175. ALLEGATO AI RESOCONTI DELLA SEDUTA DEL 2 DICEMBRE 1991

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

PAG.

ANGELINI GIORDANO: Sulla vulnerabilità del sistema dei trasporti ferroviari in caso di avversità atmosferiche (4-23997) (risponde Bernini, *Ministro del trasporti*) 13618

ANTONUCCI: Sulla esclusione delle Officine meccaniche e ferroviarie del Salento di Trepuzzi (Lecce) dalla partecipazione ad una gara per l'affidamento di una commessa da parte dell'Ente ferrovie (4-24444) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13619

AULETA: Per il completamento dei lavori di ammodernamento della tratta ferroviaria Sicignano (Salerno)-Lagonegro (Potenza), e dei lavori di manutenzione di alcuni tratti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-23451) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13620

BERSELLI: Sui motivi del mancato accoglimento della richiesta di assunzione diretta presentata al provveditorato agli studi dal profugo disoccupato Giovanni Giacalone ai sensi della legge 26 dicembre 1981, n. 763 (4-27032) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13621

PAG.

BERSELLI: Sui motivi del mancato accoglimento della richiesta di assunzione diretta presentata al provveditorato agli studi dal profugo disoccupato Giovanni Giacalone ai sensi della legge 26 dicembre 1981, n. 763 (4-27034) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13622

BERSELLI: Sull'inopportunità delle recenti promozioni nel compartimento di Bologna delle Ferrovie dello Stato (4-28458) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13622

CASTRUCCI: Per un riesame, da parte dell'IRI, della ventilata chiusura della SAT di Roma e per la tutela dei relativi livelli occupazionali (4-24452) (risponde Andreotti, *Ministro* ad interim *delle partecipazioni statali*) 13623

CERUTI: Sulle modifiche agli orari ferroviari per il tratto Rovigo-Legnago (Verona) della linea Verona-Rovigo-Chioggia (4-23538) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13625

CIMA: Sull'inadeguatezza delle strutture scolastiche di Stromboli (Messina) (4-22227) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13626

PAG.

CIMA: Sull'inadeguatezza delle strutture scolastiche di Stromboli (Messina) (4-26912) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13626

COLONI: Sull'eventuale cancellazione dal piano predisposto dal commissario straordinario delle FFSS di importanti progetti riguardanti i trasporti su rotaia nel nord-est del paese (4-22356) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13627

COLUCCI GAETANO: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione ai problemi venutisi a creare nei piccoli comuni della provincia di Salerno dove sono stati assegnati dei profughi albanesi (4-26532) (risponde Boniver, *Ministro per gli italiani all'estero e per l'immigrazione*) .. 13628

COSTA RAFFAELE: Per un intervento volto a prevedere, nell'ambito dei collegamenti ferroviari tra Torino e Savona, l'effettuazione di due fermate a Ceva (Cuneo) (4-22333) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13629

COSTA RAFFAELE: Sulla mancata applicazione, nei confronti del ragionier Nicola Giacò, ex dipendente del Ministero della difesa, degli articoli 204, 205 e 206 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092 (4-23528) (risponde Rognoni, *Ministro della difesa*) 13629

COSTA RAFFAELE: Sulla mancata applicazione, nei confronti del ragionier Nicola Giacò, ex dipendente del Ministero della difesa, degli articoli 204, 205 e 206 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092 (4-23770) (risponde Rognoni, *Ministro della difesa*) 13629

MACERATINI: Sull'opportunità del ripristino della stazione ferroviaria di Vigna Clara in Roma costruita in occasione dei mondiali di calcio e successivamente rimasta chiusa, nonché sul costo di tale opera (4-24485) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13630

PARLATO: Per la sistemazione nel museo ferroviario di Pietrarsa (Napoli) del convoglio ferroviario reale (4-23829) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13631

PAVONI: Per la riapertura della scuola elementare di San Giorgio Ingannapoltron (Verona) (4-26130) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13632

PAVONI: Per la riapertura della scuola elementare di San Giorgio Ingannapoltron (Verona) (4-27125) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13632

PAZZAGLIA: Sugli interventi che le FFSS intendono adottare per il potenziamento dei collegamenti interni ed esterni della Sardegna (4-24863) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13633

PIETRINI: Per l'adozione di provvedimenti volti ad eliminare il fenomeno dei tassisti « abusivi » all'aeroporto di Fiumicino (Roma) (4-24080) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13633

PAG.

PIRO: Sulle iniziative che s'intendono assumere a favore della bambina focomelica Gessica, ricoverata presso l'ospedale SS. Trinità di Is Mirrionis (Cagliari) (4-04697) (risponde Jervolino Russo, *Ministro per gli affari sociali*) 13634

POLI BORTONE: Per un intervento volto ad evitare la trasformazione della scuola media di Botrugno (Lecce) in sezione staccata della scuola media di Nociglia (4-25382) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13635

POLI BORTONE: Per un intervento volto ad evitare la trasformazione della scuola media di Botrugno (Lecce) in sezione staccata della scuola media di Nociglia (4-25574) (risponde Misasi, *Ministro della pubblica istruzione*) 13635

SANNELLA: Per un intervento presso le FFSS volto a garantire la revisione dell'orario ferroviario che dovrebbe andare in vigore dal mese di maggio 1991, al fine di eliminare l'emarginazione della Puglia in esso contenuta (4-24907) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 13635

PAG.

SOAVE: Sulle illegittimità riscontrate nello svolgimento del concorso a posti di professore universitario di ruolo di prima fascia del gruppo chimica generale ed inorganica (4-21714) (risponde Ruberti, *Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica*) 13637

SOAVE: Sulle illegittimità riscontrate nello svolgimento del concorso a posti di professore universitario di ruolo di prima fascia del gruppo chimica generale ed inorganica (4-23215) (risponde Ruberti, *Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica*) 13637

TASSI: Sui motivi del mancato intervento in relazione ai danni causati all'appartamento sovrastante dall'attività del ristorante sito in via Malpeli a Fidenza (Parma) (4-26188) (risponde Marinucci, *Sottosegretario di Stato per la sanità*) 13638

TASSI: Sui motivi del mancato intervento in relazione ai danni causati all'appartamento sovrastante dall'attività del ristorante sito in via Malpeli a Fidenza (Parma) (4-26403) (risponde Marinucci, *Sottosegretario di Stato per la sanità*) 13639

ANGELINI GIORDANO, CANNELONGA, MENZIETTI e RONZANI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

l'Italia nei giorni scorsi è stata investita da un'ondata di maltempo con forti precipitazioni di carattere nevoso e abbassamento della temperatura;

ancora una volta il sistema dei trasporti ha evidenziato tutta la sua fragilità e vulnerabilità;

le Ferrovie dello Stato, già paralizzate nel 1985 di fronte ad un evento simile si sono nuovamente arrese precipitando nel caos in intere aree del nostro Paese;

gli utenti hanno dovuto subire fortissimi disagi, privi di informazioni, di fronte a ritardi indefiniti, a treni soppressi, costretti a soste di ore in galleria, con nodi ferroviari nevralgici, come Bologna, paralizzati;

tutto ciò è particolarmente grave e preoccupante per le Ferrovie dello Stato che più di altre modalità di trasporto dovrebbero assicurare, ancor più di fronte a particolari eventi atmosferici, i collegamenti e la mobilità dei cittadini –:

quali siano le cause e le responsabilità di tante insufficienze e inadeguatezze;

per quali motivi i materiali, dagli ETR 450 paralizzati dalle prime nevicate ai sistemi automatizzati, si siano dimostrati inadeguati;

quali provvedimenti sono stati assunti e si intendano assumere per impedire che eventi prevedibili in inverno (stagione che si ripete ogni anno) precipitino nella paralisi l'intero sistema dei trasporti.

(4-23997)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato riferisce che i notevoli disservizi che sulle linee e negli impianti ferroviari hanno condizionato pesantemente la circolazione dei treni nel periodo compreso fra il 6 e l'8 febbraio del corrente anno, sono derivati dalla qualità e consistenza dell'abbondante precipitazione nevosa, abbattutasi in quei giorni.*

La temperatura particolarmente bassa (–10c), insolita in simili eventi, ha infatti favorito la formazione di neve asciutta ed inconsistente, farinosa, difficilmente governabile e suscettibile al pur minimo spostamento d'aria, che ha messo in crisi tutti i sistemi di trasporto: strade, ferrovie, ivi compresi gli ETR 450 che per una particolare caratteristica tecnica di costruzione, quale gli impianti di aspirazione dell'aria di raffreddamento dei motori, aspiravano oltre all'aria anche la neve provocando il corto circuito degli stessi impianti di alimentazione.

Essendo gli elettrotreni ETR 450 in garanzia, la responsabilità dei disservizi è da attribuire esclusivamente al costruttore per non aver adottato delle soluzioni efficaci contro le infiltrazioni di neve nonostante i tecnici delle ferrovie avessero messo in evidenza la scarsa tenuta dei sistemi filtranti. Pertanto, è previsto un piano di modifiche tecniche per affrontare con sufficiente sicurezza la prossima stagione invernale.

Anche gli scambi hanno subìto blocchi in quanto le scandriglie elettriche di cui sono dotati per superare l'ostacolo neve e ghiaccio hanno una potenza elettrica che è tarata per temperature di lavoro ordinario e non può

consentire l'eliminazione di residue formazioni di ghiaccio o neve pressate alle temperature oltremodo basse come quelle avutesi nella circostanza, con conseguente perdita di controllo e necessità di interventi manuali.

I ritardi che si sono andati accumulando per le cause sopra descritte hanno innescato un deleterio processo induttivo sulla turnificazione programmata dei mezzi di trazione, dei materiali per la composizione dei treni e del personale addetto alla condotta e alla scorta, riducendo in maniera sempre crescente la fluidità di traffico.

La circolazione ferroviaria si basa su complessi ed articolati meccanismi di distribuzione ed utilizzazione delle risorse che presuppone la regolare successione degli eventi programmati; in momenti di emergenza e confusione, che sconvolgono i piani prestabiliti, è facilmente comprensibile l'obiettiva difficoltà che possono incontrare gli operatori nel gestire al meglio le situazioni contingenti. Pertanto, possono essere stati commessi errori di valutazione o essere state adottate soluzioni rivelatesi, magari a posteriori, meno idonee, fattori questi che comunque hanno avuto un peso marginale nell'evoluzione dei fatti.

L'ente ferrovie dello Stato ha, tuttavia, disposto un'accurata inchiesta per valutare i comportamenti dei responsabili dei singoli settori operativi interessati ed eventuali inadempienze, se provate, verranno perseguite legalmente.

Infine, il giorno 8 febbraio, nelle prime ore del mattino, sono emersi anche problemi di reperibilità di personale della manutenzione per rimpiazzare gli addetti che da 48 ore si alternavano in turni per fronteggiare l'emergenza neve, a causa delle difficoltà incontrate per raggiungere il posto di lavoro.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

ANTONUCCI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere – premesso che:

la SpA Officine meccaniche e ferroviarie del Salento, con sede in Trepuzzi (LE), con lettera 15 ottobre 1990 riceveva dal dipartimento potenziamento e sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato il bando di pubblicizzazione ai fini dell'ammissione alla procedura di affidamento delle seguenti commesse di materiale rotabile in conto del programma rinnovi per l'esercizio 1990:

200 carri serie Sggnoss - gara nazionale;

200 carri serie Sggnoss - gara riservata;

da 250 a 300 carri serie Hbilluss - gara nazionale;

con lettera del 24 ottobre 1990 prot. n. 102/B/90 la SpA Officine meccaniche e ferroviarie del Salento faceva pervenire al dipartimento potenziamento e sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato formale richiesta di invito a concorrere alle innanzi precisate gare, perché in possesso dei requisiti richiesti ed essendo iscritta all'albo dei costruttori di materiale rotabile per la categoria di specializzazione M1 (carri merci completi ad assi e carrelli);

con lettere 18 ottobre 1990 (rif. S.M.R./n. 02/1681/111.170 e S.M.R./n. 02/1682/111.171) l'Ente ferrovie dello Stato invitava la SpA Officine meccaniche e ferroviarie del Salento a partecipare soltanto alle gare relative ai primi due lotti, escludendola – senza fornire motivazione alcuna – dalla gara relativa alla costruzione di 250-300 carri serie Hbilluss;

la SpA Officine meccaniche e ferroviarie del Salento è l'unica operante nel settore in Puglia –:

a) quali sono i motivi che hanno determinato l'esclusione dell'azienda dalla gara relativa al terzo lotto di forniture;

b) se non sia opportuno rimuovere i motivi, che a giudizio dell'Ente ferrovie dello Stato sono alla base dell'esclusione, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali dell'azienda e la sua potenzialità produttiva in un momento in cui l'azienda stessa sta operando ogni sforzo – d'intesa con le organizzazioni sindacali e i dipendenti tutti – teso alla diversificazione della

produzione e all'introduzione di significative innovazioni tecnologiche.

(4-24444)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato riferisce che l'impresa Officine meccaniche ferroviarie del Salento è stata interpellata, con avviso di gara del 15 ottobre 1990, per partecipare, in veste di impresa singola o raggruppata, alle procedure di affidamento di tre lotti di carri (200+200 carri Sggnoss e 250/350 carri Habillnss) da realizzarsi in conto rinnovi 1990.*

A seguito della verifica di ammissibilità dei concorrenti, tenuto conto che le Officine del Salento hanno scelto di concorrere in veste singola, l'esclusione della sola gara relativa ai carri Habillnss è stata determinata dal fatto che la capacità produttiva dell'impresa stessa – in relazione alla consistenza del lotto ed alle caratteristiche tecnologiche del tipo di carro da costruire – risultava inadeguata ad assicurare l'esecuzione della fornitura nel rispetto dei termini di consegna richiesti dall'ente ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

AULETA. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

la linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro è da anni intransitabile per lavori di ammodernamento da lungo tempo sospesi;

l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per lavori di manutenzione divenuti permanenti allo svincolo di Campagna, quello di Contursi e quello di Sicignano degli Alburni è diventata di fatto anch'essa intransitabile per gli incidenti e le lunghe code di automezzi che si formano in particolare nei periodi di ferie e festivi e per la chiusura al traffico della corsia sud nel tratto Sicignano-Polla;

per quanto sopra i tempi di percorrenza di meno di cento chilometri per raggiungere il capoluogo di provincia da parte della popolazione del Vallo di Diano e delle zone limitrofe sono diventati penosi, costosi e interminabili;

la pazienza della numerosa e laboriosa collettività della parte meridionale della provincia di Salerno è quotidianamente messa a dura prova non solo per gli storici abbandoni in cui è costretta ma anche per i disagi che deve sopportare a causa della lentezza dei lavori predetti sulle due uniche vie di collegamento esistenti –:

quando saranno ripresi e conclusi i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro e se è ancora valida la previsione, contenuta nel piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria, di un raddoppio dei binari, della elettrificazione e del collegamento della predetta tratta con la linea tirrenica;

se non sia urgente e necessario accelerare i lavori di manutenzione in atto nei tratti indicati dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria, soprattutto per evitare che anche nella prossima estate si possano ripetere i paurosi blocchi stradali che, nelle estati precedenti, i numerosi turisti sono stati costretti a sopportare.

(4-23451)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato fa sapere che la linea Sicignano-Lagonegro è stata classificata a scarso traffico di interesse locale in relazione alla consistenza e alla tipologia del traffico che vi si svolge.*

Il ripristino del servizio ferroviario sulla linea stessa è legato alla riapertura dall'esercizio della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto dalla quale si dirama ed all'esecuzione di alcuni lavori di manutenzione straordinaria, necessari per eliminare danni che il periodo di inattività ha inevitabilmente prodotto, nonché all'adozione di provvedimenti specifici, nell'ambito del programma di interventi per la revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico di interesse locale della rete delle ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne l'estensione della linea in questione fino a Praia, posta sulla dorsale tirrenica, l'ente fa rilevare che il provvedimento è stato già posto allo studio

ma l'analisi tecnico-economica ha dato esiti negativi; infatti, il relativo tracciato presenterebbe caratteristiche piano-altimetriche adatte solo ad un esercizio ferroviario di tipo locale che non giustificherebbe gli elevati investimenti necessari.

Peraltro, soluzioni alternative di collegamento con la dorsale tirrenica comporterebbero notevoli allungamenti di percorso, con oneri finanziari talmente rilevanti da non giustificare l'opportunità dell'intervento.

Il raddoppio del binario ed altri interventi di ammodernamento e potenziamento della linea in discorso erano stati ipotizzati in funzione del suddetto nuovo collegamento con la linea tirrenica e non sono quindi giustificati da reali esigenze di traffico dell'attuale relazione Sicignano-Lagonegro.

Inoltre il Ministero dei lavori pubblici fa conoscere che dall'epoca della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, avvenuta negli anni 60 secondo le esigenze del traffico del tempo, sono stati stanziati finanziamenti non adeguati alle reali esigenze dell'infrastruttura, tali da non consentire di effettuare gli interventi manutentori indispensabili per un accettabile livello di servizio.

Solo con la legge finanziaria del 1987 è stato attivato un piano dilazionato in cinque anni, che prevede opere di manutenzione straordinaria al fine di evitare il definitivo collasso dell'arteria.

Stante la mancata manutenzione pregressa e l'esigenza di urgenti interventi su tutta la tratta, considerato il frazionamento negli anni delle risorse finanziarie, il competente ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è stato costretto ad operare attivando una serie innumerevole di cantieri là dove le urgenti esigenze di sicurezza della viabilità lo richiedevano.

Le caratteristiche geometriche dell'autostrada, che per motivi di contenimento della spesa è stata realizzata senza corsie di emergenza e con ristrettezza di spazi nello spartitraffico centrale, hanno determinato la necessità di chiudere al traffico corsie anche in quei luoghi in cui, in situazioni diverse, si sarebbero potuti attuare dei semplici restringimenti di sede. L'avvio dei lavori di ripristino e consolidamento ha provocato di fatto un aggravamento momentaneo della situazione.

Allo stato il programma di interventi predisposto, ed in parte già realizzato, ha notevolmente elevato la sicurezza del traffico in tutta l'autostrada, e la progettata realizzazione della terza corsia, nelle zone a maggiore concentrazione di traffico, non ha potuto ancora avere luogo a causa del ritardo nell'acquisizione dei pareri previsti da provvedimenti legislativi e per motivi indipendenti dalla volontà della competente amministrazione ANAS.

Gli interventi sui viadotti sono quelli che necessitano di tempi più lunghi in quanto questi ultimi, in relazione alla complessa orografia dei luoghi, sono stati costruiti con particolari caratteristiche strutturali di grande impegno tecnico e realizzativo.

Per procedere all'esecuzione di tali urgenti ed improrogabili opere si è reso necessario istituire in vari tratti il doppio senso di marcia su una singola carreggiata.

Viene precisato, infine, che i lavori si svolgono nell'assoluto rispetto dei tempi contrattuali fissati e che si sta profondendo ogni sforzo per limitare al massimo i disagi per l'utenza.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

il signor Giacalone Giovanni, nato a Tunisi il 5 giugno 1937 e residente a Cento (FE) in via Respighi n. 2 nella sua qualità di profugo disoccupato il 27 gennaio 1989 ed il 15 marzo 1991 ha presentato al provveditorato agli studi di Ferrara – direzione del personale domanda di assunzione per chiamata diretta ai sensi dell'articolo 13 della legge 26 dicembre 1981, n. 763 –:

per quale motivo non sia stata presa in considerazione la domanda del signor Giacalone che, come profugo e disoccupato da anni con moglie e figlio a carico, avrebbe potuto vantare motivi indubbia-

mente di priorità nelle assunzioni obbligatorie. (4-27032)

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

il signor Giacalone Giovanni, nato a Tunisi il 5 giugno 1937 e residente a Cento (FE) in via Respighi n. 2 nella sua qualità di profugo disoccupato il 27 gennaio 1989 ed il 15 marzo 1991 ha presentato al provveditorato agli studi di Modena – direzione del personale domanda di assunzione per chiamata diretta ai sensi dell'articolo 13 della legge 26 dicembre 1981, n. 763 –:

per quale motivo non sia stata presa in considerazione la domanda del signor Giacalone che, come profugo e disoccupato da anni con moglie e figlio a carico, avrebbe potuto vantare motivi indubbiamente di priorità nelle assunzioni obbligatorie. (4-27034)

RISPOSTA. — *In ordine alle interrogazioni in oggetto si fa presente che dagli elementi acquisiti presso gli uffici scolastici provinciali cui fa riferimento l'interrogante risulta presentata dal signor Giacalone Giovanni una sola richiesta di assunzione presso il provveditorato agli studi di Modena in data 2 febbraio 1989.*

Poiché l'istanza in parola era generica ed incompleta, l'ufficio scolastico ha invitato l'interessato a riprodurla nei modi e nei termini richiesti dall'apposita ordinanza ministeriale n. 306 del 31 ottobre 1988.

La mancata ripresentazione della richiesta ha impedito l'inserimento del signor Giacalone nella graduatoria di incarico e supplenza, requisito necessario per l'assunzione nei ruoli del personale amministrativo tecnico ed ausiliario della scuola.

Il Ministro della pubblica istruzione: Misasi.

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

se non ritenga che le recenti promozioni nel compartimento di Bologna dell'ente Ferrovie dello Stato (passaggi diretti dal 5° al 7° livello ed altri passaggi in genere) altro non siano che manifestazioni di palese nepotismo;

se non ritenga pertanto di dover intervenire per sanare le situazioni di profondo disagio morale e di mortificazione professionale causate da provvedimenti che hanno disatteso clamorosamente sia il criterio dell'anzianità previsto dal contratto collettivo, sia il fondamentale principio di uguaglianza di cui all'articolo 3 della Costituzione;

se sia a conoscenza del fatto che all'interno del compartimento ferrovie dello Stato di Bologna si siano verificati gravissimi episodi, come intercettazioni telefoniche, violazioni dei doveri di riservatezza e discriminazioni (manipolazioni di graduatorie ed assegnazioni);

se risponda a verità che nel compartimento di Bologna si siano commesse irregolarità amministrativo-contabili (lavori in economia in difformità alle disposizioni vigenti e frazionamento di contratto omogeneo al fine di favorire imprese non iscritte all'ANCI);

se risponda a verità che le mogli di alcuni dirigenti sarebbero controparti in atti contrattuali dell'ente delle ferrovie dello Stato;

se non ritenga quindi urgente ed improrogabile una inchiesta anche al fine di accertare se siano stati posti in essere, presso il compartimento delle ferrovie dello Stato di Bologna, atti di consulenza e/o progettazione a favore di dipendenti e ai relativi coniugi, nonché di dipendenti appena posti in quiescenza. (4-28458)

RISPOSTA. — *In merito ai passaggi di personale dal 5° al 7° livello, che si sarebbero attuati in forma clientelare e in violazione dei criteri di anzianità sanciti dal fondamentale principio di eguaglianza di cui all'articolo 3 della Costituzione, l'ente ferrovie dello Stato evidenzia che, al contrario, le recenti*

promozioni deliberate nel compartimento di Bologna sono state effettuate in piena conformità alle disposizioni del contratto collettivo nazionale di lavoro disciplinanti la materia.

Il passaggio diretto dal 5° al 7° livello stipendiale è avvenuto solo in quattro casi (su un totale di 51 promozioni conferite nell'ambito del vigente contratto di lavoro), per effetto di funzioni superiori realmente svolte in via di fatto ed al fine di evitare l'instaurazione di vertenze giudiziarie che avrebbero visto sicuramente perdente l'ente.

Per i passaggi di area, l'ente si è avvalso dei criteri del contratto collettivo e degli accordi sindacali che hanno dato allo stesso attuazione per le promozioni all'area quadri.

Nell'effettuare la scelta di tali dipendenti, l'ente ha esercitato la discrezionalità sancita dal contratto collettivo nazinale di lavoro 1990/1992 – articoli 103 e 104 – confermata nell'accordo ente-organizzazioni sindacali del 26 ottobre 1990 (accordo vigente nella fase transitoria, sino alla predisposizione dei corsi di formazione quadri) e tenendo nel dovuto conto le attitudini e la predisposizione dei singoli aspiranti.

Con riguardo alla presunta manipolazione di graduatorie ed assegnazioni (si tratta verosimilmente delle graduatorie per posti letto, assegnazione di alloggi, trasferibilità, prepensionamento), l'ente ferrovie dello Stato precisa che le suddette sono state sempre stilate nel più ampio rispetto delle norme e degli accordi sindacali vigenti e che dagli accertamenti appositamente operati non sono assolutamente emersi episodi di irregolarità.

L'ente, inoltre, chiarisce che allo stato dei fatti non risulta siano state effettuate intercettazioni telefoniche senza preventiva autorizzazione della competente autorità giudiziaria.

In ordine poi alle pretese irregolarità amministrativo-contabili, in assenza di una qualsiasi precisa indicazione di dettaglio, una generale quanto generica verifica sui numerosissimi atti contrattuali del compartimento non ha evidenziato irregolarità amministrative di sorta, comprese quelle adombrate, di frazionamento di appalti per permettere la partecipazione di ditte non iscritte all'albo nazionale costruttori italiani.

Egualmente non risulta, per quanto è possibile desumere dai documenti agli atti, che attualmente vi siano contratti la cui controparte possa identificarsi in un coniuge di dirigenti del compartimento, né sono rinvenibili incarichi di consulenza e di progettazione affidati a dipendenti, ai relativi coniugi ovvero a dipendenti collocati in quiescenza di recente.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CASTRUCCI, MENSURATI e CARELLI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere – premesso che:

la Tipografia Apollon, vivendo un periodo di grave crisi, nel settembre del 1969 è stata assorbita nel gruppo STET ed è divenuta SAT.

Da allora la società, debitamente ristrutturata e potenziata, grazie alle iniziative dei vari gruppi dirigenziali ed alla collaborazione delle maestranze (attualmente si effettuano quattro turni di lavoro) è stata risanata e da molti anni chiude in ampio attivo i bilanci annuali.

Attualmente occupa 207 unità lavorative ed opera attivando commesse (allestimenti e spedizioni) con una serie di aziende locali per una occupazione di oltre 250 lavoratori.

La SAT si avvia ad un periodo difficile perché con il 31 dicembre 1991 scade il contratto con « Sorrisi e Canzoni » che non verrà rinnovato e che rappresenta il 70 per cento del volume d'affari della società e verrà meno anche la commessa « Topolino » già disdettata, ma la potenzialità della società, l'alta professionalità delle maestranze, la possibilità di ottenere commesse all'interno della stessa STET, che ha sempre maggiori esigenze tipografiche, rendono ipotizzabile come facilmente superabile la fase critica.

Nel febbraio 1990 la SEAT divisione STET in sede INTERSIND nazionale convocava le organizzazioni sindacali nazionali, regionali ed aziendali per comunicare e consegnare il piano di ristrutturazione

aziendale denominato « NUOVA SAT », prospettando che a fronte della dismissione della commessa di Sorrisi e Canzoni TV ed a fronte di incrementi produttivi relativi alle edizioni del gruppo SEAT, nasceva la necessità di realizzare un nuovo stabilimento, da localizzare a Carsoli od a Pomezia, che rispondesse con una diversificazione di stampa da rotocalco a *roto-offset*, alle esigenze sinergiche del gruppo.

Tale piano prevedeva investimenti di circa 70 miliardi, con l'inserimento di quattro nuove macchine.

Il 18 gennaio 1991, sempre in sede INTERSIND nazionale venivano riconvocate le stesse strutture sindacali e veniva dichiarata la volontà IRI di chiudere la SAT e di costruire uno stabilimento di contosessanta unità nell'area tarantina, condizione alla concessione di finanziamenti tramite la legge n. 181 (benefici per il Mezzogiorno), con evidente intenzione di effettuare l'investimento a costo « zero »; lo stesso progetto originale veniva ridimensionato a tre macchine *offset*.

Nella stessa sede veniva comunicato che per quanto concerneva l'occupazione dei dipendenti SAT gli stessi venivano in parte ricollocati nelle aziende del gruppo ed in parte in prepensionamento facendo ricorso alla legge n. 67 del 1986 dell'editoria per gli aventi diritto.

I lavoratori della SAT e le organizzazioni sindacali di categoria FILIS CGIL FIS CISL UIL SIC contrari a questo assurdo progetto, che di fatto vede penalizzata l'area romana e laziale già duramente colpita sul piano occupazionale anche dalla sospensione dei benefici della Cassa per il Mezzogiorno, hanno ribadito e posto in contrapposizione la ristrutturazione in sede, Via Tiburtina 1292 Roma, quale piano credibile sia per il ritorno economico che occupazionale della SAT e per lo stesso indotto che attualmente occupa duecentocinquanta lavoratori.

Ciò anche perché la riqualificazione del personale attualmente occupato da operatori di macchine rotocalco a macchine roto-offset, richiede corsi di non più di tre mesi, mentre la qualificazione di personale *ex novo* richiederebbe corsi di non meno di 18 mesi ed anche 001000+perché si avrebbe una perdita netta della professionalità con costi occulti elevati –:

se non ritenga opportuno intervenire presso l'IRI perché voglia riesaminare le intenzioni manifestate in merito alla SAT, in modo di non contribuire ad aggravare ulteriormente la già pesante situazione occupazionale laziale e di non contribuire ad accrescere quell'onda lunga che da tempo penalizza il Lazio e quella progressiva deindustrializzazione del Lazio, dovuta anche alla politica seguita dalle partecipazioni statali negli ultimi anni.

(4-24452)

RISPOSTA. — *La SAT SpA è stata costituita (ed inserita nelle partecipazioni statali – gruppo STET) nel 1969 rilevando l'attività della Apollon (azienda che da 13 mesi era stata occupata dalle maestranze).*

Attualmente la SAT è inserita nel raggruppamento SEAT divisione STET e occupa circa 200 dipendenti per un fatturato, nel 1990, di 28 miliardi. Tale fatturato è costituito essenzialmente dalla stampa di Sorrisi e Canzoni *(oltre il 70 per cento) e di* Topolino *(circa il 18 per cento) e solo marginalmente da stampa di elenchi telefonici in quanto la tecnologia della SAT (rotocalco) è decisamente poco adatta alla stampa di elenchi (per i quali la tecnologia corretta è quella roto-9).*

Con la fine del 1991 scade il contratto (iniziato nel 1977 e poi rinnovato nel 1984 per 8 anni) relativo a Sorrisi e Canzoni *che non verrà riconfermato perché l'editore (gruppo Fininvest) ha già attivato una sua azienda tipografica (SORIT) in provincia di Milano. La commessa* Topolino *è già stata disdettata e quindi verrà probabilmente a cessare in quanto l'editore* (Walt Disney Company) *ha manifestato l'intendimento di stampare il prodotto con tecnologia roto-*offset *(meno onerosa e con caratteristiche cromatiche più rispondenti alle esigenze del lettore). In considerazione degli eventi summenzionati è stata decisa, ed ufficialmente comunicata in data 28 gennaio 1991, la chiusura dello stabilimento SAT di via Tiburtina in Roma. D'altra parte la SAT*

utilizza macchine di vecchia generazione che richiederebbero, quindi, onerosi investimenti per la sostituzione, in assenza di valide prospettive produttive e di mercato.

Si rileva peraltro a questo proposito che, in previsione dell'incremento dell'utenza telefonica per i prossimi anni, la SAT e la ILTE di Torino stavano elaborando un piano di ristrutturazione dell'azienda che prevedeva il passaggio dalla stampa rotocalco alla stampa-9; a tal fine era allo studio il progetto di realizzare un nuovo stabilimento nell'area romana, oppure di effettuare l'investimento nell'attuale sede della SAT. Tuttavia la SEAT divisione STET ha ritenuto preferibile procedere alla costituzione di un secondo polo produttivo per la stampa di elenchi telefonici, oltre a quello costituito dalla ILTE di Torino.

D'intesa con IRI, anche ai fini di concorrere positivamente alla soluzione dei problemi occupazionali collegati alla crisi siderurgica, è stata scelta quale area del secondo polo la zona di Taranto. Il progetto per Taranto, denominato ILTE Sud, prevede 71 miliardi di investimenti, un'occupazione di circa 180 persone, l'avvio dell'attività produttiva nel 1993 (a regime nel 1995), utilizzando i fondi previsti con il rifinanziamento della legge n. 181 a favore della siderurgia.

Si osserva, infine, che per gli attuali dipendenti della SAT (circa 200) si prevede il prepensionamento (possibile per circa 80 persone) e la riallocazione nell'ambito del gruppo per tutti gli altri.

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

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

i treni della linea di Verona-Rovigo-Chioggia per il tratto Rovigo-Legnago hanno subito modifiche negli orari per la stagione invernale 1990/1991, il che ha arrecato e arreca gravi disagi agli utenti che fruiscono di questo servizio;

la linea ferroviaria Verona-Rovigo-Chioggia si presta ad essere un'ideale direttrice di collegamento, per passeggeri e per merci, fra la provincia di Verona e il mare Adriatico e viceversa ed è in grado di assicurare, se gestita con efficienza, trasporti sufficientemente comodi e rapidi ai viaggiatori pendolari, in particolar modo studenti e operai, ésia se essi svolgono la loro attività nei centri raggiunti dalla linea ferroviaria in parola come pure in città quali Venezia, Padova, Ferrara, Bologna e Mantova grazie ad opportune coincidenze con treni di altre linee;

le surrichiamate variazioni d'orario hanno reso, invece, i trasporti su questa linea alquanto disagevoli, e insieme alle ricorrenti voci di chiusura della Verona-Rovigo-Chioggia appaiono quasi una sorta di espediente per spegnere progressivamente le prospettive di sopravvivenza di questa tratta ferroviaria di cui anzi è auspicato da varie parti il potenziamento;

la soppressione della linea ferroviaria Verona-Rovigo-Chioggia priverebbe il Basso Veronese, il Polesine e il territorio meridionale della provincia di Venezia di una sua ferrovia, graverebbe ulteriormente il traffico stradale, data anche la carenza di mezzi pubblici di trasporto su strada in sua sostituzione;

gli utenti della linea hanno presentato una serie di ragionevoli richieste affinché siano apportati alcuni ritocchi agli orari che consentano il ripristino delle coincidenze con altri treni –:

se il Ministro interrogato non intenda promuovere urgentemente le modifiche di orario proposte, rispondendo così alle attese della popolazione di parte delle tre province: Verona, Rovigo e Venezia, e alle esigenze di numerosi utenti favorendo, con i fatti, l'uso del trasporto su rotaia.

(4-23538)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato precisa che la relazione Verona-Isola della Scala-Cerea-Legnago-Rovigo-Chioggia è costituita da più tratti di linea di caratteristiche differenziate in dipendenza del rispettivo ruolo svolto.*

Il tratto iniziale Verona-Isola della Scala è comune alla linea Verona Porta Nuova-

Bologna, per la quale è previsto il completo raddoppio del binario; sul citato tratto i lavori relativi sono in corso e se ne prevede l'ultimazione per la primavera del 1994.

I tratti Isola della Scala-Cerea e Legnago-Rovigo, per la consistenza e la tipologia del traffico che li interessa, sono stati classificati a scarso traffico di interesse locale.

Nell'ambito del programma di interventi per la riqualificazione delle suindicate linee a scarso traffico, per il primo tratto è previsto l'impianto del comando centralizzato del traffico (CTC), che consentirà di migliorare la regolarità di circolazione dei treni e nel contempo di elevare la sicurezza dell'esercizio, mentre per il tratto Legnago-Rovigo, ove è già in opera il blocco conta assi, è in corso di esame l'opportunità di impiantare il suddetto comando centralizzato.

Anche sul breve tratto Cerea-Legnago, comune alla linea Mantova-Monselice, è previsto l'impianto dei CTC nell'ambito dei provvedimenti di ammodernamento e di potenziamento della linea medio-padana.

Per la linea Rovigo-Chioggia, anch'essa classificata a scarso traffico di interesse locale, è prevista l'attuazione di provvedimenti tecnologici nell'ambito del programma di interventi per la revisione economica e gestionale delle linee di interesse locale.

Per quanto riguarda le variazioni di orario sulla tratta Rovigo-Legnago l'ente ferrovie dello Stato fa presente che la possibilità di circolazione dei treni su tale tratta è subordinata all'inserimento degli stessi fra i treni della linea Verona Porta Nuova-Bologna sulla tratta comune Verona Porta Nuova-Isola della Scala.

Trattandosi di convogli a scarsissima frequentazione la priorità spetta ai treni della più importante Verona-Bologna, e inoltre, come già riferito in premessa, sono in corso i lavori per il raddoppio della tratta Verona Porta Nuova-Isola della Scala-Nogara, lavori che comportano gravi soggezioni alla circolazione e che determinano le lamentate variazioni d'orario.

L'ente ferrovie dello Stato assicura, in proposito, che una volta ultimati i lavori di cui sopra sarà possibile, in accordo con gli enti pubblici interessati, ristrutturare i collegamenti fra (Verona) Legnago-Rovigo, tenendo conto di tutte le istanze dell'utenza.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CIMA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se risponde al vero che a Stromboli i circa 100 bambini che rientrano nella fascia dell'obbligo scolastico sono costretti a frequentare la scuola in locali inadatti presi in affitto da privati;

se, inoltre, risponde al vero che sono praticamente inesistenti gli spazi che in una struttura scolastica sono necessari per lo svolgimento di attività collaterali a quella strettamente didattica;

se non ritenga opportuno disporre l'invio di personale ispettivo incaricato di accertare le reali condizioni logistiche in cui i bambini di Stromboli sono costretti ad assolvere l'obbligo scolastico, al fine di disporre degli elementi necessari per adottare i provvedimenti indispensabili per garantire la disponibilità di locali adatti in tempi brevi. (4-22227)

CIMA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se la mancanza di risposta all'interrogazione n. 4-22227 del 25 ottobre 1990, relativa all'inadeguatezza delle strutture scolastiche disponibili per i bambini di Stromboli, debba essere interpretata, come l'interrogante ritiene, come mancanza di iniziative volte a trovare rapida ed adeguata soluzione al problema;

se non ritenga invece che l'obbligo scolastico debba essere assolto all'interno di strutture che lo Stato ha l'obbligo di fornire ai cittadini e non in locali inadatti e privi degli spazi necessari. (4-26912)

RISPOSTA. — *Con riferimento alle interrogazioni in oggetto, si premette che il problema sollevato, circa l'esigenza di assicurare ai bambini dell'isola di Stromboli strutture scolastiche adeguate, è ben noto a questo ministero il quale tuttavia, nonostante ogni migliore predisposizione, non è istituzional-*

mente in grado di far fronte ai necessari interventi senza il determinante apporto dell'ente locale, cui competono, a norma delle disposizioni vigenti, gli oneri relativi alla fornitura e manutenzione degli edifici scolastici.

Nel precisare peraltro che, nel caso specifico, tale apporto è stato già da tempo sollecitato al comune di Lipari da parte delle competenti autorità scolastiche, si aggiunge che il provveditore agli studi di Messina, al riguardo interessato, non ha mancato di accertare, per il tramite di un ispettore tecnico, le condizioni in cui viene svolta, nell'isola, l'attività didattica.

Dagli elementi al riguardo acquisiti è emerso in particolare che gli alunni della scuola materna sono ospitati in un locale sufficientemente ampio, anche se non dispongono, in effetti, di altro spazio utile, tenuto conto che un altro locale di modeste dimensioni del medesimo edificio viene utilizzato dalla seconda classe della scuola elementare; i veri disagi ai predetti alunni derivano soprattutto dal fatto che i servizi igienici sono ubicati all'esterno dell'edificio, sede della scuola.

Riguardo alla scuola elementare – il cui edificio è ubicato sotto la piazza principale dell'isola – risulta che la pluriclasse 1ha e 5ha e le classi 3ha e 4ha sono sistemate in uno stesso edificio, che è stato ristrutturato durante le vacanze estive dell'anno scolastico 1989/90; le classi in questione sono sistemate in tre aule ampie e luminose, dotate di servizi igienici adeguati.

Sia l'edificio della scuola materna sia quello della scuola elementare sono, comunque, privi di impianto di riscaldamento e di locali adattabili a palestra, anche se, per lo svolgimento delle lezioni di educazione fisica, gli alunni usufruiscono di un grande ambiente coperto, messo a disposizione da un privato.

Conclusivamente, premesso che il provveditore agli studi di Messina resta impegnato a vigilare affinché, per il prossimo anno scolastico, agli alunni di Stromboli siano garantite le condizioni per una non disagevole partecipazione all'attività didattica si confida che le esigenze edilizie dell'isola possano essere soddisfatte, in prospettiva, attraverso le provvidenze previste dallo schema di disegno di legge-quadro sull'edilizia scolastica, tuttora in corso di perfezionamento.

Il Ministro della pubblica istruzione: Misasi.

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

insistenti indiscrezioni attribuiscono al piano predisposto dal commissario straordinario delle ferrovie dello Stato la cancellazione di importanti progetti riguardanti i trasporti su rotaia nel Nord-Est del Paese ed in particolare la linea ad alta velocità Torino-Trieste; la ristrutturazione delle gallerie sulla Udine-Trieste; il compartimento ferroviario del Friuli-Venezia Giulia –:

se tali notizie corrispondono a verità, ed in ogni caso quali direttive si intendano dare per mantenere progetti di potenziamento ripetutamente annunciati e collegati anche a precisi impegni presi con gli utenti esteri del porto di Trieste e da ultimo con l'Austria e l'Ungheria. (4-22356)

RISPOSTA. — *Gli impianti ferroviari del Friuli-Venezia Giulia, collocati in posizione chiave per le relazioni fra l'Italia, gli altri paesi dell'Europa comunitaria ed i paesi dell'Est, sia attraverso l'Austria che tramite la Jugoslavia, sono destinati ad assorbire quote crescenti dell'interscambio soprattutto con un adeguato potenziamento del porto di Trieste, i cui scambi sono attualmente assicurati dalla linea (Trieste) Bivio Aurisina-Villa Opicina.*

Detto notevole sviluppo di traffico sarà reso possibile dalla realizzazione di grosse opere infrastrutturali previste nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, quali:

a) *l'adeguamento delle gallerie alle sagome di trasporto intermodale sulla linea Trieste-Venezia; trattasi di interventi intesi a consentire il transito su carri ferroviari di semirimorchi e camion di altezza maggiore*

di quella prevista con le attuali sagome. L'intervento è in corso di progettazione e programmazione trattandosi di lavori che comportano gravi soggezioni all'esercizio ferroviario;

b) *la velocizzazione della succitata linea Trieste-Venezia con la realizzazione del blocco automatico banalizzato;*

c) *l'innalzamento, per motivi di sicurezza, del ponte sul fiume Tagliamento in prossimità di Latisana. Sono in corso intese con gli organi di tutela idraulica, per determinare l'entità del necessario alzamento;*

d) *il collegamento della linea Pontebbana alle linee per Trieste e per Cervignano e viceversa, senza interessare la stazione centrale di Udine.*

Per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie del Friuli-Venezia Giulia con l'Europa nord-orientale, l'ente ferrovie fa sapere di aver previsto la realizzazione del raddoppio della linea Udine-Tarvisio (Pontebbana), il cui finanziamento è previsto dal piano di ristrutturazione risamento e sviluppo, e la costruzione dello scalo di Cervignano, in cui sono concentrate la gran parte delle operazioni di smistamento dei traffici da e per l'Austria e la Jugoslavia, lungo i transiti di Tarviso e di Villa Opicina. I lavori di realizzazione del suddetto scalo sono in corso ed il loro completamento è previsto a carico del già citato piano. Anche il quadruplicamento, con caratteristiche ad alta velocità, della linea Modane-Torino-Milano-Venezia e la velocizzazione della Venezia-Trieste sono inclusi nel contratto di programma sottoscritto in data 23 gennaio 1991.

È altresì previsto l'adeguamento (per il trasporto intermodale) delle gallerie sull'itinerario Udine-Trieste C.M. anche se a tale proposito l'ente fa rilevare che trattasi di intervento di non sicura redditività in ambito ferroviario.

Infine l'ente fa presente che l'abolizione del compartimento di Trieste non rientra negli attuali piani programmatici in ambito ferroviario.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COLUCCI GAETANO. — *Ai Ministri dell'interno e per gli italiani all'estero e l'immigrazione.* — Per conoscere – premesso:

che la quota di profughi albanesi assegnata ai piccoli comuni della provincia di Salerno ha innescato una serie di proteste;

che alla dolorosa odissea dei profughi, gli abitanti dei centri designati per l'accoglienza non hanno risposto con la consueta, tradizionale, ospitalità;

che gli abitanti dei centri interessati giustificano la loro protesta assumendo che la « quota » loro assegnata, rilevante rispetto alla popolazione residente ed alla povera economia, stravolgerebbe il tessuto sociale della zona, specie se a vocazione turistica;

che esiste una rilevante tensione per i motivi su esposti, e gli stessi ospiti hanno protestato per le gravi carenze alloggiative –:

quali urgenti provvedimenti, per quanto di competenza, intendano adottare. (4-26532)

RISPOSTA. — *La conferenza Stato-regioni, nelle riunioni del 4 e 24 aprile 1991, decideva di distribuire fra le varie regioni italiane i circa 25.000 cittadini albanesi, affluiti nei primi giorni di marzo sul territorio nazionale, secondo i parametri di popolazione (80 per cento) e territorio (20 per cento).*

Alla regione Campania venivano assegnati 2.165 cittadini albanesi, compresi i circa 1.000 previsti nel campo profughi di Capua.

Nelle riunioni svoltesi presso il servizio assistenza sociale della regione Campania con la presenza dei rappresentanti dell'ARCI, dell'UPI e di altri enti pubblici, emerse la necessità di ripartire tra le cinque province i 2.165 cittadini albanesi assegnati al territorio campano, sempre secondo i parametri finali della conferenza Stato-regioni nel modo seguente:

Avellino n. 227;

Benevento n. 162;

Caserta n. 335;

Napoli n. 975;

Salerno n. 466.

Il piano di ridistribuzione territoriale veniva poi confermato dalla conferenza Stato-regioni del 19 giugno 1991, tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

L'assegnazione nella provincia di Salerno dei cittadini albanesi ha effettivamente creato una qualche situazione di emergenza in relazione alle concrete possibilità di individuare idonee soluzioni alloggiative, tenuto conto del favorevole inizio della stagione turistica, con il massimo della prenotazione, da parte dei turisti, degli alberghi, e della mancanza di strutture pubbliche adatte a recepire i cittadini albanesi.

Tuttavia la concreta distribuzione dei suddetti, nell'ambito della provincia, è stata effettuata avendo cura di evitare concentrazioni che potessero dar luogo a problemi di ordine pubblico, ed utilizzando disponibilità alloggiative costituite da due alberghi e da un camping, *per i quali vi era stata la preventiva disponibilità da parte dei proprietari, senza compromettere la vocazione turistica delle zone.*

Pertanto, a parte le iniziali manifestazioni di protesta di qualche comune che paventava preoccupazioni per l'andamento turistico a seguito dell'affluenza dei cittadini albanesi, si può dire che l'insediamento di tali cittadini è avvenuto senza rilevanti problemi di ordine pubblico.

L'ospitalità nelle strutture predisposte dalla prefettura risulta essere stata adeguata sia sotto il profilo della fornitura del vitto sia per ogni altro servizio, anche di ordine igienico-sanitario, ed ha assicurato ai cittadini albanesi una idonea permanenza in attesa o del rientro in patria o del loro inserimento socio-lavorativo nei limiti delle disposizioni impartite dal Governo in proposito, e per il quale si sono relativamente adoperati gli organi statali centrali e periferici e quelli locali, con buoni esiti.

Il Ministro per gli italiani all'estero e per l'immigrazione: Boniver.

COSTA RAFFAELE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se nel quadro dei collegamenti ferroviari tra Torino e Savona, effettuati con materiale Intercity, possa prevedersi, con l'introduzione del prossimo orario ferroviario estivo, l'effettuazione di due fermate a Ceva (Cn) da parte dei treni in partenza dal capoluogo piemontese (I.C.639 delle h.8.06) e da quello ligure (I.C.642 delle h.16.30), per adeguare detti collegamenti alle esigenze dell'utenza, costituita per lo più da lavoratori pendolari. (4-22333)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato riferisce che, eseguite le opportune valutazioni tecniche di fattibilità e considerato che i treni* intercity *639 e 642 impiegati sulla linea Torino-Savona assolvono anche funzioni di carattere regionale/compartimentale, con il nuovo orario ferroviario estivo 1991 è stata prevista la fermata a Ceva (Cuneo) dei suddetti convogli, rispettivamente alle ore 9,09 e 17,08.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COSTA RAFFAELE. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

il ragionier Nicola Giacò (iscrizione 10214479 direzione provinciale del tesoro di Roma), già dipendente del Ministero della difesa, è stato collocato a riposo dal 1° settembre 1983;

a seguito della sostituzione della partita provvisoria di pensione con quella definitiva, con decorrenza maggio 1990 gli veniva recuperata la somma di lire 4.449.543 perché ritenuta irregolarmente corrisposta –:

quali siano le motivazioni della mancata applicazione nei compositi del suddetto degli articoli 204, 205 e 206 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092. (4-23528)

COSTA RAFFAELE. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per sapere – premesso che:

il ragionier Nicola Giacò (iscrizione 10214479 Direzione Provinciale del Tesoro di Roma), già dipendente del Ministero della difesa, è stato collocato a riposo dal 1° settembre 1983;

a seguito della sostituzione della partita provvisoria di pensione con quella definitiva, con decorrenza maggio 1990 gli veniva recuperata la somma di lire 4.449.543 perché ritenuta irregolarmente corrisposta –:

quali siano le motivazioni della mancata applicazione nei confronti del suddetto degli articoli 204, 205, 206 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092. (4-23770)

RISPOSTA. — *Al signor Nicola Giacò era stata erroneamente attribuita una pensione provvisoria di importo superiore al dovuto. La direzione provinciale del tesoro ha provveduto, a seguito dell'emanazione del provvedimento definitivo di quiescenza, a recuperare la maggiore somma in precedenza erogata a titolo di pensione provvisoria.*

Nella fattispecie prospettata dall'interrogante, non può, quindi, trovare applicazione il disposto degli articoli 204, 205 e 206 del decreto del Presidente della Repubblica del 29 dicembre 1973, n. 1092, in quanto tali norme prevedono il divieto di recupero di somme non dovute, soltanto a seguito di revoca o modifica di un precedente provvedimento definitivo del trattamento di quiescenza, divieto, quindi, non applicabile per quelle liquidate, sulla base di un trattamento provvisorio di attività.

Il Ministro della difesa: Rognoni.

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

in occasione dei Mondiali di calcio è stata realizzata la stazione ferroviaria di Vigna Clara, localizzata all'inizio di Corso Francia;

tale stazione è rimasta in funzione per una ventina di giorni circa e, alla fine dei Mondiali, è rimasta totalmente chiusa e in disuso –:

quali iniziative il Governo intenda assumere per conoscere quanto è costata all'Ente ferrovie la realizzazione di tale stazione e di tale tratto ferroviario che la collega alla stazione di Farneto;

quali sono i motivi della chiusura di detto tratto ferroviario;

se non ritenga opportuno ed urgente intervenire per il ripristino del funzionamento di detto tratto, anche in vista della estrema necessità del completamento del cosiddetto « anello ferroviario ». (4-24485)

RISPOSTA. — *Si riferisce che l'ente ferrovie dello Stato ha redatto, in occasione delle manifestazioni sportive connesse con i mondiali di calcio 1990, uno studio per una soluzione in variante al progetto generale di chiusura dell'anello nel tratto Anastasio-Tor di Quinto, usualmente denominato 1ha fase funzionale, su richiesta del comune di Roma, quale significativo contributo al riequilibrio della soluzione dei trasporti nell'area metropolitana della capitale.*

L'ente fa presente che tale fase, realizzata in tempo utile per le manifestazioni sportive, è consistita nell'attivazione di un solo binario elettrificato da destinare al servizio trasporto viaggiatori da e per lo stadio Olimpico con la realizzazione della fermata Olimpico/Farnesina in galleria – anch'essa a semplice binario, senza interventi sulle sagome delle esistenti gallerie – e di quella di Vigna Clara a servizio del fascio di garitaggio treni.

Fa inoltre sapere che a seguito delle approvazioni, da parte dei competenti organi, del progetto e relativo programma di fattibilità, venne presentata una proposta globale di spesa per l'importo di lire 81,5 miliardi attingendo ai finanziamenti accesi con la legge 28 maggio 1989, n. 205.

Le opere civili furono affidate, a seguito di trattativa privata plurima, all'associazione temporanea fra le imprese Fioroni costruzioni (mandataria) per un importo di lire 37,2 miliardi al netto del ribasso dell'11 per cento, e furono ultimate in tempo utile per le manifestazioni sportive. Per tale occasione le ferrovie hanno attivato un programma di esercizio che si è esaurito con la fine dei mondiali di calcio.

L'ente rappresenta infine che sono tuttora in corso contatti con il comune di Roma per la messa a punto dei progetti delle ulteriori fasi secondo una pianificazione organica nell'ambito delle esigenze di potenziamento del nodo ferroviario di Roma e di integrazione dello stesso con i servizi urbani della capitale.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PARLATO e MANNA. — *Ai Ministri dei trasporti e dei beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere – premesso che:

l'interrogazione n. 4-16868 del 7 agosto 1986 fu riprodotta – per mancanza di risposta – nella X legislatura al n. 4-03050 del 1° dicembre 1987;

con tale atto si chiedeva se non fosse il caso di sottoporre alla tutela della legge 1° giugno 1939, n. 1089, il convoglio ferroviario reale, costruito nel 1930 per le nozze di Umberto Savoia con Maria Josè del Belgio, lussuosamente arredato in stile *Liberty*, ed impreziosito in decorazioni in oro ed argento, soffici tappeti, soffitti dipinti, pregevoli cuoi e tappezzerie d'arte nonché quanto ne fosse costata la manutenzione sinora e se, infine, non fosse il caso di collocarlo presso il Museo storico delle ferrovie esistente in Pietrarsa (Napoli) tra il quartiere napoletano di San Giovanni a Teduccio ed il comune di Portici;

in data 7 marzo 1988 l'allora Ministro per i beni culturali dichiarò, senza dare la minima spiegazione, che il convoglio non aveva caratteristiche tali da assoggettarne la tutela alla legge n. 1089 del 1939, nulla dichiarò circa i costi di manutenzione, ma ammise che « la soluzione più idonea per la sua giusta valorizzazione consisteva effettivamente nella collocazione presso il detto museo »;

frattanto, su proposta del consigliere comunale del MSI avvocato Michele Bruno, il consiglio comunale di Portici approvava all'unanimità un atto deliberativo nel quale veniva richiesto che si provvedesse a detta collocazione del treno;

ripetute notizie di stampa hanno fatto cenno ai « lavori in corso » per il restauro e l'effettiva successiva collocazione a Pietrarsa di parte del detto treno reale –:

quanto sia costata sinora la manutenzione e poi il restauro del convoglio reale;

vettura per vettura, di quali elementi storico-artistici esso consti;

perché in concreto, il convoglio non sia tutelabile a norma della legge n. 1089 del 1939 quando sagge decisioni del Ministro per i beni culturali ed ambientali hanno portato più volte all'ampliamento dell'applicabilità della tutela considerando beni culturali anche oggetti ed insediamenti che sarebbero sfuggiti a prassi restrittive;

se sia esatto che siano in corso e dove, per quali importi e per quali vagoni, restauri del convoglio;

quando si prevede termineranno tali interventi e quando si pensa che il convoglio possa essere collocato nel Museo ferroviario di Pietrarsa (Napoli) e nella sua interezza, non essendo chiaro per quali motivi solo una sua parte, sempre secondo la stampa, vi troverebbe definitiva sistemazione ed essendo opportuno conoscere quale fine farebbe (e per quali ragioni) la parte residua. (4-23829)

RISPOSTA. — *L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato riferisce che le vetture costituenti il treno presidenziale (ex treno reale) in custodia presso la rimessa saloni della stazione di Roma Termini sono formate dai saloni n. 1-6-10-16-35-36-40-41-50-51-68-94.*

Per quanto riguarda i requisiti storico-artistici, le ferrovie ritengono che soltanto i saloni n. 1 e 10 posseggono elementi interessanti, e in proposito precisano che il salone n. 10 già da tempo ha trovato giusta collocazione presso il museo ferroviario di Pietrarsa. Attualmente, non risulta siano in corso lavori di restauro di detto convoglio. Infatti, l'Ente autonomo delle ferrovie dello

Stato fa presente che a seguito di disposizioni impartite dal Segretariato generale della Presidenza della Repubblica sono state formalmente dismesse le carrozze a salone del convoglio in questione, le cui caratteristiche costruttive non sono più rispondenti alle esigenze di sicurezza delle personalità cui sono riservate e alle mutate condizioni di esercizio del traffico su rotaia.

Per quanto sopra le ferrovie hanno sospeso ogni tipo di intervento. Pertanto, solo nel caso in cui alcune delle suddette carrozze dovessero essere utilizzate sui binari delle ferrovie dello Stato, a seguito di noleggio od altro servizio, l'ente darà corso ai necessari interventi di manutenzione.

In quanto alla richiesta di sottoposizione del convoglio di cui trattasi alla tutela della legge 1° giugno 1939, n. 1089, si fa presente che secondo il parere della sovrintendenza per i beni artistici e storici di Roma l'oggetto in questione non riveste i caratteri storico-artistici che lo possono fare oggetto di tutela da parte del Ministero dei beni culturali ed ambientali, allo stesso modo in cui non ne sono oggetto navi, transatlantici arredati, ascensori liberty, *e quasi tutti gli antichi prodotti industriali con pregi di decorazioni. La definizione di bene culturale a queste tipologie, precisa la sovrintendenza, si può conferire solo tramite l'arbitraria estensione del termine stesso.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PAVONI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se risponde al vero, come ampiamente riportato da autorevoli organi di stampa, che, con circolare ministeriale n. 324 del 1990, quanto prima verrà soppressa la scuola elementare di San Giorgio Ingannapoltron in provincia di Verona poiché il numero degli alunni frequentanti le cinque classi non supera le venti unità;

se sia a conoscenza del fatto che le famiglie degli alunni interessati si sono rivolti al competente Ministero, al provveditore agli studi di Verona, al direttore didattico ed al sindaco del comune di S. Ambrogio dove è ubicato l'edificio scolastico in questione, senza avere nessuna risposta;

in relazione al grave disagio che viene arrecato agli scolari e relative famiglie ed alla non indifferente incidenza negativa sul tessuto sociale nel territorio, se non si ravvisi l'inderogabile opportunità di soprassedere a tale decisione ricollegandosi soprattutto ad un dispositivo legislativo che se da un lato sostiene che il numero complessivo di alunni per ciascun plesso dovrà essere superiore a venti, fa eccezione per i plessi ubicati nelle piccole isole e nelle zone di montagna, nelle quali le difficoltà di collegamento non consentono la possibilità di accorpamento o di trasporto degli alunni in altre scuole; ed è questo il caso della scuola di San Giorgio, strategicamente collocata in Valpolicella.

(4-26130)

PAVONI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere – premesso:

che già è stata formulata analoga richiesta circa la chiusura della scuola elementare di S. Giorgio Ingannapoltron in provincia di Verona, causa l'esiguità degli alunni che frequentano i corsi, secondo quanto stabilito dalla circolare ministeriale n. 324 del 1990;

che nel recente passato detto istituto ha svolto una grande funzione educativa nell'intera Valpolicella;

che da analisi demografiche effettuate in tempi recentissimi, nell'anno scolastico 1992-1993, si presume vi sarà un forte incremento della popolazione scolastica;

non è noto quali motivi abbiano impedito o quanto meno non abbiano consentito una risposta dai competenti organi ministriali –:

se non intenda, come all'interrogante sembra quanto mai opportuno, adottare un provvedimento per soprassedere ad una decisione affrettata che provocherebbe indubbi disagi alle popolazioni interessate.

(4-27125)

RISPOSTA. — *Il competente provveditore agli studi di Verona ha disposto l'accorpamento del plesso di San Giorgio Inganna-*

poltron alla scuola del capoluogo di Sant'Ambrogio Valpolicella, in applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 15 della legge n. 148 del 1990, in quanto il numero degli alunni obbligati risultava notevolmente inferiore a quello minimo richiesto per la sussistenza di una scuola autonoma.

Il consiglio scolastico provinciale nella seduta del 10 dicembre 1990 aveva espresso all'unanimità parere favorevole, in merito al provvedimento in parola che peraltro non comporta disagio agli allievi considerata la vicinanza del plesso soppresso alla scuola di Sant'Ambrogio di Valpolicella e la disponibilità dell'amministrazione comunale interessata a istituire un idoneo servizio di trasporto.

Il Ministro della pubblica istruzione: Misasi.

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

ai primi di marzo le navi *Logudoro* e *Garibaldi* non erano in esercizio e la lunga sosta delle stesse e la limitata capienza delle altre navi traghetto hanno portato i carri fermi nelle stazioni del continente ad oltre mille –:

se il ministro non intenda, insieme alla messa in esercizio della *Garibaldi* e della *Logudoro*, assicurare tempi certi per la consegna e l'operatività delle nuove navi traghetto, commissionate dall'Ente Ferrovie dello Stato per i collegamenti con la Sardegna e la definizione rapida degli interventi che l'Ente Ferrovie dello Stato intende destinare all'isola, per il potenziamento dei collegamenti sia interni che esterni. (4-24863)

RISPOSTA. — *L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato fa presente che la messa fuori servizio per interventi di manutenzione e riparazione delle navi traghetto* Garibaldi *e* Logudoro *è stata determinata dal grave incidente occorso alla nave traghetto* tutto merci *nell'ottobre scorso e dai necessari ed improcrastinabili interventi di manutenzione della durata di circa 20 giorni sul traghetto passeggeri. Durante la prolungata assenza dal servizio della* Garibaldi, *per non penalizzare ulteriormente il collegamento merci con la Sardegna, le ferrovie dello Stato hanno disposto l'invio in sussidio, in tempi diversi, a Civitavecchia di due unità della flotta di Messina che hanno contribuito notevolmente a tenere sotto controllo l'entità dei carri giacenti.*

Comunque, rileva l'ente, a seguito del ripristino della piena regolarità dei collegamenti merci con la Sardegna, avvenuto con il rientro in esercizio delle navi traghetto e Logudoro *e* Garibaldi, *rispettivamente in data 9 e 15 marzo 1991, la situazione dei carri giacenti, in attesa di imbarco, ha presentato un netto miglioramento.*

In merito poi alle nuove navi traghetto per i collegamenti con la Sardegna l'ente fa sapere di non aver commissionato – contrariamente a quanto riferito nell'interrogazione – né per il momento di aver in programma di commissionare, nuove navi a tale scopo; comunque, in base alle varie esigenze e problematiche dei collegamenti stessi con l'isola, l'ente assicura che si adopererà per una più adeguata razionalizzazione del suddetto traffico, sperimentando anche nuove modalità di trasporto, il più possibile rispondenti alle esigenze e al gradimento della clientela.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PIETRINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

quali iniziative e quali interventi si intendono prendere per far cessare lo scandaloso fenomeno dei tassisti « abusivi » che, subito dopo il varco doganale, « adescano » i turisti che arrivano a Fiumicino minacciando chiunque tenti di limitare la loro attività. (4-24080)

RISPOSTA. — *Il problema dell'abusivismo dei tassisti nell'ambito dell'aeroporto di Fiumicino è stato oggetto di specifica riunione indetta dalla direzione circoscrizione aeroportuale di Fiumicino tenutasi il 16 maggio 1991 presso lo scalo citato con la partecipazione di rappresentanti della polizia di*

Stato, della guardia di finanza, dei carabinieri, della polizia municipale e della Società aeroporti di Roma.

A seguito della riunione è stato deciso di attivare, attraverso il coordinamento fra i vari organi di polizia, una accurata vigilanza diretta a reprimere il fenomeno soprattutto nelle ore di punta (8-10/13-15/22-24). È stata così stabilita una rotazione nelle turnazioni del servizio di repressione del fenomeno relativa alle tre fasce orarie indicate tra la polizia di Stato, la guardia di finanza ed i carabinieri, mentre la polizia municipale ha assicurato che svolgerà una continua vigilanza all'esterno dell'aerostazione internazionale.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PIRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per gli affari speciali e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se siano informati del caso della bambina Gessica, focomelica, 4 anni, ricoverata dalla nascita nell'ospedale S.S. Trinità di ls Mirrionis (CA), che non è mai uscita dall'ospedale ed ha potuto fino ad ora contare sulla solidarietà di medici, infermieri e lavoratori dell'ospedale che, tra l'altro, con una colletta hanno acquistato una sedia a rotelle per la bambina;

quali iniziative il Governo intenda assumere al riguardo. (4-04697)

RISPOSTA. — *Facendo seguito alle precedenti risposte pubblicate, rispettivamente, nell'*Allegato al resoconto stenografico *del 18 marzo e del 16 settembre 1991 si conferma che questo dipartimento continua a seguire la situazione della piccola Jessica Brindicci. Il tribunale per i minorenni di Cagliari ha qui trasmesso le relazioni dell'assistente sociale e del sanitario che si occupano dal caso.*

In particolare, l'assistente sociale dell'assessorato ai servizi sociali, igiene e sanità del comune di Cagliari ha comunicato che « per Jessica, sempre ospite della stessa struttura ospedaliera, stanno aumentando i problemi di salute. La rassicura solamente sapersi in quell'ospedale ed il sentire vicine le persone che conosce e che le prestano tutte le cure possibili e necessarie. Percepisce e gioisce dei gesti di affetto ma comincia a volere una risposta sulla sua «diversità« ed a soffrire per non essere come tutti gli altri bambini ».

Il direttore della clinica chirurgica padiatrica dell'università di Cagliari ha rappresentato che « la piccola paziente è sempre sotto controllo terapeutico; ha compiuto negli ultimi tempi progressi dal punto di vista psicologico (è seguita da una educatrice alla quale è molto affezionata).

Le condizioni fisiche, invece, sono molto compromesse. Negli ultimi mesi è andata incontro a episodi di subocclusione intestinale e di coliche addominali che hanno più volte obbligato alla eliminazione della alimentazione per OS ed alla sua sostituzione con terapia parenterale totale. Necessita con maggior frequenza di terapia antibiotica per combattere le infezioni urinarie ricorrenti.

Attualmente la sua posizione obbligata è quella supina.

Sono necessari clismi quotidiani per vuotare l'alvo ».

Il tribunale per i minorenni di Cagliari ha infine precisato che, « nonostante la dichiarazione di adottabilità, non è stato possibile procedere all'affidamento preadottivo della minore stessa poiché non è stato reperito alcun nucleo idoneo e disponible a farsi carico della gravissima situazione sanitaria ».

Allegata alla nota del tribunale cagliaritano è, inoltre, pervenuta una relazione dell'assistente sociale che personalmente segue il caso, risalente al mese di dicembre 1990: si ritiene opportuno unire copia di tale relazione che sembra costituire viva testimonianza della premurosa e sentita attenzione con cui viene assistita la piccola Jessica. In sostanza sembra che il caso, pur nella sua estrema gravità che, fra l'altro, ostacola anche l'inserimento della piccola in un nuovo nucleo familiare, sia opportunamente seguito sia sul piano sanitario che su quello socio-assistenziale.

Si assicura, comunque, che questo dipartimento provvederà anche per il futuro ad

occuparsi della vicenda, affinché venga garantito alla bimba ogni necessario intervento.

Allegato

C'è stato in questo mese un regresso in Gessica, in tanti momenti non riusciva a reagire. Lo stato di salute non le consente di star seduta neanche per un breve periodo di tempo.

Nei momenti di maggior dolore chiede il perché deve soffrire così tanto.

Si è il più delle volte impotenti, si può solo starle vicino e soffrire con lei...

Con la segretaria ci prodighiamo per farla mangiare e darle tutto l'affetto possibile.

Anche i medici cercano in tutti i modi di consolarla e coccolarla.

Ad uno di loro, Gessica ha chiesto di farla camminare come tutti i bambini.

Questi, assieme ad un'altro medico, l'hanno presa per le braccia facendola volare da terra. Per lei è stata una conquista; in seguito ha voluto mostrarmi la sua bravura.

Nei momenti di benessere abbiamo lavorato con il das *alla preparazione del presepio. È un lavoro che ha accolto con entusiasmo colorando in particolare le statuine.*

Ha imparato anche una canzone mimata sul Natale. Anche se non sa ripetere tutte le parole, ne ha colto il significato.

Il 27 dicembre, faremo con gli altri ragazzini della cooperativa, una festa di Natale nel reparto.

La Gambarella è stata contenta e mi ha ringraziata per questa iniziativa.

Ho acquistato dei vestitini e delle magliette per Gessica. È stata contenta anche di questo, due vestiti li sta facendo la sarta su misura.

Continuo a stimolarla perché migliori il linguaggio e l'area psico-affettiva.

Il Ministro per gli affari sociali: Jervolino Russo.

POLI BORTONE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se il provveditorato di Lecce non intenda recedere dalla decisione di trasformare la scuola media di Botrugno in sezione staccata della scuola media di Nociglia.

(4-25382)

POLI BORTONE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se il Provveditorato di Lecce non intenda recedere dalla decisione di trasformare la Scuola media di Botrugno in sezione staccata della Scuola media di Nociglia.

(4-25574)

RISPOSTA. — *La trasformazione della scuola media di Botrugno – funzionante con solo otto classi, rispetto alle 12 previste per il mantenimento dell'autonomia in sezione staccata della scuola media di Nociglia è stata ritenuta necessaria su proposta del provveditore agli studi di Lecce, nell'ambito del piano di razionalizzazione della rete scolastica di quella provincia, predisposto &per l'anno scolastico 1991-92 in applicazione della legge n. 426 del 6 ottobre 1988. La proposta di cui trattasi è stata approvata dal competente consiglio scolastico provinciale nella seduta del 13 dicembre 1990.*

Non sembra, peraltro, che tale trasformazione possa ridurre l'efficienza del servizio scolastico atteso che, come comunicato dal provveditore agli studi con nota n. 19561 del 27 maggio 1991 le due scuole distano solo quattro chilometri l'una dall'altra e che comunque gli alunni interessati continueranno a frequentare la locale scuola media con i medesimi insegnanti. La trasformazione della scuola in sezione staccata ha, infatti, effetti solo sull'attribuzione della responsabilità direttiva e amministrativa al preside di un altro istituto.

Il Ministro della pubblica istruzione: Misasi.

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

l'Ente Ferrovie dello Stato ha elaborato una bozza di orario ferroviario che dovrebbe andare in vigore dal prossimo mese di maggio;

dalle prime informazioni, questo progetto di nuovi orari, penalizzerebbe la regione Puglia e in particolare la città di Taranto dove si verificheranno le seguenti variazioni:

a) il treno intercity Taranto-Milano che parte alle ore 7,44 dovrebbe partire alle ore 6, con la conseguenza che l'utenza che attualmente arriva a Taranto sia dal versante di Metaponto che di Brindisi non troverà la coincidenza con Milano;

b) l'espresso delle 22,48 Taranto-Roma verrà anticipato alle 21 e l'arrivo a Roma è previsto alla Stazione Tiburtina anziché alla Stazione Termini;

c) sulla tratta Taranto-Sibari quasi tutti gli orari subiranno modifiche creando notevoli disagi ai pendolari che operano nella zona industriale di Taranto;

attualmente, anche a seguito dei paurosi ritardi che si registrano nella realizzazione dei lavori di raddoppio della tratta Bari-Taranto e della elettrificazione Battipaglia-Metaponto-Taranto, i disagi all'utenza sono pesantissimi –:

quali urgenti ed immediate iniziative intenda assumere nei confronti dell'Ente Ferrovie dello Stato per:

a) far riconsiderare la bozza del nuovo orario ferroviario evitando che si consumi un nuovo intollerabile atto di emarginazione della Puglia e in particolare della città di Taranto;

b) attivare un confronto, così come prevede la legge, con gli enti locali, le associazioni economiche ed imprenditoriali volto a valutare attentamente tutte le implicazioni sociali ed economiche che la progettata variazione di orari comporta.

(4-24907)

RISPOSTA. — *Con i provvedimenti e le variazioni adottate con l'orario ferroviario in vigore dal 2 giugno scorso, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato fa sapere di aver inteso migliorare ed aumentare i servizi offerti alla clientela nei collegamenti intercompartimentali, anche per la regione Puglia ed in particolare per la città di Taranto.*

L'ente fa inoltre presente che con l'anticipo alle ore 6 del treno intercity *568 (già 570) sulla relazione Taranto-Milano, è stato anche programmato da Taranto il treno locale 8346 in partenza alle ore 7,07 con arrivo a Bari alle ore 9,06, in coincidenza con il treno* intercity *570 in partenza da Bari alle ore 9.18 per Milano. Con tali provvedimenti l'ente ha cercato di soddisfare le diverse esigenze della clientela dell'area tarantina, che potrà così usufruire di due collegamenti per il nord nelle prime ore del mattino.*

Altre variazioni interesssno i treni intercity *555 e 558 che sono attestati a Taranto anziché a Bari, con arrivo alle ore 13,42 e partenza alle ore 16.30.*

*Circa le relazioni Lecce-Bari-Milano, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato informa che agli orari dei treni sono state apportate alcune modifiche come richiesto dalla clientela ed in particolare è stato programmato l'*intercity *570 in partenza da Lecce alle ore 7.10 con arrivo a Bari alle ore 8.58 e con proseguimento per Milano.*

È stato potenziato, altresì, il collegamento con la Calabria con l'istituzione del nuovo treno diretto 3589 sulla relazione Bari-Taranto-Cosenza, in partenza da Bari alle ore 15.57 e il corrispondente treno di ritorno 3804 in arrivo a Bari alle ore 10.26.

Rileva ancora l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato che ulteriore provvedimento migliorativo nelle relazioni con la Calabria deve intendersi anche la trasformazione degli espressi 885 e 890 (Bari-Villa San Giovanni e viceversa) in intercity *691/696 con le conseguenti ripercussioni favorevoli in quanto a* comfort *e ad orari in partenza da Bari.*

Al fine poi di migliorare la marcia dell'attuale treno 3701 si è reso necessario posticiparne la circolazione per cui, nella tratta Metaponto-Taranto la sua traccia si è sovrapposta a quella dell'attuale treno 8313. Tuttavia, per soddisfare le esigenze dei pendolari di quest'ultimo, al nuovo treno 2367, che giungerà a Taranto alle ore 6,04, sono

state previste alcune nuove fermate (Marina di Ginosa-Castellaneta Marittima e Palagiano/Chiatona).

Infine, per quanto attiene ai disagi che la clientela sta subendo, a seguito dei lavori di raddoppio della tratta Bari-Taranto e dei lavori di elettrificazione sulla linea Battipaglia – Metaponto – Taranto, l'ente ritiene che possano trovare giustificazione nei futuri benefici che le nuove opere apporteranno all'offerta, sia come qualità del servizio sia come maggiori collegamenti.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

sono terminate le procedure per il concorso a posti di professore universitario di ruolo di prima fascia del gruppo n. C0310 chimica generale ed inorganica;

la commissione di tale concorso era composta dai seguenti professori: M. Vidali, F. Calderazzo, P.L. Bellon, G. Deganello, A. La Ginestra, I. Bertini, A. Panuzzi, M. Aresta;

dagli atti di tale concorso si rivelerebbe una palese difformità tra i risultati della votazione finale per la scelta dei vincitori ed i giudizi individuali e collegiali espressi sui singoli candidati;

questo fatto sarebbe stato stigmatizzato nella relazione di minoranza di quattro commissari (Aresta, Bertini, Calderazzo, La Ginestra);

il CUN, visti gli atti e rilevata la palese difformità, avrebbe rinviato gli atti alla commissione per i chiarimenti del caso;

la commissione, a maggioranza, avrebbe rielaborato i giudizi in palese contrasto con la scelta procedurale adottata e seguita nelle sedute precedenti, allo scopo di giustificare *a posteriori* l'inclusione tra i vincitori di candidati giudicati precedentemente in maniera non lusinghiera e comunque meno positiva di altri;

gli atti, restituiti al CUN sarebbero ora alla firma del ministro –:

se intenda avallare tale anomalo comportamento della commissione;

se, ove a ciò addivenisse, non ritenga che significherebbe avallo alle tante irregolarità o anomalie riscontrate nell'ultima tornata concorsuale, che hanno gettato un'ombra inquietante sulla credibilità dei concorsi e sulla serietà del reclutamento dei docenti universitari. (4-21714)

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

al concorso a posti di professore universitario di ruolo di 1ª fascia gruppo n. C0310 chimica generale ed inorganica, svoltosi l'anno scorso, la commissione era composta dai professori: M. Vidali, F. Calderazzo, P.L. Bellon, I. Fragalà, G. Deganello, A. La Ginestra, I. Bertini, A. Panunzi, M. Aresta;

la formazione di detta commissione ha prestato il fianco a numerose perplessità. Non solo, infatti, la prima lista diffusa dal Ministero è stata difforme da quella sopra indicata, ma la modifica e la conseguente comunicazione finale ufficiale del Ministero è avvenuta in seguito al ricevimento e al computo della scheda di un docente, il professor Benedetti, che si trovava all'estero (Somalia), rendendo così, a tutti noto e non più segreto il voto di tale docente;

dagli atti di tale concorso si rivela una palese diversità tra i risultati della votazione finale per la scelta dei vincitori ed i giudizi individuali e collegiali sui singoli candidati, fatti nelle prime sedute, tanto da indurre 4 commissari a stigmatizzare il fatto in una relazione di minoranza;

i rilievi della relazione di minoranza sono apparsi talmente pertinenti che il CUN, visti gli atti, li ha rinviati alla commissione per i chiarimenti del caso e la commissione, a maggioranza, ha dovuto rielaborare tutti i giudizi in palese contra-

sto con le procedure che aveva proclamato di voler seguire nella sedute preliminari; e ciò allo scopo di giustificare l'inclusione tra i vincitori di candidati assai poco dotati di meriti scientifici significativi –:

se non ritenga che il caso meriti una inchiesta del Ministero;

se non ritenga che anche da questo esempio (oltre agli altri denunciati da colleghi e dal sottoscritto) emerga l'assoluta necessità di por mano alla riforma delle procedure concorsuali e a un ripensamento delle questioni relative al reclutamento e avanzamento di carriera della docenza universitaria. (4-23215)

RISPOSTA. — *Gli atti del concorso in parola sono stati approvati con decreto ministeriale in data 13 ottobre 1990 a seguito del parere favorevole espresso a suo tempo dal Consiglio universitario nazionale (CUN).*

Per quanto attiene alla formazione della commissione giudicatrice del concorso, si ritiene di dover precisare che l'asserita riconoscibilità di uno dei voti non trova riscontro negli atti delle operazioni elettorali che sono avvenute nel pieno rispetto della normativa vigente, tant'é che non hanno dato luogo a contestazioni e che il decreto ministeriale 20 giugno 1989 relativo alla costituzione della commissione è stato registrato senza rilievi dall'organo di controllo.

In merito, poi, al modus operandi *della commissione* de qua *va ricordato che nel sistema vigente la scelta dei vincitori, espressa col meccanismo della votazione, è la risultante di un processo dialettico in virtù del quale, ogni giudizio individuale dei commissari ha uguali possibilità di imporsi, rispetto agli altri.*

I giudizi individuali iniziali, infatti, « concorrono », a formare il giudizio complessivo, anche se « diverso ».

*L'*iter *procedurale nel quale si articola il concorso si conclude nel giudizio conclusivo della commissione sui singoli concorrenti, non già come la somma della valutazione espressa inizialmente dai commissari, ma piuttosto come la risultante di una rielaborazione e valutazione collegiale, scaturita dall'esame dei titoli. Pertanto, la diversità tra giudizi individuali iniziali e giudizio complessivo, nonché la rielaborazione dei giudizi a seguito del rilievo espresso dal CUN, elementi questi oggetto delle osservazioni espresse, trovano legittime spiegazioni, sia nel meccanismo del « confronto », sia in quello della « comparazione » per la scelta dei vincitori, come del resto è stato precisato dai Commissari in sede di risposta al rilievo formulato dal CUN.*

Si fa comunque presente che è già allo studio dei competenti uffici di questo ministero una nuova, più organica e incisiva normativa delle procedure concorsuali.

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

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

se risulti per quali ragioni ad anni di distanza dall'accertamento giudiziario che l'attività e l'esercizio di ristorante, in locali già adibiti a uffici, in Fidenza, via Malpeli 10, comporti impossibilità di vivere nell'appartamento sovrastante detto ristorante, l'esercizio di tale attività continui senza che nemmeno siano stati fatti i lavori per il deflusso corretto dei fumi e dei miasmi, oltre che per l'eliminazione della insopportabile emanazione di calore. Tale emanazione ha addirittura fatto rompere la pavimentazione dell'appartamento sovrastante, eppure già dal 1989 era stato accertato, e conseguentemente disposto dal pretore di Fidenza, tale anomalia e impossibilità per gli abitanti dell'appartamento sovrastante a vivere normalmente, in costanza delle emanazioni, oltre i limiti del consentito e del tollerabile. La cosa era stata fin dall'inizio della apertura di quel ristorante segnalata alla USL n. 5 di Fidenza, ma senza alcun intervento e risultato, così come era stata segnalata all'autorità comunale, ma ancora senza interventi e risultati. Proprietario dell'immobile come sopra adibito e trasformato da uso « ufficio » a uso « ristorante » è certo Grignaffini che vanta di essere « amico e

compagno di scuola del segretario comunale di Fidenza e di fare quel che vuole ». A parte le dichiarazioni del predetto che possono sembrare o anche essere millantatorie, si deve constatare che a due anni di distanza circa, egli effettivamente ha fatto fino ad oggi « quello che ha voluto », nonostante provvedimenti giudiziari, e successivamente interventi della USL nonché di periti nominati in altro procedimento giudiziario. Ancora una volta devesi constatare l'assoluta assenza di azione e intervento pur doverosi dell'autorità comunale di Fidenza che appare persecutoria nei confronti degli abitanti dell'appartamento sovrastante, il cui *pater familia* » è il vigile urbano Pioli Giovanni, già calunniosamente denunciato dal segretario comunale per asserito peculato e assolto da tale infamante accusa perché il fatto non sussiste dal tribunale di Parma, addì 10 marzo 1987, su conforme richiesta in udienza del pubblico ministero dottor Moi, all'epoca procuratore capo;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o tributaria (anche in relazione a quelle modificazioni d'uso del piano terra di via Malpeli 10 da « ufficio » a « ristorante »), istruttorie o procedimenti giudiziari, anche penali, e se i fatti siano noti alla Procura generale presso la Corte dei conti per l'indagine e l'accertamento delle responsabilità contabili derivanti dagli evidenti abusi e omissioni di pubblici impiegati e funzionari, nella fattispecie.

(4-26188)

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

ad anni di distanza dall'accertamento giudiziario, l'attività e l'esercizio di ristorante, in locali già adibiti a uffici, in Fidenza, via Malpeli 10, continua a comportare impossibilità di vivere nell'appartamento sovrastante detto ristorante, l'esercizio di tale attività continui senza che nemmeno siano stati fatti i lavori per il deflusso corretto dei fumi e dei miasmi, oltre che per l'eliminazione dell'insopportabile emanazione di calore;

tale emanazione ha addirittura fatto rompere la pavimentazione dell'appartamento sovrastante, eppure già dal 1989 erano state accertate dal pretore di Fidenza tali anomalie e l'impossibilità per gli abitanti dell'appartamento sovrastante a vivere normalmente, in costanza delle emanazioni, oltre i limiti del consentito e del tollerabile;

la cosa era stata fin dall'inizio dell'apertura di quel ristorante segnalata alla USL n. 5 di Fidenza, ma senza nessun intervento e risultato, così era stata segnalata all'autorità comunale, ma ancora senza interventi e risultati. Proprietario dell'immobile come sopra adibito e trasformato da uso « ufficio » a uso « ristorante » è certo signor Grignaffini che si vanterebbe di essere « amico e compagno di scuola del segretario comunale di Fidenza e di poter fare quel che vuole ». A parte le dichiarazioni del predetto che possono sembrare o anche essere millantatorie, si deve constatare che a due anni di distanza circa, egli effettivamente ha fatto fino ad oggi « quello che ha voluto », nonostante provvedimenti giudiziari, e successivamente interventi della USL nonché di periti nominati in altro procedimento giudiziario. Ancora una volta devesi constatare l'assoluta assenza di azione e intervento, pur doverosi, dell'autorità comunale di Fidenza che appare persecutoria nei confronti degli abitanti dell'appartamento sovrastante, il cui *pater familias* è vigile urbano Giovanni Pioli, già calunniosamente denunciato dal segretario comunale per asserito peculato e assolto da tale infamante accusa perché il fatto non sussiste dal tribunale di Parma, addì 10 marzo 1987, su conforme richiesta in udienza del pubblico ministero dottor Moi, all'epoca procuratore capo –:

se risulti per quali ragioni possa verificarsi quanto esposto in premessa;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o tributaria (anche in relazione a quella modificazione d'uso del piano terra

di via Malpeli 10 da « ufficio » a ristorante) istruttorie o procedimenti giudiziari, anche penali, e se i fatti siano noti alla procura generale presso la Corte dei conti per l'indagine e l'accertamento delle responsabilità contabili derivanti dagli evidenti abusi e omissioni di pubblici impiegati e funzionari, nella fattispecie.

(4-26403)

RISPOSTA. — *Considerate le attuali attribuzioni di questo ministero e la rilevanza eminentemente locale dei problemi prospettati, può rispondersi soltanto in base agli unici elementi di valutazione in materia pervenuti dalle autorità territorialmente interessate e cioè, nella fattispecie, dalla prefettura di Parma.*

Si è appreso, per tale via, a conferma di quanto esposto nell'interrogazione, che l'immobile sito in Fidenza - via Malpeli, 10 – di proprietà del signor Osvaldo Griffagnini – con istanza dell'8 febbraio 1989 è stato oggetto presso quel comune di una richiesta di concessione per la ristrutturazione dei relativi locali, in vista di una loro successiva destinazione a ristorante. Giudicata, evidentemente, compatibile con le previsioni del vigente piano regolatore generale, tale concessione veniva rilasciata con provvedimento n. 53 del 20 marzo 1989.

Nello stesso tempo, dopo aver valutata la documentazione tecnica di rito e constatato che il previsto intervento di ristrutturazione avrebbe comportato alcune modifiche interne necessarie all'adeguamento dei locali alla nuova destinazione d'uso, il servizio di prevenzione dell'unità sanitaria locale n. 5, territorialmente interessata, in data 8 maggio 1989 esprimeva il proprio prescritto parere tecnico-sanitario al riguardo, subordinando esplicitamente l'assenso dell'autorità sanitaria all'esecuzione di una serie di interventi e di modifiche vincolanti per il legittimo corso dei lavori ed ovviamenti soggetti a verifica successiva all'atto del sopralluogo prescritto per il nulla-osta igienico-sanitario di agibilità.

Ciò faceva sì che il comune di Fidenza dovesse apportare una variante alla concessione in precedenza rilasciata, provvedendovi con atto n. 160 del 25 maggio 1989, e dava poi modo allo stesso servizio di prevenzione dell'USL di Fidenza, dopo aver accertato l'integrale osservanza delle misure imposte, di pronunciarsi in senso favorevole al rilascio dell'agibilità, cui faceva seguito l'autorizzazione comunale all'uso dei locali, con provvedimento n. 53 del 10 giugno 1989.

Accadeva, così, che questi ultimi venissero adibiti a sede di un ristorante cinese, denominato La Muraglia *ed intestato ad un'omonima impresa commerciale, legalmente rappresentata dalla signora Gabriella Vaccari di Fidenza e risultante iscritta presso il relativo pubblico registro con decorrenza 29 giugno 1989.*

Si soggiunge che una prima verifica tecnica, eseguita su impulso della stazione dell'arma dei carabinieri della città, determinava un necessario sopralluogo di quell'ufficio tecnico comunale, dal quale, peraltro, non emergevano indizi di dissesti strutturali dell'edificio a seguito dei surrichiamati interventi di ristrutturazione. Ne derivava, comunque, presso la locale pretura, una complessa controversia civile intentata dai coniugi Bruna Demaldé e Giovanni Pioli, titolari ed inquilini dell'appartamento sovrastante il nuovo esercizio di pubblico ristoro, contro il signor Osvaldo Griffagnini – proprietario dei locali occupati da quest'ultimo e beneficiario della relativa concessione comunale per gli interventi di ristrutturazione – per l'accertamento giudiziale degli asseriti danni arrecati alle parti comuni del condominio nel corso di tali lavori.

Non si conoscono, a tutt'oggi, gli ulteriori sviluppi di detta causa civile; i suoi esiti – peraltro – dovrebbero presumersi tempestivamente noti all'interrogante, cui, stando agli elementi in materia pervenuti, risulta affidata la rappresentanza in giudizio della signora Demaldé.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Marinucci.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO