento per impedire la programmazione del tempo libero; nel periodo aprile '83-ottobre '86 la dottoressa Garbagnati è stata l'unica dipendente costretta a turni di servizio di sei giorni settimanali (mentre per gli altri medici della divisione i turni erano di cinque giorni);

2) cinque procedimenti disciplinari, basati su accuse che non hanno mai retto alla verifica, dimostrano che sono da escludere presunti comportamenti anormali o irregolari della Garbagnati;

3) quanto accaduto dev'essere necessariamente collegato alla necessità di annullare i titoli di prestigio posseduti dalla dottoressa Garbagnati, visti evidentemente come ostacolo ad una gestione autoritaria di una struttura pubblica;

4) il *curriculum* professionale della Garbagnati, oltre ad essere di tutto rispetto, documenta il lavoro svolto, quale unico medico, nell'ambito di una ricerca interdisciplinare sulla fototerapia dell'ittero neonatale, ricerca che ha ottenuto risultati brillanti ufficialmente riconosciuti nell'ambiente scientifico internazionale; nell'ambito dell'ospedale Sacco questi titoli hanno prodotto regolarmente la sistematica esclusione della dottoressa Garbagnati da ogni attività di ricerca;

gli abusi subiti di cui sopra sono stati più volte denunciati e segnalati nel corso di questi anni a tutti coloro che sono considerati i naturali interlocutori del medico ospedaliero e del cittadino offeso nei propri diritti; esposti e denunce sono stati presentati all'Ordine dei Medici di Milano, ai sindacati medici, agli assessori regionali alla sanità, al preside della facoltà di medicina ed al difensore civico;

il Comitato di gestione dell'ospedale Sacco, con evidente consenso del direttore amministrativo e del direttore sanitario, non ha rispettato le norme della legislazione ospedaliera che tutelano la carriera, il lavoro e la dignità professionale del medico subalterno (anzi, ad esempio, ha

promosso l'addetto all'ufficio concorsi responsabile degli errori di calcolo effettuati di proposito nel 1981 e 1986) —:

quali iniziative ritengano di prendere nell'ambito delle proprie competenze i ministri interrogati per tutelare la dignità umana e professionale e la libertà di lavoro della dottoressa Garbagnati e quali provvedimenti intendano adottare o promuovere per accertare i fatti sopra descritti e nei confronti degli amministratori dell'ospedale Sacco che, non applicando la normativa vigente in relazione ad assunzioni e concorsi, hanno creato un così grave danno e discredito nei confronti della dottoressa Garbagnati.

(4-06099)

**RISPOSTA.** — *La dottoressa Garbagnati è stata assunta tramite pubblico concorso dall'ente presso il quale opera, in data 16 novembre 1977, in qualità di assistente medico pediatra.*

*Dall'esame degli atti matricolari si desume che nei suoi confronti sono stati aperti negli scorsi anni alcuni procedimenti disciplinari, che riguardano:*

*inosservanza degli orari di servizio;*

*abbandono del posto di lavoro per non aver coperto, come stabilito da apposito calendario, predisposto dal primario, il proprio turno nel delicato servizio di accettazione;*

*comportamenti offensivi nei confronti dei colleghi e del primario;*

*rifiuto di svolgere ogni attività per aver trovato otturata la serratura del proprio armadietto.*

*Contro il provvedimento di sospensione adottato dall'ente, l'interessata ha proposto ricorso al TAR (tribunale amministrativo regionale) Lombardia, che, con sentenza emessa il 28 aprile 1987, ha annullato la sanzione.*

*L'ente, a sua volta, ha proposto appello al Consiglio di Stato, assegnando la tutela dei propri interessi a legale esterno all'amministrazione in quanto l'avvocato alle di-*

*pendenze dell'ospedale non è abilitato ad esercitare presso magistrature superiori.*

*È certo che, a seguito della decisione di annullamento del TAR, si è provveduto ad aggiornare gli atti di servizio, sopprimendo la menzione del pregresso periodo di sospensione.*

*Risponde, però, al vero che, per errore, nel rilasciare uno stato di servizio ad uso concorso è stato, invece, menzionato tale periodo di sospensione.*

*Risulta, per altro, che, avvedutosi dell'errore, con atto successivo l'ente modificava il punteggio attribuito dalla commissione per i titoli di carriera, togliendo la decurtazione effettuata per il predetto periodo di sospensione.*

*Non risulta che tale rettifica abbia mutato l'ordine di graduatoria dei candidati.*

*In merito alla negata autorizzazione ad un comando di otto mesi presso una clinica pediatrica di Milano, si deve considerare che le domande dei dipendenti che chiedono di aggiornarsi professionalmente, tenuto conto dei gravi oneri a carico dell'amministrazione, sono esaminate da un comitato tecnico scientifico paritetico composto da rappresentanti dell'amministrazione e da rappresentanti delle organizzazioni sindacali.*

*A quanto si è appreso, tale comitato nella seduta del 15 gennaio 1985 esaminò la richiesta della dottoressa Garbagnati e si espresse per la sua reiezione in quanto, a norma dell'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica n. 761 del 1979, la concessione del comando deve essere giustificata dall'esigenza di compiere studi speciali o acquisire tecniche particolari, mentre dal contenuto dell'istanza della dottoressa Garbagnati non si desumeva la possibilità di acquisizione di nuove tecniche o di approfondimento di specifiche conoscenze, indispensabili al buon funzionamento della divisione di pediatria.*

*È stato, altresì, precisato, che il funzionario addetto all'ufficio concorsi responsabile degli errori di calcolo a sfavore della dottoressa Garbagnati, del quale si asserisce la successiva promozione, è poi risultato — in realtà — vincitore di concorso per vice*

*direttore amministrativo e, quindi, svolge attualmente la sua attività presso altro presidio.*

*Infine, è superfluo rilevare che ogni circostanza relativa a quanto asserito sulle presunte minacce subite dalla stessa pediatra ovvero su presunti illeciti ed irregolarità inerenti alle prove concorsuali avrebbe dovuto essere, per quanto possibile, documentata e tempestivamente segnalata all'autorità giudiziaria.*

Il sottosegretario di Stato per la sanità: GARAVAGLIA.

NUCARA. — *Ai Ministri dell'interno, per gli affari regionali e per il coordinamento della protezione civile. — Per sapere — premesso*

*che nel tardo pomeriggio di lunedì 14 novembre 1988 nel comune di Bagnara e nei comuni limitrofi, in provincia di Reggio Calabria, si è abbattuto un violento temporale in seguito al quale è stato richiesto l'intervento della protezione civile;*

*che la stessa dispone di mezzi modernissimi e sofisticati per un valore di circa dieci miliardi di lire —:*

*se risulta al vero che la protezione civile non sia intervenuta in quanto i mezzi su citati non risultano revisionati e quindi non in grado di circolare;*

*se la causa del mancato intervento sia da attribuire alla mancanza di parecchi supporti alle attrezzature suddette quali ad esempio, le manichette di raccordo delle autobotti e i gruppi elettronici, o invece al fatto che dei 70 dipendenti della protezione civile nessuno era in servizio in quelle ore, in quanto gli stessi svolgono il loro lavoro dalle ore 7 alle ore 14;*

*se risulta al vero inoltre che giorni fa una colonna è stata fermata dalle autorità di pubblica sicurezza e contravvenzionata con conseguente ritiro del libretto di circolazione;*

*quali iniziative intendano intraprendere per individuare le responsabilità, considerato anche le ingenti somme impegnate dalla regione Calabria per l'acquisto e la manutenzione dei numerosi mezzi a disposizione della protezione civile.* (4-09816)

RISPOSTA. — *A seguito del temporale abbattutosi nel comune di Bagnara, l'assessore alla protezione civile della regione Calabria ha provveduto ad inviare, alle ore 11 del 16 novembre 1988, dietro richiesta del comune, presentata nella medesima data, i mezzi necessari.*

*La regione Calabria ha, altresì, informato che il comune di Bagnara nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile ed ottobre 1988 ha goduto di interventi, da parte del servizio della protezione civile della regione Calabria, per complessive 59 giornate lavorative. In tali giornate sono stati impegnati 229 operatori per 3.300 ore d'intervento, delle quali 1.710 in straordinario e numerosi mezzi speciali che hanno coperto percorrenze per globali 12.771 chilometri.*

*Per quanto riguarda le notizie in merito alla impossibilità dei mezzi di circolare, a causa di mancate revisioni, si fa presente, sempre secondo quanto comunicato dalla regione Calabria, che la notizia, presumibilmente, si riferisce ad avvenimento accaduto in data di gran lunga anteriore a quella dell'emergenza Bagnara, riguardante solo due mezzi, rispetto ai 64 in dotazione del servizio protezione civile, contravvenzionati ai sensi dell'articolo 55 del codice della strada (con ammenda di lire 12 mila), per infrazione di natura amministrativa, correlata a mancata revisione.*

*La regione Calabria rileva, comunque, al riguardo come il competente servizio dell'autoparco avesse, antecedentemente alla contravvenzione, formalizzato la procedura necessaria per la revisione degli automezzi.*

*In merito all'utilizzo delle risorse umane operanti nel settore della protezione civile la regione Calabria, rileva, prioritariamente, che il personale impegnato in attività di protezione civile proviene dal settore forestazione in virtù di specifica disposizione legislativa disciplinante in tal senso.*

*Nell'espletamento delle attività di protezione civile il predetto personale mantiene lo status giuridico ed economico del rapporto originario.*

*Ciò premesso, si rileva che l'orario lavorativo ordinario è compreso tra le ore 7 e le ore 14.*

*Nei casi di necessità, il personale presta, altresì, attività lavorativa in orario straordinario.*

*L'assessorato alla protezione civile della regione Calabria fa presente che è in atto una vertenza sindacale da parte del predetto personale avverso la manifestata volontà dell'assessorato di ripristinare la turnazione del personale in 24 ore.*

*La Regione ha ritenuto doveroso, ribadire, comunque, che il predetto personale ha partecipato, per circa cinque mesi a corsi addestrativi specifici, poi sospesi per inadempienza della società officiata all'espletamento dei predetti corsi.*

*Per quanto concerne, infine, i mezzi e le attrezzature in dotazione della regione Calabria per l'espletamento di attività di protezione civile, il competente assessorato fa presente che negli anni tale dotazione si è ridotta per usura.*

*L'assessorato alla protezione civile ha provveduto, comunque, a porre in essere gli adempimenti necessari per il reintegro dei mezzi usurati.*

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

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

l'aeroporto di Falconara è penalizzato da un servizio di linea non rispondente alle esigenze degli utenti, per cui aumentano le lamentele che finiranno con il provocare un calo sensibile dei viaggiatori del resto già iniziato. Infatti spesso vengono sospesi i voli da e per Roma, sia sulla linea per Roma che per Milano si verificano forti ritardi, l'aereo di linea del mattino per Roma parte troppo presto, in concomitanza fra l'altro con treni rapidi, perché accade che i viaggiatori, giunti a

Fiumicino, apprendono all'improvviso che l'unica possibilità per raggiungere lo scalo di Falconara è quello di salire sul volo di linea per Bologna con il disagio che è facile immaginare;

l'entrata in servizio dell'ATR 42 è in parte causa delle difficoltà attuali dell'aeroporto. Il predetto aereo, dopo il noto grave incidente, seguita a far parlare di sé sia per le problematiche di volo del quale è portatore per cui i piloti vincolano giustamente la partenza dello stesso alle condizioni atmosferiche che devono essere ottime e comunque con indici di sicurezza superiori a quelli che sono richiesti per gli altri aerei, sia per le frequenti polemiche riportate sul delicato argomento dalla stampa —

quali provvedimenti si intendono adottare per ovviare agli inconvenienti lamentati se non si vuole correre il rischio, ormai reale, che all'aeroporto di Falconara, così utile per l'economia delle Marche e costato molti miliardi, non ne derivino conseguenze negative al suo sviluppo;

se sia nel programma dell'Alitalia-ATI di ripristinare con urgenza voli con vettori DC 9;

se sia nel programma Alitalia-ATI dare un impulso all'attività dell'aeroporto istituendo, così come più volte richiesto e sostenuto da Enti locali e forze politiche, una seconda linea per Roma e per Milano. (4-07363)

RISPOSTA. — I collegamenti Roma-Ancona nell'inverno 1987/88, venivano effettuati con aeromobile DC. 9 inserendo sulla linea Roma-Bergamo lo scalo di Ancona che risultava pertanto penalizzato dai flussi di traffico di tale direttrice.

Con lo sdoppiamento della linea e l'introduzione dell'aeromobile ATR42 sulla tratta Roma-Ancona, si è voluto offrire un collegamento più idoneo alle esigenze dell'utenza locale sia per migliorare le coincidenze nazionali ed internazionali usufruibili su Roma, sia per meglio soddisfare le esigenze di traffico.

*Gli attuali collegamenti Roma-Ancona e viceversa, operati con ATR42 e Milano-Ancona-Pescara e viceversa operati con MD80, risultano al momento adeguati alla domanda e pertanto non sono programmati incrementi nell'immediato futuro.*

*I disservizi lamentati sono da imputare al fenomeno delle agitazioni sindacali che verificatesi all'inizio della stagione estiva 1989 hanno finito per aggravare la congestione del traffico aereo.*

*Al fine di allentare tale congestione, dal luglio 1986 sono state adottate iniziative che nei collegamenti con lo scalo di Falconara hanno fatto registrare livelli di puntualità in linea con gli standard europei.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso quanto ha già formato oggetto della interrogazione n. 4-17533 del 7 ottobre 1986 dato che il sindaco di Napoli, commissario di Governo per la costruzione dei 20.000 alloggi di edilizia pubblica ne ha combinato un'altra delle sue, questa volta nel quartiere di S. Pietro a Patierno:

che in tale quartiere era stata individuata un'area di circa diecimila metri quadri da destinare a parco pubblico se nonch , al centro di tale zona,   stato collocato un immenso parallelepipedo di cemento, forse utile per l'atterraggio di elicotteri ma non certo per rendere un po, vivibile il gi  troppo invivibile quartiere, si che gli abitanti hanno subito battezzato l'orcido manufatto « il mostro del parco » e si apprestano a richiedere la demolizione e la destinazione a verde della intera area sulla quale insiste l'inutile (mancano persino anche alberi e panchine) nudo, osceno e misterioso « oggetto » —:

chi sia il prestigioso progettista dell'« opera » e quale sia stata la sua remunerazione;

quanto sia costata la « sistemazione dell'area » e chi ne abbia « beneficiato » per averla realizzata con tanto amore;

se il commissario di Governo ebbe ad approvare un simile sperpero e perch  non sia stato dato ascolto al consiglio di quartiere che aveva formulato ben altre proposte;

se il « monumento » rester  cos  come   al suo posto, o verr  demolito o comunque modificato, a spese di chi e per quali costi;

se e quando verr  finalmente realizzato quell'auspicato, adeguato spazio verde al quale ha diritto l'emarginato quartiere napoletano di S. Pietro a Patierno. (4-03525)

RISPOSTA. — *L'intervento oggetto della interrogazione   localizzato nell'area centrale del quartiere San Pietro a Patierno (Napoli) di circa 1.500 metri quadri, di cui pi  della met  trattati a verde e per il resto destinati a percorsi pedonali ed attrezzature di servizio; al centro del parco   prevista una piazzola quadrata di 30 metri lineari di lato pavimentata a scacchiera e rialzata, rispetto alla quota della strada, per evitare l'ingresso dei motocicli.*

*Questa piazzetta, circondata sui quattro lati da palme ed alberature d'alto fusto piantonate in aiuole-panchine,   destinata ad accogliere momenti di vita sociale del quartiere: feste, manifestazioni, occasioni di aggregazione di residenti, eccetera. Inoltre, la piazzetta in questione fa parte di un sistema di percorsi pedonali che congiungono tra loro le principali attrezzature del quartiere: il distretto sanitario, il vecchio centro circoscrizionale fino alla piazza centrale del quartiere in cui ricadono la chiesa principale ed il nuovo centro circoscrizionale.*

*Per quanto riguarda le questioni specifiche sollevate nella interrogazione si fa presente che:*

*il progetto   stato redatto, secondo quanto stabilito dalle norme contrattuali poste in essere tra il sindaco di Napoli ex commissario straordinario ed il consorzio concessionario CPR2, da un gruppo di professionisti coordinati dal professor ingegnere Vincenzo Fabbrocino;*

*il costo del parco   stato fissato, in sede di approvazione del progetto esecutivo,*

in 1.465 milioni; tale importo è comprensivo delle spese generali e degli oneri di concessione, tra cui le spese di progettazione;

*il progetto esecutivo dell'opera in questione è stato approvato con l'ordinanza del 4 ottobre 1984, n. 1431 del sindaco commissario, acquisito il parere positivo della commissione pareri espresso nella seduta del 30 luglio 1984 con voto n. 288.*

*Conclusivamente non si può convenire sulla asserita necessità di demolire o modificare quanto realizzato, attese le sopra illustrate finalità funzionali.*

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: GASPARI.

PARLATO. — *Ai Ministri dei trasporti, della sanità e di grazia e giustizia.* — Per conoscere, anche avuto riguardo alla interrogazione 4-18596 del 19 novembre 1986, restata senza risposta:

di quali indagini, di quali accertamenti, di quali inchieste, sia in sede amministrativa che in sede giudiziaria, sia stata disposta e da chi l'apertura, a seguito del tragico episodio verificatosi giovedì 30 ottobre 1986 nella sede compartimentale di Napoli delle Ferrovie dello Stato, allorché l'impiegato delle Ferrovie dello Stato, Elio De Simone avvertiva gravissimi sintomi di malessere e si accasciava per terra; il De Simone veniva adagiato su una scrivania dove giaceva per oltre quaranta minuti nella attesa di esser ricoverato presso il pronto soccorso della stazione; impossibile attesa giacché tale struttura manca, disponendo la stazione solo di un insignificante ambulatorio; e, ancora, nella attesa almeno di una autoambulanza: attesa anche in questo caso impossibile perché — incredibile a dirsi — la stazione Centrale delle Ferrovie dello Stato di Napoli è priva anche di una autoambulanza e si palleggiano scriteriatamente le responsabilità di tale dotazione, la USL 46, la regione Campania

e lo stesso Ente Ferrovie dello Stato; finalmente soccorso da agenti della POLFER il De Simone, ormai agonizzante, veniva trasportato con una auto (della autoambulanza seppure proveniente da più lontano non si è vista nemmeno l'ombra) all'ospedale Loreto Nuovo, dove giungeva cadavere;

quali responsabilità per l'evitabile decesso del De Simone, il quale avrebbe potuto essere certamente salvato, sono state individuate e se esse siano state perseguite e come;

dalla data del decesso ad oggi e da oggi sino alla risposta al presente atto di sindacato ispettivo, quali rimedi siano stati approntati alla emergenza sanitaria che ben poteva essere prevista se solo si pensi che tra dipendenti, passeggeri ed altri, nell'area gravitano non meno di 300 mila persone al giorno: una somma tanto più spaventosa in rapporto alla cieca irresponsabilità di quanti non avevano previsto che avrebbero potuto verificarsi, come poi si sono verificati, ancora altri incidenti e casi di malore senza che nulla di nulla risulti sia stato fatto per far fronte ad una qualsiasi emergenza sanitaria.

(4-04738)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che la direzione compartimentale di Napoli ha già da tempo ravvisato la necessità di dotare la stazione di Napoli centrale sia di un'ambulanza, sia di un presidio di pronto soccorso presenziato e corredato.*

*Siccome tale istituzione non rientra nelle competenze dell'ente, lo stesso ha riferito di averne interessato gli organi preposti, in particolare l'USL 46 di Napoli.*

*In proposito il predetto ente ha dichiarato che a tutt'oggi, nessuna delle richieste attrezzature è stata realizzata per problemi organizzativi dell'unità sanitaria locale e che pertanto la direzione compartimentale di Napoli ha preso l'iniziativa di attrezzare un pulmino FIAT 238 da adibire, in attesa di soluzioni più specifiche, al trasporto di eventuali infortunati dalla stazione al più vicino ospedale.*



*Con riguardo in particolare al decesso di Elio de Simone si riferisce che, non essendo emerse ipotesi penalmente rilevanti, il giudice istruttore di Napoli ha disposto, su conforme richiesta del pubblico ministero, l'archiviazione ex articolo 74 del codice di procedura penale degli atti inerenti al procedimento n. 5234 del 1986 relativo al caso in esame.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

PARLATO e MANNA. — *Ai Ministri dell'interno, dell'ambiente, della marina mercantile, per il coordinamento della protezione civile, dell'industria, commercio e artigianato e della sanità.* — Per conoscere — premesso che

solo grazie ad uno scoop de *Il Giornale di Napoli*, che ne ha dato notizia con un articolo a firma di Gennaro Scotto Pagliara sabato 2 luglio 1988, si è scoperto che alle ore 13 del 21 giugno nel porto di Napoli, alla « Calata Petroli », antistante il popoloso quartiere di San Giovanni a Teduccio, nella zona orientale di Napoli, è stata sfiorata la tragedia;

infatti dalla petroliera « BP Humber », battente bandiera delle Bahamas ed attraccata al terminale della Mobil Oil' si sono riversate in mare, per l'ennesimo incidente, tre tonnellate e mezzo di nafta: sarebbe bastata una scintilla per una esplosione, con danni incalcolabili a persone e cose;

sono accorsi, oltre che i mezzi della Mobil Oil' motobarche dei vigili del fuoco, motovedette della capitaneria e due rimorchiatori che hanno allontanato la petroliera dalle acque portuali;

il diffuso degrado ambientale della zona orientale di Napoli si accompagna a serissimi rischi per la popolazione stante la concomitante presenza di aziende industriali le cui lavorazioni sono già state al centro — proprio nel caso della Mobil Oil come dell'AGIP — di gravissimi incidenti nel passato, senza che la delocalizzazione di tali industrie abbia mai avuto effetto,

e nonostante la petizione popolare effettuata a suo tempo dai « Gruppi di ricerca ecologica » e le recenti prese di posizione di « Azione ecologica »;

è singolare inoltre che enti locali, istituzioni, rappresentanti politici abbiano rispettivamente garantito la delocalizzazione delle aziende inquinanti ed a rischio, preparando però anche il terreno — in senso non solo letterale — alla ennesima speculazione immobiliare (vedansi i programmi di assalto del consorzio « Poliss » al di fuori ed al di sopra di qualunque programmazione urbanistica e di un doveroso ruolo di protagonista della progettualità generale sul territorio da parte dell'amministrazione comunale) ma che, in contraddizione con le suddette affermazioni abbiano consentito, di fatto o di diritto si ignora, la programmazione della costruzione di un immenso silos granario nell'area in parola;

a seguito dell'incidente sopra menzionato, ed in vista di un accesso a Napoli giovedì 7 luglio 1988 della commissione ministeriale SEI (Sostanze esplosive ed infiammabili) la popolazione del quartiere aveva inteso mobilitarsi per incontrarla in ordine alla motivazione di tale accesso relativa appunto alla compatibilità del costruendo silos con il popoloso quartiere di San Giovanni a Teduccio nella zona orientale — tutto a rischio — di Napoli —:

quali siano le cause precise dell'incidente occorso alla « BP Humber », le responsabilità emerse ed i danni accertati e se essi siano stati risarciti ed in quale misura e da chi;

ogni notizia utile in ordine alle risultanze dell'accesso della commissione ministeriale SEI relativamente al costruendo silos e della sua compatibilità ambientale ed in termini di sicurezza;

la funzione amministrativa e giuridica del relativo progetto, avuto riguardo sia alla legge, che alle prescrizioni ministeriali, al piano regolatore, alla licenza edilizia e, considerato che, ancora una volta, il comportamento delle autorità preposte, in caso di sinistro come quello

in oggetto, è stato volto a coprire non solo le relative responsabilità ma persino l'incidente stesso, se ritengono che, al contrario, sensibilità ambientale e cultura della prevenzione debbano imporre la puntuale comunicazione degli incidenti agli organi di informazione, anche perché — come si è visto nella fattispecie è mortificante che la verità comunque poi emerga grazie a solerti giornalisti la cui opera non può che denunciare l'omertoso atteggiamento assunto dalle autorità preposte, con una ulteriore caduta della loro immagine pubblica e se quindi, in tale direzione, detta pubblicità dei sinistri e della trasparenza dei fatti, intendano prescrivere. (4-08242)

**RISPOSTA.** — *La prefettura di Napoli cui lo scrivente ha richiesto, in data 28 settembre 1988, notizie in ordine all'incidente occorso alla motonave BP Humber nella zona orientale di Napoli, ha partecipato che la fuoriuscita di notevole quantità di carburante dalla motonave BP Humber riversatosi in mare è stata dovuta al funzionamento difettoso di una valvola.*

*La capitaneria di porto, con l'ausilio dei vigili del fuoco e di ditte specializzate, ha proceduto al recupero di parte di esso ed al relativo disinquinamento; tali operazioni sono terminate in data 22 giugno 1988: pertanto, solo il giorno successivo all'incidente.*

*Per quanto concerne la costruzione e l'esercizio di un impianto silos per cereali che dovrebbe essere realizzato nella vicina zona demaniale marittima Nuova darsena di levante, si fa presente che la società per azioni Italgrani di Napoli, ha ricevuto in consegna dal locale consorzio autonomo del porto una zona demaniale di circa metri quadri 17.500, ubicata nella citata darsena con atto di sottocommissione sottoscritto in data 18 maggio 1987, a seguito di regolare concessione edilizia comunale del 26 maggio 1986, n. 282.*

*I lavori non hanno ancora avuto inizio in quanto la società incaricata non è in possesso di tutte le autorizzazioni necessarie. È intervenuta, altresì, la sospensione*

*della concessione a seguito di conforme decisione del TAR (tribunale amministrativo regionale) Campania, in attesa del deliberato definitivo.*

*Allo scopo di garantire sufficienti condizioni di sicurezza per l'utilizzazione commerciale della nuova darsena, la locale prefettura e il consorzio autonomo del porto di Napoli hanno richiesto un sopralluogo della commissione sostanze esplosive ed infiammabili perché prescriva le adeguate misure di sicurezza da adottare per l'uso commerciale del luogo prescelto.*

*Si è in attesa di conoscere le risultanze del predetto sopralluogo al fine di eventuali future iniziative.*

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

**PARLATO e MANNA.** — *Ai Ministri per i beni culturali ed ambientali e dell'interno. — Per conoscere — premesso: quanto ha formato oggetto delle interrogazioni n. 4-21402 del 7 aprile 1987 e n. 4-05771 del 18 aprile 1988 relative al restauro ed alla valorizzazione al di fuori di ogni intento speculativo di « Palazzo Canale » detto « Palazzo Inglese » (già sede del governatore inglese di Capri, Sir Hudson Lowe, poi carceriere di Napoleone Buonaparte a S. Elena) sito nell'isola di Capri ed immortalato in un bellissimo quadro di Filippo Hackert posto nel palazzo reale di Caserta ed alla risposta prot. n. 2384 — se l'immobile in parola sia stato acquisito dal comune di Capri, se il restauro dell'edificio sia stato effettuato nel rigoroso rispetto delle sue caratteristiche artistiche ed architettoniche, senza modificazioni ed aggiunte e quale sia la destinazione finale dell'immobile, in ogni sua pertinenza ed accessorio, escluso finalmente il pericolo di una sua ottusa destinazione ad uso abitativo e speculativo. (4-10292)*

**RISPOSTA.** — *In data 21 agosto 1981 la sovrintendenza per i beni culturali e archi-*

tettonici di Napoli esprimeva parere favorevole al progetto di restauro del palazzo Canale, detto palazzo Inglese, a Capri, vincolato ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089, con decreto ministeriale 30 maggio 1981, notificato in data 10 settembre 1981 e trasmesso alla conservatoria dei registri immobiliari in data 14 dicembre 1981.

Si segnala che in data 7 gennaio 1988 è stata emessa dichiarazione di pubblica utilità da parte di questo Ministero su richiesta inoltrata dal comune di Capri.

Successivamente questa Amministrazione provvedeva ad emettere ulteriore decreto in data 14 giugno 1988 sostitutivo del precedente.

Inoltre la competente sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli si è espressa favorevolmente in merito all'acquisizione da parte del comune di Capri del palazzo Canale per fini pubblici in un discorso di recupero del patrimonio culturale dell'isola e per soddisfare esigenze di carattere sociale a dimensione più generale che non una utilizzazione meramente residenziale, ma l'immobile non risulta acquisito per ora dal comune.

Per quanto riguarda gli interventi di restauro richiesti dalla predetta sovrintendenza ai sensi della legge 449 del 1987, si precisa che non sono stati accolti in quanto non inseriti dalla stessa in posizione utile per l'accoglimento.

Anche il progetto FIO (fondo investimenti e occupazione) non è stato inserito in programma in quanto non pervenuto entro i termini richiesti.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

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

molti autisti delle compagnie pullman turistici e delle normali linee pubbliche, nei periodi di sosta per le operazioni di carico e scarico dei passeggeri o per l'attesa di questi ultimi impegnati in visite turistiche, tengono, per propria sin-

gola comodità, il motore del mezzo acceso, per usufruire dell'aria condizionata o del riscaldamento. Tale comportamento è riscontrabile anche per gli autobus che rimangono in moto per decine di minuti ai capolinea spesso collocati nel centro cittadino o in zone ad altissima densità abitativa;

tutto ciò comporta un notevolissimo inquinamento sia atmosferico che acustico con conseguente danno per la salute dei cittadini e l'ambiente;

in altri Stati esteri è vietato agli autobus sostare con il motore acceso mentre non è previsto alcun divieto nel nostro codice della strada —:

quali iniziative intende adottare per vietare tale comportamento eliminando tali gravi inconvenienti, e per introdurre una norma conseguente nel nostro ordinamento. (4-05637)

RISPOSTA. — La previsione di una apposita norma legislativa contenente il divieto di tenere acceso il motore degli autobus durante le fermate appare poco opportuna in quanto, a prescindere dalle non poche difficoltà di stabilire la durata minima delle fermate oltre la quale far sussistere l'obbligo dello spegnimento del motore, è necessario, per un suo corretto funzionamento, che il motore diesel, di cui come è noto sono dotati gli autobus, giunga ad elevate temperature, soprattutto nei climi freddi e nella stagione invernale.

Pertanto, in tali circostanze, lo spegnimento del motore non consentirebbe il raggiungimento delle condizioni ottimali di funzionamento, con risultati deleteri anche per quanto concerne l'inquinamento atmosferico.

Si fa per altro osservare che l'inquinamento dovuto ai gas di scarico dipende non tanto dall'utilizzazione continua del motore, quanto dal numero dei veicoli presenti in una stessa area e dalle caratteristiche ambientali di una zona, quali l'ampiezza e la ventilazione delle strade o le costruzioni più o meno intensive, per cui, in ultima analisi, la tutela dell'ambiente

deve essere assicurata, a seconda dei casi, dalle competenti amministrazioni, mediante l'intervento, fra l'altro, su eventuali abusi in relazione alle circostanze locali.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

PIRO. — *Ai Ministri della sanità e degli affari speciali.* — Per conoscere

se corrisponda o meno a verità che il Governo australiano, a seguito del sisma del 23 novembre 1980 che ha colpito, fra l'altro, anche l'Irpinia, ha donato al comune di Avellino una struttura altamente efficiente e oltremodo capace di provvedere alla riabilitazione degli handicappati che tuttora rimane chiusa in contrasto con la finalità della liberalità;

se è vera o meno che il comune di Avellino ha dato in gestione tale struttura della USL n. 4 (Avellino), che, fino ad oggi, non l'ha messa a disposizione degli handicappati che ne hanno, in più circostanze ed insieme alle forze politiche presenti in consiglio comunale di Avellino, sollecitato l'utilizzo;

se corrisponda o meno a verità che altra struttura, pure donata da governi stranieri e situata nel comune di Lapio (Avellino), rimane pur'essa chiusa mentre i portatori di *handicaps*, purtroppo numerosi in questa provincia, sono privati delle cure necessarie e dell'uso degli impianti creati appositamente per loro con mezzi economici donati dall'estero.

(4-01052)

RISPOSTA. — *L'interrogazione investe problematiche d'interesse locale, attinenti a funzioni amministrative di esclusiva competenza — a norma della legge n. 833 del 1978 — delle strutture territoriali del servizio sanitario nazionale e, come tali, sottratte alle attribuzioni operative di questo Ministero.*

*Ad essa, quindi, si può rispondere esclusivamente in base agli iniziali elementi conoscitivi in materia acquisiti dal comune di Avellino, con riserva di successivi aggiornamenti, attraverso il competente com-*

*missariato del Governo, ma si è in condizione di farlo soltanto in modo forzatamente incompleto ed interlocutorio, poiché — a tutt'oggi e nonostante reiterate sollecitazioni — mancano ancora tali indispensabili aggiornamenti.*

*Si è appreso che fin dal 1982 era stato costituito il comitato Australian Southern Italy Earthquake appeal national committee con sede in Melbourne, oggetto di diritto secondo le leggi dello Stato australiano, comitato senza fine di lucro con fini di assistenza e beneficenza mediante interventi di soccorso alle popolazioni dell'Italia meridionale colpite dai terremoti.*

*Tale comitato aveva allora stanziato una somma di danaro per l'importo complessivo di due miliardi di lire, impiegato per la realizzazione su area comunale di un complesso immobiliare costituito da un corpo di fabbrica principale, costituente il centro per la riabilitazione degli infanti disabili e di un corpo di fabbrica secondario, dove sono ubicati i servizi tecnologici e l'alloggio del custode.*

*Per consentire la realizzazione di tale immobile il comune di Avellino mise a disposizione del comitato medesimo un'area in zona ospedaliera di PRG (piano regolatore generale), localizzata in contrada Amoretti.*

*I lavori per la realizzazione del centro di riabilitazione degli infanti disabili sono stati completati nel 1986.*

*Successivamente, con delibera di consiglio comunale del 27 novembre 1986, n. 1176, resa esecutiva il 20 dicembre 1986 dal CORECO (comitato regionale di controllo) è stato approvato lo schema di convenzione per disciplinare i rapporti tra il comitato donante e il comune, nonché lo schema dell'atto di liberalità da stipularsi. Con la richiamata delibera veniva dato mandato alla commissione consiliare per i servizi sociali, l'igiene e la sanità di redigere uno schema articolato di convenzione di concerto con il comitato di gestione dell'USL (unità sanitaria locale) n. 4, per garantire il funzionamento del centro, adempimento di competenza, a norma della legge 833 del 1978 e della legge regionale n. 11 del 1984, della USL territorialmente interes-*

nuta con decreto del 31 gennaio 1987, 10010/SIA, l'autorizzazione prefettizia ad accertare la donazione, il 5 maggio 1987 veniva stipulato tra il comune di Avellino ed il comitato australiano l'atto di liberalità, con cui il comune veniva in pieno possesso del bene individuato come centro di riabilitazione per infanti disabili, realizzato nel comune medesimo in contrada Amoretti.

Redatto dalla competente commissione consiliare lo schema di convenzione da adottarsi con la USL n. 4, tale atto veniva approvato con delibera del consiglio comunale del 13 maggio 1987, n. 239, reso esecutivo dal CORECO in data 3 giugno 1987. La convenzione è stata approvata dal comitato di gestione dell'USL n. 4 in data 4 settembre 1987 e poi ratificata dall'assemblea, tant'è che solo in data 29 settembre 1987 il centro è stato consegnato dal comune all'USL n. 4.

Per quanto attiene, poi, all'utilizzazione del centro da parte dell'USL n. 4, risulta altresì che il suo comitato di gestione, richiamando le specifiche competenze di legge, fin dal 1983 aveva adottato atti deliberativi finalizzati a garantire il funzionamento della struttura.

In particolare, con delibera del 22 aprile 1986, n. 520, ratificata dall'assemblea generale dell'USL con atto del 4 settembre 1986, n. 8, l'USL n. 4 si era impegnata ad utilizzare, in attesa del necessario espletamento dei pubblici concorsi, personale del proprio organico, essendo stata già formalizzata, per altro, presso il competente assessorato regionale, la domanda per l'approvazione della pianta organica relativa al personale individuato dalla legge regionale n. 11 del 1984.

All'atto dell'invio degli elementi fin qui esposti, novembre 1987, approvata la pianta organica del funzionamento del centro riabilitativo sito nel comune di Lapió ed in via di espletamento i relativi concorsi banditi dall'USL n. 3 competente, non era ancora possibile procedere, invece, all'espletamento dei concorsi da parte dell'USL n. 4 per la mancanza della necessaria approvazione da parte dell'assessorato regionale alla sanità.

Si soggiungeva, in tal senso, che soltanto dopo l'approvazione della pianta organica, così come richiesta dall'USL n. 4, rendendosi operativa ed efficace la legge regionale n. 11 del 1984, la stessa unità sanitaria locale sarebbe stata in condizione di dotare del personale necessario la struttura donata dal centro australiano. Restava, comunque, l'intesa di far funzionare il centro riabilitativo con lo spostamento di personale già in servizio presso l'USL n. 4, avvalendosi, eventualmente, di un'apposita convenzione con strutture esterne in possesso dei requisiti richiesti dalla legge regionale n. 11 del 1984.

Appena perverranno dal competente commissariato del Governo gli ulteriori elementi, necessari per un quadro aggiornato delle situazione, si sarà in grado di dare una doverosa, più compiuta risposta, esprimendo fin d'ora il rammarico per le difficoltà che ostacolano, nelle condizioni presenti, gli adempimenti connessi al sindacato ispettivo parlamentare.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: GARAVAGLIA.

POLI BORTONE. — Ai Ministri dei beni culturali e ambientali, dell'ambiente e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

in data 21 ottobre 1988 la sezione dei gruppi ricerca ecologica di Copertino ha inviato alla sovrintendenza per i beni ambientali ed architettonici di Bari, alla prefettura «divisione ambientale di Nardò» all'unità sanitaria locale Le/3 di Copertino, al sindaco di Copertino, all'associazione *pro loco* di Copertino, al direttore dei Gre (gruppi di ricerca ecologica) di Lecce, un esposto per segnalare che nel fossato del castello di Copertino (Lecce) confluiscono acque fetide di dubbia provenienza;

occorre evitare che detto fossato diventi una discarica abusiva di acque sporche e di rifiuti solidi urbani;

il castello di Copertino costituisce per l'intero Salento un elemento di attrazione turistica internazionale e come tale

va tutelato e valorizzato per consentirne al massimo la fruizione;

l'amministrazione comunale di Copertino non ha mostrato grande interesse per il problema su esposto —:

per sapere, ciascuno per la sua competenza, come intendano intervenire.

(4-11240)

**RISPOSTA.** — *Questo Ministero fa presente preliminarmente di aver dato seguito alla segnalazione inoltrata dalla sezione gruppi di ricerca ecologica di Copertino, sollecitando l'amministrazione comunale a provvedere ad eliminare la causa delle infiltrazioni di liquami riscontrate nel fossato del castello.*

*Infatti nel corso del successivo sopralluogo tecnico effettuato dalla sovrintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Bari si constatò che la discarica dei liquami proveniva da un'abitazione privata situata nelle vicinanze del castello.*

*Lo stesso pretore del mandamento di Nardò aveva disposto nel frattempo il sequestro giudiziale di un muro del fabbricato a confine con il fossato del castello sito alla via F. Crispi 18, del quale la polizia municipale di Copertino trasmise alla sovrintendenza di Bari copia del processo verbale di avvenuto adempimento dell'ordine pretorile.*

*Anche il sindaco per parte sua emise ordinanza di impermeabilizzazione delle pareti del pozzo nero incrinato, alla quale i signori Quarta e Verdesca, destinatari del provvedimento amministrativo, ottemperavano al punto che l'ufficio tecnico - sezione urbanistica - del comune di Copertino, interrogato sulla questione, ha potuto successivamente confermare nel corso del colloquio telefonico l'assenza di perdite di liquami dal suddetto pozzo.*

*Alla luce di quanto sopra, si può sufficientemente attestare che il problema oggetto della interrogazione ha trovato adeguata soluzione.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: **BONO PARRINO.**

**POLVERARI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere —

considerato che la linea ferroviaria Milano-Bergamo via Carnate, la cui utenza è composta esclusivamente da un notevole traffico di lavoratori e studenti, nonostante sia una relazione molto importante, risulta trascurata da tempo senza investimenti, con materiale viaggiante molto vecchio, subendo per questo frequenti ritardi e disagi. (Lo stato di abbandono si evince anche dal fatto che la Stazione di Paderno Robbiate è priva del telefono esterno e non è allacciata vicino alla rete del metano);

ricordato che, gli orari dei treni sarebbero da rivedere perché ancorati a vecchie e superate esigenze essendo ormai dismesse le grandi industrie di Milano e dintorni;

rilevato che, la maggioranza degli utenti è ora occupata nel terziario e l'introduzione dell'orario flessibile ha di fatto posticipato l'entrata nei luoghi di lavoro facendo emergere l'inderogabile esigenza di un treno per Milano da inserire nella fascia delle 7.22 e 8.57, possibilmente nell'orario 7.45/8.00;

tenuto conto che, in particolare sarebbero da riesaminare gli orari dei treni in partenza da Milano nel primo pomeriggio, i cui utenti, studenti e lavoratori (soprattutto donne), usufruiscono del *part-time* recentemente introdotto e già largamente diffuso;

a tal uopo si segnala, ad esempio, che il treno da Milano Porta Garibaldi delle ore 13.15 arriva a Carnate alle ore 13.47 e che la coincidenza per Bergamo è alle ore 14.12 con una sosta di ben 25 minuti;

sarebbe inoltre anche necessario l'inserimento della coincidenza per Bergamo, del treno da Milano Centrale per Lecco delle ore 14.05, a Carnate alle 14.24;

si propone, altresì, il superamento di vecchi regolamenti per cui non risulta possibile utilizzare i terni della linea Mi-

lano-Lecco, più veloci e meglio servita, con il tesserino da parte degli utenti di Paderno-Robbiate —:

quali iniziative intenda prendere al fine di favorire le predette esigenze, dei menzionati utenti, i quali, altrimenti, si vedrebbero costretti a pesanti sacrifici per il raggiungimento del posto di lavoro o di studio. (4-07283)

**RISPOSTA.** — *L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che sulla linea Milano-Carnate-Bergamo circolano complessivamente 30 treni di cui 13 con materiale ordinario, prevalentemente di tipo vicinale e locale E424 e 17 con materiale leggero (Ale).*

*A causa delle soggezioni relative al transito sul fiume Adda, fra le stazioni di Paderno e Calusco sono ammesse a circolare solo le locomotive E626, E424 ed E636, che percorrono la linea a 15 chilometri orari e non è invece possibile utilizzare le locomotive gruppo E656, E632 ed E633, che porterebbero ad una riduzione dei tempi di percorrenza.*

*Nelle ore di punta i treni sono cadenzati ogni 20 minuti da Bergamo ed intercalati da Carnate con quelli della linea Lecco-Milano.*

*Il ritardo medio dei treni nei mesi di maggio, giugno e luglio 1988 è stato rispettivamente di minuti 3.52, 4.09 e 3.04.*

*L'ente ha reso noto che per quanto riguarda l'inserimento di un nuovo treno in partenza da Bergamo fra le ore 7.45 e le 8, attualmente, tale richiesta non può essere soddisfatta per mancanza di mezzi e personale.*

*Circa l'eccessivo tempo di attesa per la coincidenza a Carnate fra il treno in partenza da Milano alle ore 13.15 e in arrivo alle 13.47 a Carnate e quello in partenza alle ore 14.12 per Bergamo, l'ente ha fatto rilevare che in partenza da Milano esistono altri due treni, uno alle 13.08 e l'altro alle 15.03.*

*Per altro, al momento, non risulta possibile ridurre i tempi di attesa fra i due treni per motivi di circolazione e di manovra a Carnate del corrispondente treno 10470 pro-*

*veniente da Bergamo e in arrivo a Carnate alle ore 13.18 (non anticipabile perché utilizzato da studenti).*

*Comunque, l'ente ha assicurato che è allo studio una riforma dell'intero settore abbonamenti, che dovrebbe apportare modifiche ai criteri, attualmente vigenti, di ammissione degli abbonati sui treni.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

**PROCACCI, ANDREIS e SALVOLDI.** — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali, dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

*da oltre 9 anni si tenta di portare avanti il progetto relativo al canale emiliano-romagnolo, che comporta il taglio di tutti i cardì e decumani della centuriazione romana del Cesenate, risalente al 1° secolo a.C., unica testimonianza del genere in Europa;*

*tale progetto ha provocato la mobilitazione delle associazioni ambientaliste e dei cittadini, per cui sono state presentate in passato diverse interrogazioni, sia al Parlamento italiano che al Parlamento europeo;*

*è stato recentemente reso noto che il più elevato stanziamento alla regione Emilia-Romagna da parte del FIO (Fondo investimenti occupazione), per una somma di 48 miliardi e 457 milioni, è stato destinato alla realizzazione del 16° lotto, a serpentina, del canale emiliano-romagnolo;*

*il Ministro dei beni culturali ed ambientali con decreto 21 gennaio 1985 ha notificato a 30 proprietari o detentori di terreni centuriati l'apposizione di vincoli, ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089, tutelando solo in minima parte il territorio centuriato ed esponendolo, quindi, allo scempio che comporta la realizzazione del canale;*

*se i Ministri non ritengano opportuno imporre un vincolo su tutta l'area*

interessata dalla centuriazione e non parzialmente come da vigente decreto del Ministero dei beni culturali e ambientali;

se non ritengano inoltre opportuno seguire le indicazioni delle associazioni ambientaliste (Italia Nostra WWF, Unione Agricoltori, ecc.) che hanno suggerito la congiungente Pisignano-Villalta quale tracciato rettilineo al limite-nord della Centuriazione, in luogo del percorso « a serpentina » che troncherebbe tutti i cardi e decumani al centro del reticolo centuriato. (4-07153)

**RISPOSTA.** — *L'area della centuriazione romana di Cesena (Forlì), ancora perfettamente conservata, data la necessità di salvaguardare la sua integrità, venne inserita dalla sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna, previo accordo con la sovrintendenza archeologica di Bologna, fra le aree proposte ai sensi del punto 2 del decreto ministeriale 21 settembre 1984; successivamente venne proposto alla commissione provinciale per le bellezze naturali di Forlì uno specifico vincolo ai sensi della legge 1497 del 1939, vincolo al quale poi la zona venne a tutti gli effetti sottoposta in seguito alla promulgazione della legge dell'8 agosto 1985, n. 431 (cosiddetta legge Galasso).*

*Contemporaneamente la predetta sovrintendenza archeologica, nell'ambito di un progetto di vincolo di tutta l'area e in funzione specifica di tutelare la centuriazione nei riguardi del paesaggio del canale emiliano romagnolo predisponendo il vincolo ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089 di due maglie esemplificative della centuriazione nella zona nord-ovest dell'area centuriata, in corrispondenza del percorso del canale emiliano-romagnolo (CER), vincolo diventato esecutivo in data 21 gennaio 1985 e notificato in data 28 febbraio 1985.*

*Per quanto riguarda specificatamente il canale emiliano-romagnolo, il tratto che interessa la centuriazione cesenate è il sedicesimo lotto, tronco Bevano-Pisciatello, il cui percorso, previsto in un primo tempo rettilineo, ma sbieco rispetto alle maglie centuriali, era stato modificato secondo un an-*

*damento a serpentina che rispettava in linea di massima la disposizione della campagna, pur incidendo pesantemente nel paesaggio e sulle numerose aree archeologiche già evidenziate.*

*Il progetto di percorso a serpentina riceveva parere negativo dalla sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna in data 21 luglio 1976, protocollo 7721. Successivamente, in seguito ad un vasto ed articolato confronto fra il consorzio di bonifica, da cui dipende il progetto del CER, la sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna, la sovrintendenza archeologica di Bologna, attraverso i rispettivi funzionari, organizzazioni e associazioni diverse e gli enti interessati, si giunse alla presentazione di un nuovo progetto che, rimanendo buono sotto l'aspetto tecnico-economico ed agrario, cercava di limitare l'impatto negativo sul territorio. Il progetto che, presentato in data 31 maggio 1987, prevede una drastica riduzione della larghezza di occupazione, il contenimento dell'altezza degli argini sul piano di campagna, l'introduzione di tratti completamente interrati, alcuni a pressione, riceveva il parere favorevole, per quanto di competenza, della sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna in data 29 agosto 1987, n. 9851, e della sovrintendenza archeologica di Bologna in data 16 giugno 1987, n. 4580, e 27 giugno 1987, n. 4839, e veniva inviato per il parere definitivo al Ministero.*

*Il Ministero dei beni culturali e ambientali, con nota del 23 ottobre 1987, n. 6731, sentiti i comitati per i beni ambientali e architettonici e per i beni archeologici, esprimeva parere favorevole in ordine alla realizzazione del progetto, invitando comunque il consorzio a migliorarne il tracciato, riducendo il numero delle curve ed affidando alla sovrintendenza archeologica il compito di definire in sede esecutiva il rispetto di queste raccomandazioni. Successivamente inoltre, in data 24 settembre 1988, n. 7340, il Ministero dei beni culturali e ambientali confermava il parere favorevole al progetto di percorso del CER, pur rimarcandone l'inevitabile impatto negativo sul-*



*l'ambiente e, riconoscendone le necessità tecniche ed economiche, riproponeva alcune varianti al percorso stesso, sempre relativamente al tratto a serpentina.*

*La sovrintendenza archeologica procedeva quindi ad accordarsi con il consorzio di bonifica per la supervisione scientifica del primo tratto dei lavori di scavo per le varianti da apportare ai successivi, secondo i suggerimenti ministeriali. Si è proceduto all'appalto dei lavori e al loro inizio relativamente al completamento del tracciato del quindicesimo lotto e l'inizio del sedicesimo, quando questo Ministero, con fonogramma in data 20 ottobre 1988, dietro ulteriore ed ancora più approfondito esame, imponeva la modifica del tracciato già autorizzato, ordinandone lo spostamento al di fuori delle due maglie centuriali vincolate ai sensi della legge 1089 del 1939 e quindi aumentando, di fatto, il numero di gomiti imposti al percorso del canale stesso.*

*In seguito, in base anche ad una serie di sopralluoghi e a pareri di organi tecnici, il Ministero in data 24 febbraio 1989, n. 2199, verificata come non praticabile l'ipotesi di uno spostamento del CER al di fuori della zona centuriata per necessità tecniche, in base anche alle gravi esigenze idriche, autorizzava nuovamente la soluzione del tracciato originario del canale, con le modifiche suggerite dal consiglio nazionale (eliminazione del maggior numero di gomiti) a condizione che vengano posti in essere tutti i mezzi idonei a diminuire l'impatto con le presenze archeologiche e che i lavori vengano realizzati sotto controllo continuo della sovrintendenza archeologica a predisporre altri vincoli nella zona, al fine di preservare altre maglie centuriali esemplificative.*

*Attualmente la sovrintendenza archeologica sta attuando incontri con il consorzio di bonifica per ottemperare alle nuove disposizioni ministeriali; è in atto inoltre un ricorso al TAR da parte del consorzio di bonifica contro la sospensione dei lavori disposta dal Ministero dei beni culturali e ambientali in data 20 ottobre 1988.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

RALLO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che

il porto di Catania è uno dei maggiori approdi della Sicilia sia per il traffico passeggeri che per quello mercantile nonché luogo di sosta invernale per moltissimi natanti di piccolo e medio cabotaggio;

già nel passato si sono verificate delle violente mareggiate che hanno dato luogo a gravi danni sia alle imbarcazioni che alle strutture del porto;

più volte le autorità portuali hanno richiesto il necessario e indilazionabile consolidamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Catania —:

se non intendono provvedere urgentemente alla esecuzione dei lavori necessari prima del sopraggiungere della stagione autunnale. (4-07358)

RALLO. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che

è stata presentata dall'interrogante una precedente interrogazione a risposta scritta nel mese di luglio 1988;

il porto di Catania è stato negli anni passati investito più volte da violente mareggiate che hanno arrecato notevoli danni sia alle innumerevoli imbarcazioni che trovano approdo lungo il molo sia alle stesse strutture portuali per cui è necessario un consolidamento e rafforzamento dello stesso, che il genio civile opere marittime di Palermo ha, in data 30 settembre 1988, per i motivi sopra esposti, presentato al Ministero dei lavori pubblici una scheda progettuale (prot. 11026) per un finanziamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 31, legge 67/88, relativa a lavori di consolidamento del Molo Foraneo, adeguamento banchina testata e sporgente centrale, escavazione per il ripristino dei fondali del bacino, il tutto per un importo di circa 47 miliardi —:

se non intendano accelerare urgentemente l'iter per l'approvazione del sopra-

citato finanziamento al fine di assicurare questi improcrastinabili interventi necessari alla difesa ed all'agibilità del porto di Catania che è sicuramente uno tra i maggiori approdi della Sicilia sia per il traffico passeggeri che per quello mercantile. (4-09038)

**RISPOSTA.** — *Il Ministero della marina mercantile ha comunicato di essere competente, per quanto attiene alle opere marittime, per la sola programmazione di concerto; si fa presente pertanto che sono stati appaltati e di recente iniziati:*

a) *i lavori di consolidamento del molo foraneo dalla progressiva 1150 alla 1275 - importo di progetto lire 3 miliardi;*

b) *i lavori di adeguamento a metri 12,00 della banchina F. Crispi nel tratto tra le progressive 74,00-150,00 - importo di progetto lire 2.200.000.000.*

*Di prossimo appalto:*

a) *lavori di adeguamento a metri 12,00 della banchina di testata e di levante dello sporgente centrale - importo di progetto lire 15 miliardi;*

b) *lavori di escavazione per il ripristino dei fondali nel bacino e dell'imboccatura portuale - importo di progetto lire 10 miliardi;*

c) *lavori di consolidamento del molo foraneo dalla progressiva 0,00 alla 989,50 e dalla 1391 alla 1825 - importo di progetto lire 19.800.000.000.*

**Il Ministro dei lavori pubblici:**  
**FERRI.**

**RAUTI.** — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere se intende intervenire per il restauro della pregevole chiesa parrocchiale di San Michele Arcangelo, di Strangolagalli (Frosinone). I lavori necessari appaiono particolarmente urgenti, perché anche la copertura del tempio dev'essere riparata, ad evitare ulteriori infiltrazioni d'acqua. Già

adesso, le conseguenze dell'umidità sono visibili in varie parti del monumento, esistente già nel secolo XIV, come attestano alcuni documenti, ed è stato restaurato radicalmente nel settecento, quando ha assunto l'aspetto che tuttora conserva. Durante i lavori effettuati nel secolo XVIII tornò alla luce una iscrizione latina di notevole interesse su una lastra di pietra locale che fu poi murata su una parete del campanile della chiesa. Il parroco don Santino Cilelli è alla ricerca di fondi per poter effettuare un intervento non provvisorio, in quanto la gravità dello stato in cui si trova la « copertura a canali » richiede un rifacimento completo. Dopo questi lavori più necessari, che non sembra si possono realizzare a breve termine, si dovrà intervenire sugli stucchi e gli elementi decorativi interni che l'umidità ha rovinato. In modo particolare, le decorazioni della volta e i dipinti dell'arco trionfale hanno subito profondi e vistosi danni. Le piogge invernali, che sono vicine, aggraveranno sicuramente lo stato in cui versa il monumento. (4-09154)

**RISPOSTA.** — *Questa Amministrazione è da tempo a conoscenza dello stato di degrado della chiesa in questione e più volte, a seguito di sopralluoghi effettuati anche nel periodo immediatamente successivo agli eventi sismici del maggio 1984, la competente sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio ha accertato lesioni presenti nella facciata, il distacco tra la medesima e la volta, nella parte interna, le lesioni sull'arco trionfale ed il generale dissesto delle coperture già presente da tempo nel monumentale edificio.*

*Tuttavia, data la ricchezza del panorama artistico della provincia di Frosinone, non è stato possibile inserire detta chiesa nei programmi di cui alla legge n. 363 del 1984.*

*Si valuterà, comunque, l'opportunità di inserire l'intervento sulla chiesa in oggetto nei prossimi programmi di restauro.*

**Il Ministro dei beni culturali e ambientali:** **BONO PARRINO.**

RENZULLI. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premessa l'indispensabilità della realizzazione del secondo ponte sul Piave nella città di Belluno — quali siano le motivazioni che ostano alla realizzazione di tale opera. (4-09101)

RISPOSTA. — *La sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici per il Veneto non si è mai dichiarata contraria alla realizzazione di un nuovo ponte sul Piave a Belluno.*

*Ha espresso parere negativo al progetto presentato dal comune di Belluno in quanto l'attraversamento del fiume Piave era previsto in corrispondenza della confluenza con il torrente Ardo, nel punto di massima larghezza dell'alveo, e comportava pertanto l'esecuzione di un manufatto in forma di viadotto curvilineo di cinque campate di metri 47 ciascuna, con uno sviluppo totale di metri 250 escluse le opere di accesso.*

*Tale manufatto, se realizzato, per la sua consistenza dimensionale avrebbe inciso negativamente nella fruizione visiva della città storica, posta in posizione emergente, nel suo rapporto con il fiume. Pertanto con decreto ministeriale 2 settembre 1988 è stata annullata l'autorizzazione della provincia di Belluno relativa alla costruzione del ponte.*

*Si è contemporaneamente studiata una soluzione alternativa di minore impatto da un punto di vista paesaggistico.*

*Successivamente, quindi, è stato presentato a questa Amministrazione un secondo progetto prevedendo l'attraversamento del Piave a Punta d'Anta; soluzione, inizialmente prevista anche nel piano regolatore generale di Belluno, alla quale la sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici del Veneto si è sempre dimostrata favorevole, in quanto la realizzazione di un ponte di più ridotte dimensioni, in un punto di minor larghezza dell'alveo e lontano dal centro storico, avrebbe causato un minor impatto sia ambientale sia paesaggistico.*

*A quest'ultima soluzione si è dimostrato favorevole il Ministero in data 13 febbraio 1989.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: BONO PARRINO.

RONCHI. — *Al Ministri dei trasporti e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

*è in via di attuazione un piano di sviluppo dell'aeroporto cittadino di Forlì « Ridolfi » il quale prevede l'istituzione di voli di linea;*

*in questi ultimi anni si è consentito l'estendersi degli insediamenti abitativi fin sotto la linea di volo degli aerei;*

*nel 1979 già si era creata una situazione di grave pericolo per le migliaia di persone che vivono nelle vicinanze quando un aereo era precipitato in pieno quartiere —;*

*quali iniziative si intendano prendere per veder garantita l'incolumità e la salute psico-fisica dei cittadini di Forlì residenti nelle zone adiacenti all'aeroporto « Ridolfi ».* (4-01068)

RISPOSTA. — *La situazione di grave pericolo verificatasi nel 1979 è da ritenersi conseguente alla decisione presa dal pilota che, pur sapendo della inefficienza di una radioassistenza, volle tentare comunque, in condizioni proibitive, l'atterraggio.*

*Per quanto poi riguarda l'incolumità e la salute dei cittadini di Forlì residenti nelle zone suddette, si può assicurare che per quanto si riferisce all'aeroporto Ridolfi, pur con il previsto incremento di voli, continueranno a sussistere gli stessi parametri di sicurezza che hanno gli altri aeroporti italiani in quanto conformi alla normativa ICAO (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale).*

*Infine, in merito al rumore, si rammenta che il progresso tecnologico ha permesso la realizzazione di aeromobili molto più silenziosi di quelli della prima genera-*

zione, e che, per il futuro, potranno essere studiate opportune procedure antirumore.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

RONCHI. — Al Ministro per il coordinamento della protezione civile. — Per sapere — premesso che

da organi di stampa (Sole 24 ore del 14 dicembre 1988) si apprende che il servizio di protezione civile della Calabria non può di fatto intervenire, dato che nessuno degli automezzi è stato revisionato, tanto che alcuni di questi mezzi hanno avuto il libretto di circolazione sequestrato dalla Guardia di finanza, che ha elevato inoltre multe ai malcapitati autisti;

che i lavoratori della protezione civile, non avendo ottenuto un adeguato inquadramento, svolgono un orario di lavoro « impiegatizio » che inizia alle 7 e termina alle 14, ovviamente con chiusura il sabato e la domenica;

i 70 dipendenti non partecipano ad alcuna attività addestrativa e stanno tutto il giorno chiusi nel capannone di 2.000 metri quadri alla periferia di Catanzaro;

la dotazione di attrezzature non comprende, ed è una constatazione raggeggiante, semplici materiali quali manichette di ricordo nelle autobotti, piccoli motori per il drenaggio delle acque, mentre i grandi gruppi elettrogeni (questi ci sono) rimangono inutilizzati perché non vi sono mezzi per trasportarli —:

se quanto riportato in premessa risulta al ministro;

se si siano individuati i responsabili dell'attuale gestione della protezione civile nella regione Calabria, e quali provvedimenti si intendano prendere per sanare una situazione come quella sopra esposta. (4-10440)

RISPOSTA. — A seguito del temporale abbattutosi nel comune di Bagnara, l'assessore alla protezione civile della regione Ca-

labria ha provveduto ad inviare, alle ore 11 del 16 novembre 1988, dietro richiesta del comune presentata nella medesima data, i mezzi necessari.

La regione Calabria ha, altresì, informato che il comune di Bagnara nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile ed ottobre 1988 ha goduto di interventi, da parte del servizio della protezione civile della regione Calabria, per complessive 59 giornate lavorative. In tali giornate sono stati impegnati 229 operatori per 3.300 ore d'intervento, delle quali 1.710 in straordinario e numerosi mezzi speciali che hanno coperto percorrenze per globali 12.771 chilometri.

Per quanto riguarda le notizie in merito all'impossibilità dei mezzi di circolare, a causa di mancate revisioni, si fa presente, sempre secondo quanto comunicato dalla regione Calabria, che la notizia, presumibilmente, si riferisce ad avvenimento accaduto in data di gran lunga anteriore a quella dell'emergenza Bagnara, riguardante solo due mezzi, rispetto ai 64 in dotazione del servizio protezione civile, contravvenzionati ai sensi dell'articolo 55 del codice della strada (con ammenda di lire 12 mila), per infrazione di natura amministrativa, correlata a mancata revisione.

La regione Calabria rileva, comunque, al riguardo come il competente servizio dell'autoparco avesse, antecedentemente alla contravvenzione, formalizzato la procedura necessaria per la revisione degli automezzi.

In merito all'utilizzo delle risorse umane operanti nel settore della protezione civile la regione Calabria, rileva, prioritariamente, che il personale impegnato in attività di protezione civile proviene dal settore forestazione in virtù di specifica disposizione legislativa disciplinante in tal senso.

Nell'espletamento delle attività di protezione civile il predetto personale mantiene lo status giuridico ed economico del rapporto originario.

Ciò premesso, si rileva che l'orario lavorativo ordinario è compreso tra le ore 7 e le ore 14.

Nei casi di necessità, il personale presta, altresì, attività lavorativa in orario straordinario.

*L'assessorato alla protezione civile della regione Calabria fa presente che è in atto una vertenza sindacale da parte del predetto personale avverso la manifestata volontà dell'assessorato di ripristinare la turnazione del personale in 24 ore.*

*La Regione ha ritenuto doveroso, ribadire, comunque, che il predetto personale ha partecipato, per circa cinque mesi a corsi addestrativi specifici, poi sospesi per inadempienza della società officiata all'espletamento dei predetti corsi.*

*Per quanto concerne, infine, i mezzi e le attrezzature in dotazione della regione Calabria per l'espletamento di attività di protezione civile, il competente assessorato fa presente che negli anni tale dotazione si è ridotta per usura.*

*L'assessorato alla protezione civile ha provveduto, comunque, a porre in essere gli adempimenti necessari per il reintegro dei mezzi usurati.*

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

**RUSSO FRANCO, TAMINO e RUSSO SPENA.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità.* — Per conoscere, premesso che:

nei giorni scorsi a Guidonia un ennesimo incidente sul lavoro ha provocato il ferimento grave di Pierino Costantini, ricoverato in prognosi riservata all'ospedale di Tivoli;

alcuni giorni prima un altro incidente nelle cave di travertino della zona ha causato due feriti con un femore rotto e trauma cranico;

un anno fa tre morti si sono aggiunti agli innumerevoli « caduti del lavoro » degli anni precedenti;

i rischi nelle cave sono tanti: dalla caduta delle bancate, che possono schiacciare gli operai, all'elettricità per la presenza di cavi elettrici e di acqua; dal rischio di essere uccisi da un masso di travertino trasportato dal carroponte a quello di essere colpiti dal filo diamantato che taglia la pietra e che, quando si spezza, sembra una frusta impazzita;

le leggi che dovrebbero garantire la sicurezza nel lavoro sono vecchie e antiquate, scritte troppi anni fa non prevedono i rischi e le possibilità connesse all'avanzamento della tecnologia;

con lo scioglimento dell'ENPI, le competenze in materia di sicurezza sono passate all'istituto minerario che non riesce a svolgere il suo compito di controllo dei luoghi di lavoro e delle attrezzature utilizzate;

la cura e la prevenzione delle malattie professionali sono ora di competenza delle USL;

il centro di medicina industriale aperto dalla USL 26 di Tivoli a Bagni Albule non riesce a fare diagnosi precise, si limita a fare *screening* di massa, a inviare i casi sospetti all'ospedale data la scarsità di personale — un solo medico in servizio — e di attrezzature;

i cavaatori sono tra i lavoratori più ricattati, spesso obbligati a svolgere da soli lavori di squadra, o a fare mansioni diverse da quelle per cui sono stati assunti, straordinari e cottimo sono all'ordine del giorno nonostante cassa integrazione e licenziamenti —;

quali provvedimenti intendano prendere perché siano garantiti ai lavoratori delle cave i più elementari diritti alla salute e alla sicurezza nel lavoro e a rapporti di lavoro rispettosi dei diritti sindacali e del singolo lavoratore.

(4-02532)

**RISPOSTA.** — *Al fine di intervenire fattivamente e preventivamente sulla salvaguardia della salute di quanti operano nelle attività minerarie e nella tutela dell'ambiente lavorativo, l'amministrazione regionale del Lazio, responsabilmente, con propria circolare ha individuato nelle unità sanitarie locali e nell'ufficio di polizia mineraria dell'assessorato regionale competente in materia, i soggetti cui affidare ogni incombenza in proposito.*

Tale collaborazione, arricchita da dati informativi e opportune analisi, dovrebbe far sì che l'attività di vigilanza, prevista dall'articolo 19 della legge regionale n. 1 del 1980, possa essere espressa efficacemente ed offrire ampie necessarie garanzie.

A seguito dell'accoglimento della mozione presentata da alcuni consiglieri regionali, il presidente del consiglio regionale del Lazio con decreto datato 2 gennaio 1989 ha istituito una commissione di indagine sulla sicurezza delle cave.

Con decreto 30 aprile 1988, poi, detta commissione è stata rettificata nel numero dei componenti.

Il Ministro per gli affari regionali e le riforme istituzionali: MACCANICO.

SANTONASTASO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

si verificano, ormai con frequenza ed in tutta Italia, episodi di irregolarità nello svolgimento degli esami per conseguire la patente di guida;

il superamento di detto esame è divenuto una pura formalità —:

a) quali provvedimenti saranno presi, al più presto, per far fronte ad una simile situazione;

b) se intenda eliminare la figura dell'esaminatore unico, istituendo una commissione di esame per la valutazione dell'idoneità del candidato, soprattutto nella prova pratica. (4-08821)

RISPOSTA. — Con legge 18 marzo 1988, n. 111, istitutiva della patente comunitaria, sono state introdotte alcune innovazioni in merito allo svolgimento degli esami per il conseguimento della patente di guida.

Con successivi decreti di attuazione è stato previsto, oltre alla modifica dei programmi di esame, anche un corso di aggiornamento per gli esaminatori, con colloquio finale, al fine di conservare l'abilitazione a tale funzione.

Inoltre, è attualmente allo studio la possibilità di sostituire, mediante la predisposizione di apposita normativa, l'esaminatore unico con una commissione esaminatrice.

Per altro, l'effettuazione della prova orale mediante l'utilizzo di questionari ha reso praticamente inutile qualsiasi forma di rapporto diretto tra candidati ed esaminatori.

Si informa inoltre, per quanto concerne la prova pratica di guida che, conformemente a quanto stabilito dalla predetta legge n. 111 del 1988, sono in corso di istituzione schede sulle quali l'esaminatore dovrà riportare le manovre fatte eseguire dal candidato, con il giudizio su ogni singola manovra.

In tal modo il giudizio finale diverrà senz'altro più uniforme tra i singoli esaminatori e l'esame di guida, così come articolato, si andrà senz'altro ad adeguare ai livelli auspicati dalla Comunità europea.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

SCALIA, CEDERNA e PROCACCI. — Al Ministro dei beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:

il cancro del bronzo sta distruggendo la porta principale della cattedrale di Troia, in provincia di Foggia;

la bellissima porta bronzea, commissionata dal vescovo Guglielmo nel 1119 ad Oderisio da Benevento, presenta nella parte superiore gravissimi danni; irriconoscibili se non addirittura scomparse varie figure ed incisioni;

il presidente della Edicoop e del gruppo La Refola Bortone, di fronte alla inspiegabile insensibilità e indifferenza di enti e istituzioni pubblici ha lanciato una pubblica sottoscrizione e ha proposto alle varie associazioni culturali e ambientaliste di costituire un comitato per la salvaguardia del capolavoro di Oderisio da Benevento;

ricca di incognite, simbolismi, la porta è suddivisa in 26 formelle, la cui delicatezza si alterna alla forza dirom-

penne delle cornici, dei mascheroni di leoni con anelli tra i denti, dei draghi reggipicchiotti di ottima fattura e squisita fantasia artistica;

da informazioni assunte risulta che sarebbero stati stanziati per il recupero della porta circa 50 milioni di lire, a fronte di una cifra necessaria che raggiunge i 200 —;

se il ministro interrogato intenda intervenire con urgenza per risolvere il surrichiamato problema, integrando eventualmente la cifra stanziata per il recupero e il restauro della porta. (4-11010)

**RISPOSTA.** — *La porta in bronzo che adorna il portale del prospetto principale della cattedrale di Troia presenta vistosi segni di degrado fisico e meccanico. Le superfici dei pannelli medioevali in bronzo risultano ricoperte da un sottile strato di prodotti di corrosione; gli altri pannelli realizzati nel 1691 mostrano, invece, numerose bolle e porosità da gas di fusione. Dal punto di vista meccanico, poi, la porta presenta una serie di danni e difetti strutturali: cedimento dei cardini, imbracamento del retrostante supporto ligneo, corrosione dei chiodi in ferro che vincolano i pannelli, eccetera.*

*Per far fronte al restauro della succitata porta questo Ministero con i fondi della legge 29 ottobre 1987, n. 449, concernente interventi urgenti di adeguamento strutturale e funzionale di immobili destinati a musei, archivi e provvedimenti urgenti a sostegno delle attività culturali ha predisposto, con decreto ministeriale 11 novembre 1988, un contributo di lire 50 milioni.*

*Con il succitato contributo non è possibile, in linea di massima, coprire l'effettivo costo dei lavori di restauro; tuttavia detta cifra risulta indispensabile sia per porre in atto, nell'immediato, quei dispositivi preliminari di salvaguardia del reperto e sia per poter intraprendere tutta quella serie di indagini chimico-fisico-meccaniche al fine di conoscere l'esatta portata dei fenomeni di degrado e di preventivare, con esattezza, il*

*costo totale dei lavori di consolidamento statico e di restauro artistico della porta in argomento.*

*Per il completo recupero del bene dovranno essere concessi ulteriori finanziamenti, compatibilmente con la disponibilità finanziaria del Ministero.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: **BONO PARRINO.**

**SERVELLO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza dei disagi cui è sottoposto l'automobilista a causa delle lungaggini del disbrigo delle pratiche da parte degli uffici provinciali della motorizzazione civile di Milano.

Per sapere — considerato che:

l'ufficio delle immatricolazioni impiega almeno sei mesi per il rilascio delle carte di circolazione degli autoveicoli e, per quanto riguarda i duplicati di detti documenti, occorre un tempo medio di un anno;

per il trasporto merce per conto terzi, l'attività è praticamente bloccata, e non è stata applicata la legge n. 377 del 10 dicembre 1980 (credito agevolato per il trasporto merce per conto terzi);

nonostante i ripetuti richiami e solleciti da parte della Cee, a Milano le revisioni sono in arretrato di circa un anno, e ciò comporta un danno non trascurabile agli utenti, specialmente a quelli che vivono con l'autotrasporto;

il settore revisioni ha regolarmente funzionato fino al novembre dello scorso anno, ma, che dopo tale data, nonostante l'organico sia stato aumentato di circa il 50 per cento, si sono verificati disservizi e ritardi dovuti, certamente, alla assoluta mancanza di esperienza del personale nuovo assunto;

per quanto riguarda gli esami di conducenti, valgono le considerazioni espresse al paragrafo precedente —

se è vero che all'Ufficio provinciale di Milano sia stato assegnato, si ignora

con quali criteri, un dirigente senza precedente provata esperienza a condurre un ufficio di rilevante importanza; si chiede, infine, quali misure si intendono adottare per assicurare un normale funzionamento agli uffici della motorizzazione civile di Milano. (4-08750)

**RISPOSTA.** — *Nel corso del 1988, il ritardo nelle operazioni di immatricolazione delle vetture o di duplicato della carta di circolazione è rimasto compreso fra i 30 ed i 50 giorni, e le carte di circolazione sono state consegnate, in via di massima, entro il periodo di validità del foglio di via rilasciato con scadenza a 60 giorni.*

*Per quanto concerne i termini di scadenza delle revisioni di automoveicoli, questi, proprio a causa della ben nota situazione in cui versa l'ufficio di Milano, sono stati prorogati definitivamente al 31 dicembre 1988 con decreto ministeriale 30 giugno 1988, mentre la prenotazione apposta sulle domande di revisione, ai sensi dell'articolo 4, terzo comma del decreto ministeriale 29 gennaio 1981, consente la circolazione dei veicoli anche oltre i termini della scadenza fissata.*

*Pur rilevandosi un notevole stato di difficoltà nell'organizzazione interna dell'ufficio di Milano, che deve affrontare una gravosa mole di lavoro, appare tuttavia che il disagio dell'utenza sia stato notevolmente ridotto, in quanto l'effettuazione dell'operazione è stata rinviata, al massimo, alla scadenza della prenotazione fissata.*

*Infine, relativamente all'esame per il conseguimento della patente di guida, si fa presente che nell'anno 1988 il ritardo che mediamente si verifica fra la data di presentazione della domanda di esame, ovvero di duplicato o conversione della patente, e la data di riferimento della domanda stessa nel sistema meccanizzato è dell'ordine di 15-20 giorni, mentre il ritardo medio fra ultimo esame sostenuto e data di emissione della patente è risultato di circa sei giorni, per cui i valori sopra cennati appaiono molto dissimili dalla media nazionale.*

*Giova comunque ricordare che le vicende che hanno colpito l'ufficio di Milano hanno prodotto una grave carenza di personale da utilizzare in specie nelle attività*

*strettamente operative, che si è sovrapposta ad una effettiva e preesistente carenza di adeguate strutture, determinando quindi il ben noto stato di estremo disagio in cui versa il predetto ufficio.*

*A tali carenze strutturali è comunque ora possibile ovviare con la nuova stazione di controllo autoveicoli ed annesso ufficio provinciale, la quale offre l'opportunità di organizzare il servizio in modo più snello e funzionale, essendo stata progettata per soddisfare sia le esigenze di migliore gestione del personale, sia quelle di una più efficace erogazione dei servizi, in specie con riferimento alle visite e prove tecniche sui veicoli.*

*Alla gravissima carenza di personale si sta fornendo adeguata soluzione con l'attuazione di provvedimenti urgenti per il funzionamento degli uffici periferici della MCTC (motorizzazione civile trasporti in concessione), di cui al decreto-legge 15 giugno 1988, n. 201 col quale è prevista, fra l'altro, l'assunzione di 200 unità di personale da prelevare dalle liste di collocamento.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

**STAITI di CUDDIA delle CHIUSE.** — *Ai Ministri della sanità e per gli affari regionali. — Per sapere — premesso che*

*nel comune di Castel Goffredo (Mantova) esisteva una struttura ospedaliera che è stata smontata pezzo per pezzo con la successiva chiusura del reparto di pediatria, di quello di ostetricia-ginecologia, e di quello chirurgico;*

*ultimamente, per decisione del Comitato di gestione si è chiuso il laboratorio analisi e che i cittadini di Castel Goffredo sono costretti a recarsi ad Asola sottoponendosi, oltre al trasferimento, anche a code interminabili;*

*si è deciso di sopprimere il servizio di pronto soccorso (aperto solo per alcune ore al giorno), mentre, a causa della presenza nel comune ed in quelli limitrofi di calzifici che occupano centinaia di operai impegnati anche nei turni di notte è indispensabile che il pronto soccorso sia*



aperto 24 ore su 24, come testimoniato dal caso dei 2 morti per infortuni verificatisi al pronto soccorso di Asola a causa della mancanza di medici di guardia;

che questo stato di cose è stato più volte denunciato dei cittadini del luogo, senza alcun risultato pratico —:

quali iniziative intendono prendere per assicurare anche agli abitanti di Castel Goffredo la tutela della salute in casa e nei luoghi di lavoro. (4-07328)

**RISPOSTA.** — *L'interrogazione investe problematiche di concreta organizzazione dell'assistenza sanitaria ed ospedaliera inerenti a funzioni di diretta competenza — a norma della legge n. 833 del 1978 — delle strutture territoriali interessate del servizio sanitario nazionale.*

*Si può rispondere, quindi, soltanto alla luce degli elementi di valutazione testé pervenuti, al riguardo, dalla competente regione Lombardia per il tramite di quel commissariato del Governo.*

*La giunta regionale della Lombardia, su conforme parere della commissione consiliare sanità e sicurezza sociale, con deliberazione del 27 maggio 1980, n. 32116, adottata ai sensi dell'articolo 26 della legge regionale 3 settembre 1974, n. 55 (piano ospedaliero della regione Lombardia), nell'esaminare i programmi degli interventi a suo tempo predisposti dagli enti ospedalieri, aveva formulato l'espressa riserva di definire con successivo atto l'attribuzione delle specialità e dei relativi posti-letto per gli ospedali di Asola, Bozzolo, Castiglione delle Stiviere e Castelfredro, per i quali non era stata disposta la fusione prevista dalla tabella A annessa alla legge regionale n. 55 del 1974.*

*In attuazione di tale impegno, su proposta dell'assemblea generale dell'USL interessata e su conforme parere della commissione consiliare competente, la giunta stessa con atto del 5 febbraio 1985, n. 47735, ha poi approvato il programma di ristrutturazione dei presidi ospedalieri di Asola e Castelfredro, nei seguenti termini:*

a) ospedale di Asola

*medicina generale, riduzione dei posti-letto da 96 a 50;*

*chirurgia generale, riduzione dei posti-letto da 60 a 50;*

*ostetricia ginecologia, riduzione dei posti-letto da 35 a 30;*

*ortopedia traumatologia, riduzione dei posti-letto da 40 a 30;*

*pediatria, mantenimento di 20 posti-letto;*

*ORL, mantenimento di 12 posti-letto;*

*oculistica, mantenimento di 12 posti-letto;*

b) ospedale di Castelfredro

*soppressione delle divisioni di:*

*chirurgia generale (50 posti-letto);*

*ostetricia ginecologia (18 posti-letto);*

*pediatria (12 posti-letto);*

c) unificazione del servizio di anestesia esistente presso l'ospedale di Castelfredro con il servizio di anestesia dell'ospedale di Asola;

d) trasformazione della divisione di medicina generale dell'ospedale di Castelfredro in divisione di lungodegenza riabilitativa, con aumento dei posti-letto da 50 a 60;

e) unificazione delle attività di fisioterapia esistenti presso le strutture ospedaliere di Asola e di Castelfredro e istituzione presso l'ospedale di Castelfredro del servizio aggregato di recupero e riabilitazione funzionale.

*Con l'atto stesso veniva, inoltre, stabilito che l'unità sanitaria interessata dovesse altresì provvedere alla unificazione dei servizi di radiodiagnostica e di laboratorio analisi chimico-cliniche assicurando, comunque, le esigenze dei due plessi ospedalieri, sia per l'attività interna sia per quella rivolta al territorio.*

*In attuazione di questo programma, la giunta regionale con atto del 29 dicembre 1988, n. 39001, ha provveduto all'approvazione dello schema di convenzione con la Fondazione clinica del lavoro di Pavia, per il funzionamento del presidio riabilitativo di cui all'ex ospedale di Castelfreddo dell'USL n. 45 di Asola.*

*Con tale convenzione si intende, in particolare, regolare:*

*il concorso della fondazione mediante la messa a disposizione di personale medico da utilizzare per l'attività sanitaria nelle strutture convenzionate dell'USL;*

*l'utilizzo delle strutture, delle unità operative e del personale dipendente dall'USL, sia per l'attività sanitaria del presidio sia nell'ambito dei programmi di ricerca scientifica biomedica da realizzarsi presso la struttura medesima;*

*la regolamentazione delle attività ambulatoriali erogate dal personale della fondazione;*

*l'attribuzione della responsabilità di direzione sanitaria delle strutture e delle unità operative convenzionate;*

*le modalità della formazione e dell'aggiornamento del personale dell'USL e della Fondazione clinica del lavoro di Pavia, al fine di migliorarne la preparazione tecnica e culturale;*

*gli apporti reciproci in tema di locali ed attrezzature nonché i relativi aspetti di manutenzione ordinaria e straordinaria;*

*gli aspetti di carattere finanziario in ordine alla diaria giornaliera da corrispondersi, da parte della Regione, alla fondazione, sulla base delle determinazioni già assunte nella deliberazione della giunta regionale dell'8 settembre 1987, n. IV/23657.*

*Tutto ciò dovrebbe porre in evidenza che l'azione di razionalizzazione dei servizi sanitari della zona viene coordinata tra gli enti interessati con l'unico scopo di meglio qualificare la risposta sanitaria in atto.*

*È stato inoltre precisato che, contrariamente a quanto si asserisce nell'interrogazione,*

*i cittadini di Castelfreddo non sono costretti a recarsi presso l'ospedale di Asola per le analisi di laboratorio, in quanto presso la struttura ospedaliera di Castelfreddo è tuttora funzionante un centro prelievi, con personale specializzato e senza limitazione di numero.*

*Riguardo, infine, ai decessi per infortuni segnalati dall'interrogante, è stato appurato che entrambi i casi non possono imputarsi alla mancanza del pronto soccorso nel comune di Castelfreddo.*

*Infatti, il primo decesso è sopraggiunto dopo un grave incidente stradale, nonostante l'autolettiga dopo dieci minuti fosse presente sul luogo dell'incidente (dove un medico della guardia medica — dottor Giovanni Tonioli — aveva già prestato le prime cure in attesa del trasporto), e il secondo paziente è deceduto nel proprio letto, in seguito ad infarto del miocardio, mentre era assistito anch'egli dal medico della guardia medica, dottoressa Paola De Feo, che si era già vista rifiutare la proposta di ricovero ospedaliero.*

**Il Sottosegretario di Stato per la sanità: GARAVAGLIA.**

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

*la legge 19 novembre 1987, n. 470, la quale recava disposizioni urgenti in favore dei comuni colpiti dalle avversità atmosferiche dell'estate 1987, ha demandato ad una legge organica la definizione di obiettivi, criteri e stanziamenti finanziari per la ricostruzione della Valtellina e delle zone adiacenti;*

*tale nuova normativa non è ancora intervenuta nonostante siano state presentate in merito numerose proposte in Parlamento da parte di diversi gruppi politici;*

*è stato altresì predisposto dalla Presidenza del Consiglio uno schema di disegno di legge organica, da tempo iscritto all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri, ma mai approvato;*

la situazione nei comuni colpiti dalle avversità del 1987 è tuttora tale da richiedere interventi organici è urgenti;

quali siano i reali intendimenti del Governo in materia e quando si ritiene verrà approvato lo schema di disegno di legge in oggetto. (4-12331)

**RISPOSTA.** — *La XIII Commissione ambiente del Senato ha unificato in un unico testo le proposte di legge presentate da vari senatori.*

*Il progetto unificato, che riproduceva inizialmente il testo che il Governo avrebbe dovuto sottoporre al Consiglio dei ministri, è stato, dallo stesso relatore, modificato durante il dibattito in Commissione.*

*Attualmente, questo Dipartimento sta raccogliendo gli elementi necessari per la predisposizione della relazione tecnica su alcune norme del progetto, relazione richiesta dall'articolo 2, comma secondo della legge 11 marzo 1988, n. 67.*

*Mercoledì 5 aprile 1989, alle ore 9, è ripresa in sede referente, la discussione alla XIII Commissione ambiente del Senato.*

*Si rassicura l'interrogante sull'impegno dello scrivente a porre in essere in tempi brevi, gli adempimenti sopra considerati, evidenziati al fine di una celere approvazione del disegno di legge.*

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

**TAMINO.** — *Ai Ministri dei trasporti e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

all'interno dell'aeroporto « G. Allegrì » di Padova, è stata realizzata una struttura militare di notevoli proporzioni destinata alla manutenzione dei missili;

a tale scopo sarebbero stati investiti oltre 40 miliardi di lire e in un prossimo futuro verrebbero impiegati oltre 500 tecnici militari;

il campo di aviazione di Padova è dotato di una rudimentale pista delimitata a sud dal fiume Bacchiglione, a ovest dalla ferrovia e dalla tangenziale, a

nord e ad est da quartieri densamente popolati, ciò che comporterebbe una notevole pericolosità in conseguenza dell'incremento del traffico aereo;

la vicinanza dell'aeroporto Marco Polo rende agevoli gli spostamenti da Padova verso qualsiasi destinazione, interna o internazionale;

considerato che i lavori in atto all'interno del settore civile quali la costruzione di una nuova torre di controllo, l'ammodernamento dei servizi di radioassistenza e l'illuminazione della pista, che dovrebbero comportare un onere di oltre 4 miliardi, in quest'ottica sono del tutto inutili;

considerato infine che a seguito della vicinanza con l'aeroporto di Venezia non esiste alcuna domanda di insediamento da parte di società proprietarie di vettori, mentre gli investimenti attuali finirebbero per servire unicamente gli attuali due utenti dell'aeroporto, ovvero i titolari della SIMOD e della FIDIA —:

se in un'ottica di programmazione regionale ritengono opportuno bloccare le aspettative legate alla proliferazione di aeroporti di terzo livello, in primo luogo di quello padovano, favorendo invece lo sviluppo e il potenziamento dei due aeroporti regionali già a tale scopo abilitati;

quali missili sia destinato ad ospitare l'hangar militare mimetizzato, realizzato ai bordi della pista;

se risponda al vero che tale insediamento sia stato sollecitato dai vertici della NATO, proprio per la vicinanza del Veneto alle aree di confine;

se in tal senso la pista abilitata al traffico civile si giustifichi invece per gli spostamenti dei militari. (4-07205)

**RISPOSTA.** — *All'interno dell'aeroporto G. Allegrì di Padova nessun hangar militare mimetizzato è stato realizzato ai bordi della pista per assicurare la manutenzione dei missili.*

L'unica infrastruttura costruita di recente riguarda la sede di un ente predisposto alla riparazione degli apparati di telecomunicazione e di assistenza al volo; tale realizzazione serve a soddisfare un'esigenza nazionale e non risultano pervenute dai vertici dell'Alleanza atlantica richieste per ubicare insediamenti del tipo ipotizzato.

Non è al momento previsto alcun aumento del traffico aereo dell'aeronautica militare sulla pista civile, in quanto non sussistono motivazioni operative che giustifichino una simile eventualità.

Inoltre l'Aeronautica militare per l'espletamento dell'attività di pertinenza, utilizza prevalentemente elicotteri che, come noto, possono operare anche senza interessare la pista di volo.

L'aeroporto di Padova, gestito in via precaria dalla Società per l'aeroporto civile di Padova, in base al decreto ministeriale del 15 aprile 1987 è aperto al traffico aereo turistico nazionale ed internazionale, nonché al traffico aereo commerciale nazionale ed internazionale intraeuropeo limitatamente ai voli noleggiati e per soli passeggeri con merci proprie.

La Direzione generale dell'aviazione civile, l'Azienda autonoma di assistenza al volo e la Società aeroporto civile di Padova, a seguito di accordi, hanno stabilito un piano di intervento per l'aeroporto nel quale l'aviazione civile si è assunta l'onere di progettare e finanziare gli interventi relativi al piazzale di sosta aeromobili ed alla viabilità interna e di finanziare le spese per la costruzione di una piccola aerostazione.

L'Azienda autonoma di assistenza al volo si è fatta carico del finanziamento della torre di controllo e la Società aeroporto civile di Padova si è assunta l'obbligo di provvedere alle opere relative alla recinzione aeroportuale ed a manutenzioni.

La Direzione generale dell'aviazione civile ha predisposto il progetto inerente l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili e la viabilità interna per un importo di un miliardo e 400 milioni.

Il progetto è in corso di perfezionamento.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

TRANTINO. — Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile. — Per sapere — premesso che a) i componenti della azienda speciale per il porto di Catania hanno ripetutamente richiesto e sollecitato l'esecuzione delle opere di consolidamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Catania; b) l'esposizione a gravissimi rischi di danni ingenti ai natanti ed alle strutture del porto (già verificatisi in presenza di mareggiate), è inevitabile stante la precaria situazione oggi esistente; c) il rappresentante del Genio civile 00.MM. ha relazionato in ordine alla descritta situazione ai componenti dell'azienda speciale, durante l'assemblea tenuta il 7 giugno 1988 —:

quali urgenti provvedimenti si intendono adottare da parte dei ministri in indirizzo, affinché venga disposta l'esecuzione dei lavori di consolidamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Catania; con ogni possibile sollecitudine e, comunque, prima del sopraggiungere della stagione autunnale. (4-07383)

RISPOSTA. — Il Ministero della marina mercantile ha comunicato di essere competente, per quanto attiene alle opere marittime, per la sola programmazione di concerto; si fa presente pertanto che sono stati appaltati e di recente iniziati:

a) i lavori di consolidamento del molo foraneo dalla progressiva 1150 alla 1275 - importo di progetto lire 3 miliardi;

b) i lavori di adeguamento a metri 12,00 della banchina F. Crispi nel tratto tra le progressive 74,00-150,00 - importo di progetto lire 2.200.000.000.

Di prossimo appalto:

a) lavori di adeguamento a metri 12,00 della banchina di testata e di levante dello sporgente centrale - importo di progetto lire 15 miliardi;

b) lavori di escavazione per il ripristino dei fondali nel bacino e dell'imboccatura portuale - importo di progetto lire 10 miliardi;

c) lavori di consolidamento del molo foraneo dalla progressiva 0,00 alla 989,50 e dalla 1391 alla 1825 - importo di progetto lire 19.800.000.000.

Il Ministro dei lavori pubblici:  
FERRI.

VESCE, RUTELLI, FACCIO, CALDERISI, AGLIETTA e TEODORI. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il Brasile ha:

a) ratificato il 27 marzo 1968 la Convenzione internazionale per la eliminazione di tutte le forme di discriminazione razziale;

b) firmato il 23 settembre 1985 la Convenzione contro la tortura e gli altri trattamenti e pene crudeli, inumane e degradanti;

l'associazione Amnesty International ha recentemente diffuso un rapporto in cui viene denunciato il Governo del Brasile per aver lasciato virtualmente impunita centinaia di uccisioni e di torture verificatesi nel nord del paese dal 1980 ad oggi;

dal 1980 più di 1000 persone sono state uccise nel corso delle dispute per la proprietà della terra e solo in tre occasioni gli assassini sono stati scoperti, processati e condannati;

molte vittime sono contadini, coltivatori ed indios, ma negli ultimi tempi sono stati uccisi e sottoposti a ripetute minacce di morte anche preti, avvocati e sindacalisti per il loro impegno in favore delle popolazioni rurali;

secondo la Conferenza episcopale brasiliana sono state uccise 1700 persone dal 1980 ad oggi, in particolare sacerdoti, suore, sindacalisti e avvocati che difendevano i diritti dei più deboli;

secondo Amnesty International, molte delle vittime sono state assassinate da *killer* assoldati dai proprietari terrieri

al fine di terrorizzare ed allontanare le popolazioni rurali che si frappongono ai loro interessi;

secondo l'Associazione sindacale brasiliana, esiste addirittura un « sindacato della morte » con i suoi uffici nella città di Imperatrix (Stato di Maranhao), dove i *killer* possono essere assunti;

la polizia statale si interessa così poco a questi fenomeni che spesso non provvede neanche a registrare le uccisioni e, quando ciò avviene, risulta non vengano seguite le più elementari procedure d'inchiesta (sopralluogo ed interrogatorio dei testimoni);

molti processi sono stati sospesi o bloccati per la scomparsa di documenti, e di quelle poche persone che sono state arrestate, diverse sono riuscite ad evadere in circostanze poco chiare;

sempre secondo Amnesty International, l'ondata di violenza praticata dai proprietari terrieri e dagli speculatori non solo non è punita ma di fatto è sostenuta dalle autorità statali;

la polizia abitualmente procede ad arresti arbitrari nei confronti dei contadini o collabora fattivamente con i proprietari terrieri, come avvenuto nel febbraio 1987, quando 100 contadini, compresi alcuni bambini, furono prelevati senza mandato d'arresto dal villaggio di Sao Geralda De Araguaia (Stato del Pará): i poliziotti hanno stuprato in tale circostanza due donne e costretto altre persone a mangiare escrementi, spine e sigarette accese, procedendo poi ad altre sevizie nei confronti dell'intero gruppo composto anche di bambini ed impedendo loro il ritorno alle proprie terre dove le coltivazioni erano state distrutte;

Amnesty International ha chiesto al Governo brasiliano di adottare misure urgenti per porre fine alla campagna di terrore e di morte portata avanti da gruppi armati assoldati dai proprietari terrieri del nord del Brasile;

in un incontro avvenuto a Brasilia nello scorso giugno, alcuni funzionari del-

l'amministrazione federale hanno ammesso che l'azione delle autorità statali è stata inadeguata ma non hanno accolto la richiesta di un intervento a livello federale;

anche un'inchiesta sull'Amazzonia pubblicata su il *Corriere della Sera* ha confermato le uccisioni e le torture nei confronti dei contadini compiute con l'obiettivo di sottrarre loro la terra;

recentemente il quotidiano *La Repubblica* ha pubblicato una serie di articoli dal Brasile dove viene raccontato il processo intentato ad un killer, assoldato da proprietari terrieri, che ha tentato di uccidere Padre Francesco Gavazzuti, un missionario della diocesi di Carpi, reo di difendere i più deboli dai soprusi dei latifondisti e che è diventato cieco a causa dell'attentato;

il fenomeno dei contadini privati, legalmente o con la violenza, della loro terra e che per sopravvivere bruciano la foresta per poi seminare, sta assumendo proporzioni allarmanti e contribuisce ad intaccare il già minacciato « polmone della terra » che sono le foreste tropicali;

oltre ai contadini, anche le popolazioni indios, pur essendo tutelate a livello di governo federale dalla Fondazione nazionale per gli indios (FUNAI), subiscono abusi e violenze poiché cercano di difendere le loro terre dall'invasione di agricoltori e compagnie minerarie e del legno;

se il Ministro degli affari esteri:

è informato di quanto denunciato da Amnesty International e da organi di stampa;

quali iniziative sono state prese o intenda prendere affinché cessino le gravi violazioni ai diritti umani;

se non ritenga necessario utilizzare le procedure a carattere generale create dall'ONU per il rispetto delle più gravi violazioni dei diritti umani, in particolare attraverso le risoluzioni ECOSOC n. 1235 del 1967 e 1503 del 1970;

e per sapere dai Ministri interrogati quali iniziative urgenti sono state prese a salvaguardia della foresta amazzonica, e delle popolazioni indios che la abitano, la cui completa distruzione, apporterebbe danni irreversibili all'intero pianeta, mettendo in pericolo l'esistenza stessa della vita. (4-11789)

*RISPOSTA. — Quanto rappresentato dagli interroganti, sulla scorta del rapporto di Amnesty International in merito alla situazione dei diritti umani in Brasile, e ripreso da organi di stampa, è ben noto al Ministero degli affari esteri che segue con la massima attenzione lo stato dei diritti umani nei vari paesi, sia tramite le rappresentanze diplomatiche sia tramite organizzazioni non governative. L'Italia, al pari dei partners comunitari insieme ai quali nel luglio 1986 è stata approvata una dichiarazione comune di principio sui diritti umani, intende rimanere vigile e vagliare i fatti riferiti.*

*Per quanto riguarda le Nazioni Unite, nel cui ambito la tutela dei diritti umani costituisce una delle priorità statutarie, va osservato che nel corso delle recenti sessioni della commissione dei diritti dell'uomo, inclusa l'ultima da poco conclusasi a Ginevra, né i paesi membri osservatori dell'organo, né le organizzazioni non governative presenti con facoltà di parola, hanno fatto particolare riferimento al caso del Brasile. Di conseguenza non è sinora stata applicata a tale paese la cosiddetta procedura confidenziale di verifica (ex risoluzioni ECOSOC 1235 e 1503), attivabile soprattutto con comunicazioni da parte di ONG, né alcun partecipante ha ritenuto di equiparare il Brasile ai gravi casi sottoposti a dibattito pubblico e a indagine ad hoc.*

*Per la salvaguardia della foresta amazzonica da parte italiana si è intervenuti presso la banca mondiale per accertare che non siano previsti finanziamenti di opere suscettibili di minacciare l'equilibrio ecologico del bacino amazzonico e del pianeta. Si sono inoltre esercitate pressioni affinché, come poi in effetti avvenuto, fosse sospeso il prestito di 500 milioni di dollari per il settore energetico finalizzato alla costru-*

zione di centrali idroelettriche in Amazzonia, con conseguenti allagamenti di migliaia di chilometri quadrati di foresta pluviale e necessità di penose migrazioni per le tribù indigene locali.

È altresì allo studio la possibilità di collegare il problema del debito estero brasiliano con le necessità di preservazione dell'Amazzonia ricorrendo a formule di reinvestimento nella tutela ambientale di quote del debito ripagato. Infine, nel corso dei negoziati per il trattato di cooperazione globale con il Brasile in via di elaborazione, nell'offrire pieno sostegno per migliorare la

situazione economica del paese — il cui deterioramento è una delle cause della distruzione del bacino amazzonico — si è avuta particolare cura nel formulare le previsioni normative in modo da escludere ogni possibilità di intervento in quell'area tale da compromettere ulteriormente l'equilibrio ecologico e i diritti delle tribù indigene.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: AGNELLI.