

148.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
Mozioni:		Borghesio	4-11761 8757
La Ganga	1-00152 8745	Valensise	4-11762 8758
Tatarella	1-00153 8746	<i>ERRATA CORRIGE</i>	8758
Interpellanze:		Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:	
Boato	2-00596 8748	Boghetta	4-04386 III
Servello	2-00597 8748	Butti	4-05119 IV
Interrogazione a risposta orale:		Castelli	4-06081 IV
Caprili	3-00790 8750	Del Basso De Caro	4-06371 V
Interrogazione a risposta in Commissione:		Farassino	4-06412 VII
Torchio	5-00940 8751	Imposimato	4-08524 VIII
Interrogazioni a risposta scritta:		Magnabosco	4-06014 XI
Rutelli	4-11754 8754	Marenco	4-06407 XI
Mundo	4-11755 8755	Melilla	4-07294 XIII
Matteja	4-11756 8755	Mundo	4-06129 XIII
Matteja	4-11757 8755	Nencini	4-09473 XV
Crucianelli	4-11758 8756	Pannella	4-06467 XVII
Grasso	4-11759 8756	Parlato	4-04302 XVIII
Speranza	4-11760 8756	Parlato	4-04336 XX
		Parlato	4-05542 XXI
		Parlato	4-05869 XXII
		Parlato	4-06016 XXII
		Parlato	4-06209 XXIII

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

 XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 5 MARZO 1993

	PAG.		PAG.
Parlato	4-06277 XXV	Rebecchi	4-06485 XLI
Parlato	4-06843 XXV	Renzulli	4-05999 XLI
Parlato	4-08531 XXVII	Ronzani	4-06776 XLII
Pasetto	4-05967 XXX	Rossi Luigi	4-04695 XLIV
Patuelli	4-03558 XXX	Rossi Oreste	4-02785 XLV
Patuelli	4-04074 XXXII	Russo Spena	4-06584 XLV
Patuelli	4-04178 XXXII	Rutelli	4-01471 XLVI
Petrocelli	4-06559 XXXIII	Rutelli	4-02665 XLVII
Poli Bortone	4-00211 XXXIII	Sbarbati Carletti	4-10538 XLVIII
Poli Bortone	4-00377 XXXVII	Tassi	4-00744 L
Poli Bortone	4-00725 XXXVIII	Tassi	4-01131 LI
Poli Bortone	4-08670 XXXVIII	Tremaglia	4-07658 LII
Pujia	4-07935 XXXIX	Trupia Abate	4-06358 LIII
Ravaglia	4-06435 XXXIX	Valensise	4-02243 VIII

MOZIONI

La Camera,

rilevato che le inchieste giudiziarie in corso hanno evidenziato forme di finanziamento irregolare ai partiti politici, ed un preoccupante intreccio tra politici, pubblici amministratori ed imprenditori, con effetti perversi per la gestione della cosa pubblica;

ritenuto che la crisi della politica e la questione morale traggono la loro origine dalla crisi strutturale del sistema nel suo complesso, e che forte è l'esigenza di una indilazionabile riforma dei partiti, della politica e del quadro istituzionale del paese, proprio al fine di difendere e consolidare la nostra democrazia;

considerato che, anche alla luce di recenti atteggiamenti di interferenza nelle prerogative costituzionalmente tutelate di poteri dello Stato, si è evidenziato il rischio concreto di uno scompenso pericoloso tra gli stessi che può comportare la rottura dell'equilibrio democratico nel nostro Paese;

sottolineato che, all'interno della questione morale, emerge l'esistenza di una « questione di legalità » nel processo penale, evidenziata soprattutto dall'uso distorto delle norme relative alla custodia cautelare con duplice danno nei riguardi delle persone e delle stesse risultanze dell'azione processuale, nonché dall'utilizzo strumentale dell'informazione di garanzia;

constatato che all'interno della questione morale c'è anche il nodo di una corretta e completa informazione a garanzia dei diritti fondamentali del cittadino nel rispetto del pluralismo, che non può significare lottizzazione né di maggioranza né di un intero sistema;

confermato il rispetto del ruolo della Magistratura cui compete, nella salvaguardia del principio di legalità, di accertare i

reati e punire i responsabili in modo giusto, obiettivo, rigoroso,

si impegna:

ad adottare con assoluta priorità, nuove regole relative:

a) ai controlli amministrativi efficaci e rigorosi che garantiscano la trasparenza e l'efficienza dell'azione della pubblica amministrazione privilegiando la verifica preventiva sulla legittimità dei comportamenti nella pubblica amministrazione rispetto a quello penale di natura repressiva;

b) ad una rigorosa disciplina degli appalti che impedisca le degenerazioni che sino ad ora si sono prodotte, limitando fortemente la discrezionalità nella scelta del contraente;

c) all'abrogazione totale ed immediata della vigente normativa in materia di finanziamento pubblico dei partiti e sostituzione con una nuova disciplina che assicuri la trasparenza e la spontaneità da parte dei cittadini a sostegno del funzionamento dei partiti nonché la verifica sul contenimento delle spese elettorali, al fine di garantire la moralizzazione della vita pubblica;

d) a nuove norme concernenti le dichiarazioni patrimoniali degli eletti in Parlamento e negli enti locali, nonché dei pubblici amministratori;

e) a nuove norme sulle nomine, ispirate a criteri di competenze e professionalità nel rispetto rigoroso delle incompatibilità;

f) a una rapida approvazione della riforma della immunità parlamentare;

g) promuovere una indagine parlamentare sui modi e sulle forme del finanziamento dei partiti politici a partire dall'entrata in vigore della legge del 1974,

impegna il Governo,

nell'ambito delle sue prerogative e responsabilità, all'assunzione sollecita delle ini-

ziative di sua competenza finalizzate al tempestivo perseguimento degli obiettivi anzidetti, nell'interesse generale del paese, al superamento della drammatica crisi in atto ed a verificare l'esatta attuazione dei principi di separazione fra amministrazione e politica contenuti nella legge n. 142 del 1990, e n. 241 del 1990, estendendo gli stessi a tutta la pubblica amministrazione sia centrale che periferica;

si impegna

a promuovere un dibattito parlamentare sullo stato della giustizia nel nostro paese.

(1-00152) « La Ganga, Labriola, Potì, Mastrantuono, Del Basso De Caro, Savino, Capria, Salvatore Lauricella, Farigu, Di Donato, Romano, Borsano, Del Bue ».

La Camera,

premesso che l'autentica questione morale è la crisi di legittimità del ceto politico di potere della I Repubblica e che la crisi si supera con il cambiamento delle classi dirigenti in una nuova repubblica legittimata dal consenso popolare attraverso nuove forme di sovranità, di democrazia diretta e di investitura e di indirizzo;

considerate:

a) le devastanti risultanze che da oltre un anno a questa parte emergono dalle indagini della Magistratura, in tutto il territorio nazionale, nei confronti di esponenti dei partiti della maggioranza e del sistema consociativo, nonché di imprenditori, del sindacalismo egemone e dei connessi sistemi di leghe e cooperative sempre in collusione con gruppi ed esponenti politici, nonché di finanziamenti di paesi esteri a parti politiche e organi di stampa;

b) le gravissime responsabilità che sistematicamente vedono coinvolti altissimi dirigenti di enti pubblici e di organismi e aziende dello Stato;

c) il vivissimo allarme per la condizione di illegalità diffusa che la comunità nazionale ha subito e subisce;

d) il degrado delle strutture politico-amministrative inquinate dalla illegalità;

rilevato che:

a) la intollerabile crisi economica ed occupazionale, riconducibile anche agli illeciti di ambienti politici ed imprenditoriali, non può in alcun modo essere attribuita alla doverosa azione della magistratura che finalmente ha stroncato il pernicioso sistema di dilapidazione e distruzione di risorse imponenti;

b) è aberrante, e in contrasto con gli interessi della comunità nazionale, ogni provvedimento diretto a modificare la legislazione vigente con l'inaccettabile tesi di « soluzioni politiche » per assolvere ed amnistiare di fatto il sistema politico e di potere italiano;

ritiene che il diffuso inquinamento della vita pubblica italiana evidenzia la incidenza rilevante delle situazioni di illegalità sull'espletamento delle ultime elezioni politiche che ha espresso una rappresentanza con aliquote non trascurabili condizionate dai fenomeni di illegalità diffusa, in quanto il consenso si è formato con mezzi illeciti e con propaganda derivante da tangenti;

auspica, nel registrare che la comunità nazionale esige in tutti i settori della vita pubblica il ripristino dell'osservanza delle leggi in ogni campo delle attività dei soggetti pubblici e privati, che tale esigenza si trasformi in un movimento di mobilitazione civile di tutta la pubblica opinione contro il sistema dell'illegalità diffusa, per la punizione dei colpevoli da parte della Magistratura;

ritiene doveroso che la crisi di credibilità conseguente ai fatti senza precedenti emersi negli ultimi mesi di autentica e sistematica aggressione alla pubblica moralità ed agli interessi del popolo italiano comporti la necessità di un sollecito ri-

torno con nuove elezioni alla fonte della sovranità popolare perché il popolo possa esercitarla esprimendo un Parlamento costituente, cioè una vera e propria Costituente della Nuova Repubblica, senza artifici elettorali modificativi del suffragio universale e diretto.

impegna il Governo

ad assumere tutte le iniziative dirette a:

1) avocare allo Stato i profitti illegittimi della classe politica a livello comunale, provinciale, regionale e statale;

2) disinnescare le possibilità e le occasioni di illegalità bonificando in profondità prassi e normative dimostratesi inefficienti a tutelare il pubblico denaro, dagli appalti a tutte le gestioni statuali e

degli enti pubblici in genere, separando il momento della programmazione della spesa e delle opere da quello della gestione da affidare ad organi « neutri » al di fuori di ogni scelta e ingerenza partitica.

(1-00153) « Tatarella, Fini, Valensise, Martinat, Anedda, Abbatangelo, Agostinacchio, Berselli, Buontempo, Butti, Caradonna, Cellai, Gaetano Colucci, Conti, Gasparri, Ignazio La Russa, Lo Porto, Maceratini, Marrenco, Massano, Matteoli, Mussolini, Nania, Parigi, Parlato, Pasetto, Patarino, Rositani, Poli Bortone, Servello, Sospiri, Tassi, Trantino, Tremaglia ».

* * *

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

in data 2 marzo 1993 alle ore 20 il presidente del consiglio comunale di Chieti ha ordinato alla forza pubblica di far sgomberare l'aula del consiglio comunale. Tutti i cittadini presenti sono stati accompagnati dagli stessi consiglieri delle minoranze fuori dell'aula, con l'assicurazione espressa da parte della presidenza che, alle ore 20, alla ripresa dei lavori, il pubblico sarebbe potuto rientrare regolarmente in aula;

in realtà erano solo poche le persone che stavano realmente disturbando la seduta; tutti gli altri spettatori hanno seguito correttamente ed educatamente i lavori. Nessun organo di polizia presente ha mai individuato i « disturbatori » né tantomeno li ha allontanati;

dalle ore 22 del 2 marzo 1993 alle ore 15,30 del 3 marzo 1993 i lavori del consiglio si sono svolti a « porte chiuse », come in uno stadio di calcio « squalificato », in spregio alla legge n. 142 del 1990 che prevede la pubblicità delle sedute consiliari ed al regolamento, in quanto sono stati raggruppati in un solo punto cinque punti propedeutici al bilancio (6°) e tutti gli emendamenti delle minoranze (oltre 1.000) al regolamento di pulizia cimiteriale. Sono stati in tal modo raggruppati in un unico punto il regolamento relativo alle gare d'appalto, la vendita dei beni immobiliari del comune, il bilancio preventivo dell'Azienda farmaceutica municipalizzata;

alle ore 15,28, interrompendo l'intervento del consigliere verde, ingegner Leo Brigante, senza alcuna discussione e raggruppando anche il sesto punto all'ordine del giorno (bilancio preventivo) la presi-

denza ha messo ai voti tutti e sei i punti, approvati in 80 secondi dai soli consiglieri DC presenti;

il presidente dell'assemblea ha dichiarato espressamente alle TV locali, che ha dovuto « forzare » la situazione per consentire l'approvazione del bilancio (altrimenti il consiglio comunale sarebbe stato sciolto) —:

1) quale sia il giudizio del Governo sui fatti avvenuti nel consiglio comunale di Chieti;

2) se il Governo non ritenga necessario verificare le responsabilità, in relazione a tali avvenimenti, rispettivamente del prefetto e del questore, da una parte, per quanto riguarda il comportamento delle forze di polizia, e del segretario generale del comune, dall'altra, per quanto riguarda la legittimità della seduta;

3) quali iniziative il Governo intenda assumere per far ripristinare la legalità violata e per esperire le responsabilità politiche di chi si trova sottoposto a provvedimenti giudiziari di enorme rilevanza.

(2-00596) « Boato, Rapagnà, Rutelli, Pecoraro Scanio, Giuliari, Scaglia ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'interno, per conoscere — premesso che:

il recente tragico incidente di Patti (ME), in cui, per l'errore di un carabiniere, l'agente di polizia Antonio Lai ha trovato la morte, ha riproposto uno dei più scottanti problemi sociali: quello del coordinamento tra le forze preposte al mantenimento dell'ordine pubblico e della pubblica sicurezza;

negli ultimi anni i cittadini italiani hanno potuto constatare una sorta di competizione tra le forze di Polizia ed i Carabinieri, una competizione alimentata dalle

più alte cariche ad esse preposte e consolidata da una netta separazione dei due Corpi;

il problema nasce dalla sostanziale disapplicazione della legge n. 121 del 1981, relativa all'amministrazione della Polizia di prevenzione, che costituisce uno dei presupposti essenziali del coordinamento delle forze dell'ordine —:

quali provvedimenti, il Ministro interpellato, abbia posto in essere per dare concreta attuazione alla normativa contenuta nella legge n. 121 del 1981;

quali iniziative intendano assumere per favorire una maggior coesione tra le forze dell'ordine;

se, infine — come suggerito dagli stessi interessati — non ritenga opportuno procedere all'eliminazione dei duplici numeri telefonici di pronto intervento, il « 112 » ed il « 113 », e, quindi, all'istituzione di un unico numero onde consentire che le comunicazioni ai rispettivi corpi siano fatte da un'unica fonte che li coordina e dirige.

(2-00597)

« Servello »

* * *

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA ORALE**

CAPRILI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere:

quali iniziative abbia assunto il ministro di grazia e giustizia o intenda assumere per garantire l'assoluto rispetto delle norme riguardanti l'uso di catene e manette — permesso solo per casi eccezionali — nei confronti di cittadini sottoposti a processo;

se non intenda il ministro dell'interno promuovere una immediata iniziativa per togliere scorta e macchine di Stato a personaggi politici e a funzionari pubblici inquisiti. (3-00790)

* * *

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

TORCHIO, BRUNI, ALOISE, BERNI, GIOVANARDI, PERRONE, FRANCESCO FERRARI, CASTELLOTTI, ZAMBON, DIANA, LUIGI RINALDI, DELFINO, PATRIA, SAVIO, GELPI, ROJCH, IODICE, BORRI, BIASCI, FARAGUTI, LIA, PIREDDA, MENSURATI e LUCCHESI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con la pubblicazione del regolamento di esecuzione (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495) è stata data attuazione al nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

per quanto concerne il settore primario, sono entrate in vigore dal 1° gennaio scorso le disposizioni contenute nel Capo IV del Titolo III del nuovo codice della strada che riguardano esclusivamente la circolazione su strada delle macchine agricole;

l'applicazione di tali norme determina al momento un blocco pressoché totale dell'attività agricola in generale ed in particolare delle imprese « contoterziste » che subiscono seri impedimenti nello svolgimento della loro delicata funzione nell'interesse dell'agricoltura;

tutto ciò è da imputare, nella maggior parte dei casi, ad una immotivata estensione anche alle macchine agricole, che fra l'altro circolano su strade non ad alta intensità di traffico e per lo più per brevi trasferimenti, di prescrizioni che dovrebbero invece avere per oggetto ben altri veicoli, nonché una interpretazione delle norme in questione eccessivamente rigorosa;

le maggiori problematiche connesse alla fase di prima applicazione del nuovo

codice della strada e del relativo regolamento di attuazione sono:

rilascio delle autorizzazioni al transito delle macchine agricole eccezionali - articolo 104, comma 8, del codice della strada (articolo 268 del regolamento). Il comma 8 dell'articolo 104 prevede che le autorizzazioni sono rilasciate dall'ANAS per le strade statali e dalle regioni di partenza per la rimanente rete viaria. Le modifiche apportate alla precedente legislazione hanno causato notevoli problemi in quanto i comuni con popolazione superiore ai 50 mila abitanti e soprattutto le province, che in precedenza potevano rilasciare i permessi, hanno sospeso il rilascio delle autorizzazioni provocando ostacoli alla normale funzionalità di tutti gli operatori del settore primario (agricoltori e contoterzisti) che debbono trasferire convogli di dimensioni eccezionali costituiti per lo più da trattori con attrezzature portate e/o semiportate o da macchine operatrici complesse (mietitrebbiatrici);

richiesta degli indennizzi per l'usura della strade - articolo 10 del codice della strada (articolo 18 del regolamento). Gli enti proprietari delle strade pubbliche, all'atto delle richieste di autorizzazioni previste dall'articolo 104, comma 8, del codice della strada esigono, per il transito delle macchine agricole considerate quali « veicoli eccezionali » per eccesso di sagoma, gli indennizzi per la maggior usura della rete viaria gestita dagli stessi. Questi ultimi infatti, in base ad una interpretazione quanto meno dubbia della normativa attualmente in vigore, ed in particolare dell'articolo 18, comma 6, lettere a) e b) del regolamento, estendono a tutte le « macchine agricole eccezionali » e quindi anche a quelle che superano soltanto la sagoma limite, prescrizioni ed oneri che dovrebbero riguardare altre categorie di veicoli. Tali oneri, del resto insostenibili per il settore primario, sono invece da esigere (articolo 10, commi 10 e 17, del codice della strada) « solo » in presenza di « trasporti eccezionali per massa » e non per le macchine agricole eccezionali che non sono funzionalmente e prevalentemente destinate al trasporto di cose;

scorta tecnica per le macchine agricole eccedenti la larghezza di metri 3,20 - articolo 104 del codice della strada (articolo 268, comma 4, del regolamento). Gli enti proprietari delle strade esigono la « scorta tecnica » per tutte le macchine agricole che eccedono la larghezza di metri 3,20. Con il codice della strada previgente tale scorta veniva effettuata, nella totalità dei casi, con mezzi e personale forniti dalle stesse imprese cui erano intestate le macchine in questione stante l'oggettiva impossibilità della polizia stradale ad assolvere tale compito (soprattutto in particolari fasi del ciclo colturale, quali quelle relative alle operazioni di semina e di raccolta dei prodotti) per un parco macchine che al momento attuale nel settore agricolo raggiunge varie centinaia di migliaia di unità.

Con la normativa vigente la « scorta tecnica » (vedi articolo 16, comma 6, del regolamento), secondo l'interpretazione fornita dagli enti proprietari delle strade, dovrebbe essere effettuata « esclusivamente » da personale munito di apposita abilitazione. L'estensione di una simile prescrizione al parco meccanico agricolo - estensione che pare impropria in quanto l'articolo 16 del regolamento si riferisce a veicoli diversi dalle macchine agricole - non può che comportare il blocco totale dell'attività del settore primario;

limitazione alla circolazione stradale fuori dai centri abitati - articolo 5 del codice della strada (articolo 6 del regolamento). Il ministro dei lavori pubblici, come per il passato, ha emanato (decreto 22 dicembre 1992) le disposizioni concernenti le limitazioni alla circolazione stradale fuori dai centri abitati relative all'anno in corso in applicazione dell'articolo 5 del codice della strada e dell'articolo 6 del regolamento. Il provvedimento in questione, contrariamente a quanto avveniva negli anni precedenti, sembra estendere il divieto alla circolazione - nei giorni festivi nonché negli altri specificatamente indicati nello stesso decreto - anche alle macchine agricole aventi « massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 tonnellate ».

Se questa fosse l'esatta interpretazione della norma destinata ad operare nel 1993, per le macchine agricole che circolano nei giorni di divieto occorrerebbe richiedere la prevista autorizzazione alla Prefettura competente per territorio non solo quando i convogli sono da considerare « veicoli eccezionali » per dimensioni, ma anche quando la massa complessiva eccede il limite delle 7,5 tonnellate.

Tale interpretazione pare in aperto contrasto con l'articolo 6 del regolamento che, nulla innovando rispetto alla precedente regolamentazione della materia, si riferisce in maniera inequivocabile agli « autoveicoli per trasporto di cose », e cioè - come a sua volta si esprime l'articolo 5, comma 1, del codice della strada - ai « veicoli adibiti al trasporto di cose ».

Categorie, queste ultime, che niente hanno a che vedere con le macchine agricole che il vigente codice della strada, articolo 57, definisce quali macchine in via principale, destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e che, in via secondaria, « possono », in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto di cose di interesse agrario. Il legislatore, in sostanza - e ciò è più chiaro ai nn. 1 e 2 del secondo comma dello stesso articolo 57 - considera le trattrici agricole e le macchine operatrici non già come « autoveicoli » funzionalmente e prevalentemente concepiti per il trasporto di cose, ma come mezzi per l'esecuzione di operazioni agricole;

obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile - articolo 193 del codice della strada. Il suddetto articolo stabilisce che i veicoli a motore non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. La suddetta norma, nonostante l'articolo 231 del codice della strada non abroghi esplicitamente l'articolo 5 della legge n. 990 del 1969, che aveva previsto l'esenzione delle macchine agricole dall'obbligo in esame, è stata interpretata dagli organi di polizia come in

vigore dal 1° gennaio 1993. Il Governo, al fine di risolvere i problemi legati all'interpretazione dell'articolo di cui trattasi, ha presentato un disegno di legge, recepito nel disegno di legge n. 1 che riguarda la riforma delle assicurazioni sulla responsabilità civile, già approvato dal Senato, il quale stabilisce l'entrata in vigore dell'obbligo, anche per le macchine agricole, dal 1° luglio 1993. Solo dopo l'approvazione del suddetto disegno di legge si potrà avere definitiva chiarezza sulla questione;

al momento gli Organi di polizia comminano sanzioni e sottopongono a sequestro le macchine agricole prive di copertura assicurativa sulla responsabilità

civile derivante dalla loro circolazione su strade di uso pubblico o su aree ad esse equiparate —:

se, constatata la gravità della descritta situazione, non reputino necessario prorogare sino al 1° gennaio 1994 l'entrata in vigore delle norme contenute nel capo IV - titolo III del decreto legislativo 3 aprile 1992, n. 285 (codice della strada) per consentire alle competenti autorità di dirimere ogni situazione controversa o quanto meno non intendano provvedere immediatamente all'emanazione di apposite circolari interpretative o qualsivoglia altro strumento atto a risolvere i menzionati problemi. (5-00940)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

**RUTELLI, ENRICO TESTA, RAPAGNÀ
e ELIO VITO.** — *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

nel marzo 1992 è stato presentato un progetto di ricerca nell'ambito del progetto CEE « Environment » IV.2.2 dal titolo « Nutrients in the Northern Adriatic sea: consequences of N/P/Si Loads and Different Ratios for development of microalgae, with particular reference to Harmful Species », denominato in forma sintetica come « progetto mare » (Microphite of the Adriatic Region) con lo scopo di accertare se azoto, fosforo e silicio possano essere ritenuti responsabili delle fioriture algali, dello sviluppo di alghe tossiche e della iperproduzione di mucillagini nel bacino dell'alto e medio Adriatico;

il progetto articolato in una fase di campo (da effettuarsi con 3 campagne oceanografiche) e in esperimenti di laboratorio (da eseguirsi con simulazioni in micro- e meso-cosmi) si prefigge anche lo scopo di produrre modelli predittivi che dovrebbero essere successivamente validati in campo;

al progetto partecipano 6 paesi CEE: Francia (con l'IFREMER), Germania (con l'Università di Kiel), Grecia (con il Cnr greco), Spagna (con il CSIC di Barcellona), Portogallo (con l'Università di Lisbona), Italia (con l'Istituto superiore di sanità). Si avvale anche della collaborazione di esperti dell'Università di Lund (Svezia) e del CCR-ISPRA;

il coordinamento viene affidato all'Istituto superiore di sanità: la responsabilità scientifica è della dottoressa Laura Volterra, del Laboratorio d'igiene ambientale dell'Istituto superiore di sanità, e la responsabilità amministrativa è del direttore dello stesso istituto;

il programma fa riferimento alla disponibilità di fondi regionali che la CEE riserva per aree particolarmente fragili e il bacino dell'Adriatico ricade in questa categoria;

il 26 ottobre 1992 la dottoressa Volterra riceve comunicazione da parte degli uffici responsabili della Comunità secondo la quale il progetto è stato ritenuto valido, che per esso si stabilisce un supporto finanziario di 670.000 ECU (pari a circa lire 1.157 milioni) per un periodo di attività di 2 anni. Entro il 30 ottobre 1992 la CEE aspetta la redazione del progetto operativo. Il programma di ricerca dovrà partire il 1° gennaio 1993;

con il concorso degli istituti collaboranti la dottoressa Volterra prepara il progetto operativo, che viene accettato dalla Comunità e cui fa seguito l'invito da parte della medesima dei contratti per ciascuno degli enti collaboranti;

già dal luglio 1992 la dottoressa Volterra aveva fatto presente al direttore dell'Istituto la necessità di avere in prospettiva di una possibile accettazione di questo progetto, la disponibilità di tutto quanto necessario dal punto di vista organizzativo e amministrativo (spazi, servizi d'amministrazione) allo svolgimento del progetto, che prevedeva, tra l'altro, la gestione del denaro anche degli Istituti collaboranti e la produzione congiunta delle relazioni afferenti da parte di ciascun partecipante;

da allora ad oggi, nonostante le richieste ripetute al Direttore di laboratorio, professor Reggiani, al Consiglio di laboratorio, al direttore dell'Istituto non è stato possibile ottenere quanto richiesto;

risulta inoltre che difficoltà siano emerse anche in seno al Consiglio dei direttori di laboratorio dell'Istituto superiore di sanità. La stessa CEE faceva sapere che il contratto definitivo non era ancora stato firmato dal responsabile amministrativo dell'Istituto;

è la prima volta che un programma CEE nel settore ambientale viene sottoposto al coordinamento di un italiano;

in data 26 gennaio 1993 la dottoressa Volterra, in considerazione delle difficoltà organizzative ed amministrative incontrate nel corso dell'attività fin qui condotta per il sopra citato progetto « Mare », inviava al responsabile dei progetti « Environment » una lettera in cui rassegnava le dimissioni dal programma —:

per quale motivo non siano stati forniti alla dottoressa Volterra supporti tecnici, organizzativi, gestionali ed amministrativi indispensabili per portare a buon fine il progetto;

quali provvedimenti urgenti si intendono prendere per far rientrare le dimissioni della dottoressa Volterra e garantire la realizzazione e la riuscita del progetto.
(4-11754)

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

ai comuni solo in parte sono state rimborsate le spese elettorali per il referendum del 1991 e per le elezioni politiche del 5 aprile 1992;

il mancato rimborso di tali spese aggrava la situazione finanziaria dei comuni già per tanti aspetti difficile —:

se non si ritenga di provvedere con urgenza a rimettere le risorse a copertura delle spese già fatte e sostenute dalle amministrazioni comunali.
(4-11755)

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

Chivasso (TO) e tutti i comuni limitrofi vivono una situazione drammatica, dovuta alla grave crisi economica sviluppatasi specialmente in conseguenza della chiusura dello stabilimento Lancia;

il rilancio dell'area sarebbe anche favorito dalla realizzazione di un ponte sul Po tra Verolengo e San Sebastiano da Po, che andrebbe a collegare la pianura con la collina Chivassese. Questo ponte, che collegerebbe la circonvallazione est/ovest di

Chivasso a quella di Verolengo, snellirebbe il traffico favorendo la nascita e l'insediamento di nuove realtà produttive;

la realizzazione dell'opera, il cui costo complessivo è valutato in lire 53 miliardi 654 milioni, è stata assegnata dall'ANAS, sin dal 12 dicembre 1991 alla Società Torino-Milano;

l'ANAS, con delibera del consiglio di amministrazione del 12 dicembre 1991, ha previsto per questa opera un contributo di 40 miliardi;

la società Torino-Milano il 23 giugno 1992 comunicava alla direzione ANAS l'intenzione di rinunciare alla realizzazione di questo ponte sul Po;

il ritardo nella realizzazione di questa struttura condiziona lo sviluppo dell'intera area, e crea seri problemi di circolazione costringendo il traffico a convogliarsi dentro la città di Chivasso —:

quali concrete azioni si intendano intraprendere per procedere speditamente alla realizzazione di quest'opera, la cui necessità era chiaramente emersa sin dall'epoca fascista.
(4-11756)

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

il decreto ministeriale n. 9 del 28 dicembre 1992 approvava il « Nomenclatore-tariffario delle protesi dirette al recupero funzionale sociale dei soggetti affetti da minorazioni fisiche, psichiche e sensoriali » in cui venivano fissate pesanti restrizioni nella fornitura di protesi (ad esempio per i portatori di *handicap* non deambulanti è prevista una carrozzella ogni sette anni);

non è pensabile che una società civile ponga limiti alla fornitura di apparecchiature che sono spesso l'unica possibilità di dignitosa sopravvivenza di esseri umani già colpiti da gravi menomazioni;

si ritengono troppo limitative le deroghe stabilite nell'articolo 8 del sopracitato decreto in cui, a fronte di particolari

situazioni, viene ammessa la possibilità di ulteriori forniture di apparecchiature —:

quali provvedimenti si intendano adottare per far sì che questa categoria sociale non debba essere ridotta a mendicare quanto la società civile le deve senza compromessi. (4-11757)

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

appare disastrosa la gestione dell'ex Galleria d'arte moderna di Littoria (500 opere nel 1937), ridotta ormai ad un decimo della sua consistenza;

non è stato pubblicato un catalogo illustrativo di tutte le 500 opere, almeno quelle documentate negli archivi della XX biennale e della II quadriennale, al fine di favorire le ricerche del nucleo speciale dei carabinieri e di altre autorità competenti;

vi è una differenza tra l'inventario olografo redatto dal geometra del comune di Latina, signor Amedeo Presutti nel 1949 comprendente 55 opere, e quello redatto dal Consorzio servizi culturali di Latina (40 opere) e consegnato ai carabinieri di Latina il 30 giugno 1981;

l'ente consegnatario ne ha denunciate 15 in meno;

il busto di Mussolini, opera in bronzo dell'artista Albino Manca, che risultava presente negli inventari del 1949 e del 1981, non figura nell'inventario del 1992;

il Consorzio servizi culturali, consegnatario fin dal 1969, al momento del ritrovamento delle opere da parte dei carabinieri, anziché potenziare il settore arti, si è affrettato a scioglierlo —:

quali provvedimenti il Ministro per i beni culturali intende prendere per affrontare la disastrosa situazione dell'ex Galleria d'arte moderna « Littoria » e se non debbono essere applicate le norme previste dalla legge n. 1089 del 1939, quella sulla

tutela del patrimonio statale e quella sulle responsabilità dei pubblici ufficiali.

(4-11758)

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

il 6 novembre del 1992 a Foggia veniva ucciso l'imprenditore Giovanni Panunzio per essersi opposto al racket dell'estorsione e aver collaborato con le istituzioni dello Stato;

l'imprenditore, titolare della società « Immobiliare Panunzio », aveva presentato da tempo istanza al comune di Foggia per ottenere l'approvazione del progetto e il rilascio della concessione edilizia per il completamento di un civile fabbricato sito in Foggia in via Fuiani-angolo via Vittime Civili;

la commissione edilizia comunale nella seduta del 27 ottobre 1992 ha espresso parere favorevole al progetto e, di conseguenza, l'« Immobiliare Panunzio » ha versato l'importo relativo alle opere di urbanizzazione e compiuto tutti gli altri atti conseguenti —:

se sia a conoscenza che il sindaco del comune di Foggia a tutt'oggi non ha provveduto al rilascio della concessione edilizia;

quali iniziative intenda assumere per accertare e per superare i motivi che ostano all'adempimento di tale atto;

se non ritenga quanto mai importante favorire la suddetta società nella continuazione di una attività che costituisce un forte punto di riferimento per la coscienza civile dell'intero Paese;

se non ritenga essere questo il modo più concreto per esprimere solidarietà e sostegno a quanti in Puglia e in Italia sono impegnati nella difesa della legalità e della civile convivenza. (4-11759)

SPERANZA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, per i pro-*

blemi delle aree urbane e del lavoro e previdenza sociale. — Per conoscere — premesso che:

il processo di deindustrializzazione che sta colpendo vaste aree dell'Italia sta investendo anche il territorio della X circoscrizione (Cinecittà) del comune di Roma. Ne sono esempio eclatante la Fatme e la Sekur ex Pirelli;

la Fatme (Erikson) dopo aver cessato l'attività produttiva, sta frazionando ulteriormente le restanti attività in diverse società più piccole, diminuendo complessivamente il numero degli occupati;

la Pirelli ha venduto l'attività produttiva Sekur Pirelli alla Irving Industrie Italiane di Pomezia mantenendo, però, la proprietà dei terreni e degli edifici nei quali la nuova società rimarrà in affitto per soli tre anni;

la nuova proprietà ha subito deciso:

1) la cessazione della produzione delle mescole di gomma;

2) lo scorporo dell'attività produttiva del settore « protezione » con la cessione dello stesso ad altra società ed il trasferimento di 34 addetti su 59;

3) il licenziamento, attivando immediatamente le procedure previste per legge, di 120 lavoratori su un organico complessivo di 245 unità;

tale piano non ha nessuna logica industriale, in realtà rappresenta il modo per avviare e concludere in tempi brevi (2 o 3 anni) un processo di dismissione totale dell'attività produttiva in questo sito, licenziando completamente tutti i lavoratori;

il mantenimento della proprietà dei terreni e degli edifici (in zona SDO) da parte della Pirelli può portare ad un cambiamento della destinazione d'uso del terreno con possibili speculazioni finanziarie o edilizie;

le organizzazioni sindacali e i lavoratori sono mobilitati per difendere il posto di lavoro e scongiurare un'ulteriore speculazione sulle aree della zona di Cinecittà —:

quali iniziative intendano assumere per avviare al più presto un confronto nel merito dei problemi per respingere totalmente gli obiettivi aziendali scongiurando eventuali speculazioni con i cambi d'uso delle aree produttive ma soprattutto per trovare a tale vertenza una soluzione positiva capace di difendere l'attività e l'occupazione. (4-11760)

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

sul numero 51 del 3 marzo 1993, della *Gazzetta Ufficiale* a pagina 3 è stato pubblicato un decreto del Ministero delle finanze « modalità di estrazione della lotteria nazionale del Carnevale 1993 »;

in tale decreto l'amministrazione indica minuziosamente i termini e le prescrizioni a cui gli organizzatori della manifestazione si devono attenere, ad esempio stabilendo come devono svolgersi le operazioni di estrazione dei biglietti e la stessa ripartizione della massa premi —:

se sia al corrente che, purtroppo, alla data di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, la manifestazione dallo stesso regolata si era già svolta da 10 giorni essendosi conclusa in data 23 febbraio 1993;

quali urgenti provvedimenti si intendano attuare al fine di evitare che, come nel caso di specie, un provvedimento in questo caso emanato in data 18 dicembre 1992, e pubblicato il 3 marzo 1993, debba attendere ben 74 giorni per la sua pubblicazione, con immaginabili conseguenze e disfunzioni sia per pubblica amministrazione sia per gli interessi diffusi dei cittadini amministrati. (4-11761)

VALENSISE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

quale sia lo stato delle indagini giudiziarie relative ad irregolarità penalmente rilevanti connesse con i lavori delle gallerie passanti di Catanzaro;

in particolare se sia prossima a conclusione la fase preliminare e se esistano ritardi, a quali cause o a quali responsabilità riconducibili.

(4-11762)

ERRATA CORRIGE

Nell'allegato B ai resoconti della seduta del 4 marzo 1993, a pagina 8689, seconda colonna, prima riga, deve leggersi: « Gerardo Bianco, Vairo » e non: « Vairo, Gerardo Bianco »; analogamente, nell'indice, prima colonna, quattordicesima riga, deve leggersi: « Gerardo Bianco », e non « Vairo », come stampato.

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

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

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

il Ministero dei trasporti decise, attraverso il decreto n. 2109 del 1984, di ricoprire attraverso un corso-concorso di formazione dirigenziale due dei cinque posti disponibili di primo dirigente del ruolo « altre specializzazioni » del servizio commerciale e del traffico;

nello stesso decreto fu bandito un concorso per titoli cui erano ammessi i dipendenti del ruolo « altre specializzazioni » del servizio suddetto rivestiti dai profili professionali di Ispettore Capo Aggiunto e di Ispettore Principale che avessero compiuto al 31 dicembre 1984, nove anni almeno di « effettivo servizio » nella carriera direttiva;

nonostante ciò nella graduatoria finale approvata (decreto ministeriale n. 2393 del 1985) alcuni concorrenti sforniti dei requisiti richiesti superarono altri che ne erano in possesso;

in seguito a ciò il dottor Francesco Santacaterina, dipendente dell'Ente FS con la qualifica di Ispettore Capo Aggiunto, che si vide ingiustamente superato fece ricorso al TAR che pronunciò istanza cautelare di ammissione del Santacaterina al corso di formazione dirigenziale che lo stesso superò;

a questo punto, avendo soltanto lui insieme ad un altro i titoli in regola, il Santacaterina chiese che fosse collocato, come di diritto, in uno dei primi due posti di primo dirigente del ruolo « altre specializzazioni » del servizio commerciale e traffico; successivamente vi è stata sentenza favorevole e definitiva della Sezione Lavoro della Corte Suprema di Cassazione e l'inoltro di una diffida penale;

nonostante ciò, a tutt'oggi, l'Ente FS non ha provveduto alla sua nomina a dirigente ignorando le svariate sentenze a favore del Santacaterina da parte del TAR, del Pretore e del Tribunale del Lavoro; nel merito già nel 1989 gli onorevoli Vesce, Calderisi, Faccio, Mellini avevano avanzato un'interrogazione rimasta senza risposta —:

1) cosa intenda fare per porre fine a questo incredibile atteggiamento discriminatorio nei confronti del dottor Santacaterina e di quanti altri si trovassero nella sua stessa situazione e affinché siano ristabilite le regole del diritto all'interno dell'Ente FS. (4-04386)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA hanno comunicato che il dottor Santacaterina, ispettore capo del compartimento di Bologna, ed il dottor Parisi, hanno prodotto ricorso al pretore del lavoro avverso il decreto ministeriale 2393/85, con cui è stata approvata la graduatoria di merito per l'ammissione al corso-concorso di formazione dirigenziale a due posti di primo dirigente, presso il servizio commerciale e traffico dell'ex Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.*

Il Santacaterina ed il Parisi hanno contestato la retrodatazione dell'immissione nella carriera direttiva, di cui si sono avvalsi altri concorrenti che, pur non avendo maturato i nove anni di effettivo servizio previsti dal bando, hanno potuto porsi in graduatoria in posizione più vantaggiosa rispetto a quella dei due ricorrenti.

Il pretore del lavoro, con sentenza del 7 dicembre 1987, ha riconosciuto le pretese dei ricorrenti, e successivamente anche il tribunale di Bologna ha confermato il disposto pretorile.

L'ente ferrovie dello Stato ha proposto ricorso in Cassazione per errata interpretazione delle norme di legge, ricorso che è stato rigettato dalla Suprema Corte, la quale con sentenza del 18 settembre 1990 ha confermato il giudizio di 1° grado. In base a tale giudizio è stato riconosciuto ai due ricorrenti il diritto ad essere collocati ciascuno in uno dei due posti di primo dirigente, ruolo « Altre specializzazioni ».

La sentenza della Cassazione, peraltro, ha creato non pochi problemi di ordine applicativo, in quanto per la prima volta è stato riconosciuto ad un dipendente delle ferrovie dello Stato, il diritto alla nomina a dirigente, senza il concorso della volontà del datore di lavoro.

La data di immissione fissata dal dispositivo della sentenza al 1° gennaio 1985, comporta la ricostruzione di carriera per entrambi gli interessati nell'arco di ben 7 anni e durante la vigenza di due normative contrattuali.

Le ferrovie dello Stato evidenziano che, mentre per il Parisi, già dirigente, essendo stato promosso successivamente al ricorso, con decorrenza 30 dicembre 1986, si tratta di una semplice retrodatazione della nomina, e quindi di un onere economico, per il Santacaterina, invece, si è realizzata un'effettiva immissione nell'area dirigenziale ora per allora.

Le ferrovie dello Stato informano, comunque, che stanno ponendo in essere tutti gli adempimenti necessari per la piena attuazione della sentenza stessa ai fini della ricostruzione giuridica ed economica della carriera dirigenziale degli interessati.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

BUTTI, MATTEOLI e MARENCO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

il progresso tecnico scientifico consente, in teoria, il dissolvimento della cosiddetta nebbia tramite l'abbassamento della temperatura ottenuta immettendo nell'atmosfera azoto liquido che, a contatto con le fitte particelle di vapore che costituiscono la nebbia, ne provoca la solidificazione in cristalli e quindi la momentanea scomparsa;

tale procedimento risulta essere efficacemente sperimentato in molteplici casi nell'Est Europeo;

Massimo Bartoletti, Amministratore Delegato della TECNARGO (Associazione tra grandi industrie ed organizzazioni agricole) ha affermato che il principio po-

trebbe essere applicato e perciò sfruttato sin dall'autunno di quest'anno;

l'esperimento dovrebbe essere attuato in collaborazione con codesto Ministero e con l'ausilio di esperti dell'ex URSS —:

se intendano accelerare le tappe dell'esperimento;

se intendano sperimentare l'attuazione nei due aeroporti milanesi di Malpensa e Linate, che spesso, nel momento autunno-invernale, risultano drasticamente limitati a causa della fitta nebbia;

se intendano estendere l'esperimento, in caso di successo, anche sulle principali reti autostradali del Nord, sulle quali numerosi automobilisti trovano la morte in incidenti causati dalla fittissima nebbia.

(4-05119)

RISPOSTA. — *In data 27 aprile 1992 si è svolto a Torino un convegno promosso dalla TECNAGRO, in materia di dissolvimento delle nebbie sugli aeroporti, a cui ha partecipato un rappresentante di questo Ministero.*

In tale occasione, è stato rappresentato l'interesse di questa amministrazione per il sistema proposto dai tecnici russi, ed è stata manifestata la disponibilità per la sperimentazione pratica su un aeroporto, scelto fra quelli ove il fenomeno della presenza delle nebbie è particolarmente accentuato.

Oltre agli aeroporti milanesi, si è ritenuto di indicare in alternativa, come luogo delle prove, l'aeroporto di Torino Caselle.

Si fa presente che al fine delle sperimentazioni occorrerebbe, in via preliminare, verificare l'applicabilità temporale del sistema proposto (che opera solo con nebbie fredde, al di sotto di 0 gradi) e, a tale riguardo, è già stata fornita, in occasione del citato convegno, la disponibilità ad analizzare una concreta proposta della TECNAGRO.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

CASTELLI, LEONI ORSENIGO, MAGNABOSCO e MICHIELON. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

l'Ente ferrovie dello Stato ha previsto la soppressione di 900 treni festivi in Italia;

le corse sopresse saranno sostituite da collegamenti viabilistici;

le motivazioni addotte dall'Ente riguardano un presunto risparmio di costi di gestione;

il personale di terra è comunque da considerarsi in servizio, e pertanto non concorre alla riduzione dei costi;

l'appetibilità di una linea, e quindi la rispondenza dell'utenza alla stessa è direttamente proporzionale alla qualità del servizio offerto;

dirottare quote di traffico dal ferro alla strada è in palese contraddizione con la necessità di contribuire ad un non più procrastinabile riequilibrio dei modi di trasporto;

le corse effettuate con autobus provocherebbero un ulteriore peggioramento del servizio, dato che, non viaggiando gli stessi in corsie proprie o riservate, sarebbero soggette alla turbativa da traffico con una facilmente intuibile dilatazione dei tempi di percorrenza —:

se non ritenga il Ministro che l'economicità e di conseguenza l'efficienza del servizio debba passare attraverso l'adozione di sistemi automatici sia a terra che in movimento che consentano in tal modo la riduzione dei costi pur garantendo le corse. (4-06081)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che i provvedimenti di soppressione dei treni festivi e la loro sostituzione con bus sono stati attivati sull'intero territorio nazionale sulla base dell'analisi della frequentazione riscontrata sui convogli delle linee interessate al provvedimento, per rispondere in termini immediati, ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie riferite ai costi del servizio nei giorni festivi.*

Il servizio ferroviario, inoltre, rappresenta una alternativa conveniente rispetto ai vettori su gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda.

Il mezzo ferroviario presenta infatti costi di esercizio dieci volte superiori a quelli su strada.

Nella politica di risanamento di bilancio, l'obiettivo delle ferrovie dello Stato SpA è quello di ridurre gli oneri a carico dello Stato (e del cittadino contribuente) e di riqualificare il servizio.

Per dare concreta risposta a questa finalità di interesse generale sono allo studio delle ferrovie dello Stato orari diversificati ed integrati con diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.

Si tratta di una iniziativa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

DEL BASSO DE CARO, LA GLORIA e CALDORO. — *Ai Ministri per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali, dell'interno e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

con provvedimento n. 5243 del 13 ottobre 1992, dichiarato e reso immediatamente eseguibile, la Giunta Regionale della Campania ha deliberato di rimuovere dall'incarico di amministratore straordinario della USL 53 di Salerno il dottor Elio Presutto nominando, contestualmente ed in sua sostituzione, il dottor Raffaele Ferrioli;

l'atto deliberativo n. 5243/92 è stato motivato e giustificato con:

a) un procedimento penale a carico del dottor Presutto ed un ipotizzato contrasto d'interessi con la USL 53;

b) pretese disfunzioni amministrativo-contabili evidenziate nella relazione al

conto consuntivo dell'esercizio 1991 dal Collegio dei Revisori dei Conti;

c) la dichiarata compromissione del rapporto fiduciario tra la Regione Campania ed il detto amministratore straordinario in relazione ad un contenzioso apertosi innanzi al TAR Campania ed afferente la parziale approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1991 della USL 53;

d) gli inquadramenti di personale a livello superiore, effettuati dalla USL 53, senza la previa verifica della compatibilità finanziaria, sempre ad avviso della Regione Campania;

per contro:

a) il procedimento penale a carico del dottor Presutto risale al dicembre 1991, prosegue unicamente per impulso dell'indagato il quale ha richiesto il giudizio immediato ex articolo 444 c.p.p., non può in alcun caso realizzare — neppure in via astratta — conflitto di interessi avendo il dottor Presutto restituito all'Erario le somme che si pretendevano indebitamente percepite;

b) la relazione dei Revisori al conto consuntivo 1991 è stata contestata, con estrema puntualità, dal dottor Presutto con nota 17 settembre 1992, protocollo n. 4394 indirizzata al competente Assessore Regionale, rimasta inevasa;

c) il giudizio introdotto innanzi al TAR Campania si riferisce ad una attività che è espressione tipica dell'autonomia finanziaria ed organizzativa riconosciuta alle UUSSLL che, nella riforma, sono state considerate alla stregua di aziende speciali dotate di personalità giuridica, amministrata con criteri imprenditoriali e manageriali e — da ultimo — di autonomia processuale;

d) gli inquadramenti di personale sono stati effettuati nel pieno rispetto della normativa statale e regionale, tenuto conto che la legge n. 207 del 1988, ha espressamente disciplinato gli inquadramenti di personale a livello superiore e che il recepimento della contrattazione collettiva fa

obbligo alle UUSSLL, in sede di contrattazione decentrata, di applicare la disciplina ivi contenuta;

inoltre:

1) le motivazioni dedotte dalla Giunta Regionale della Campania a sostegno della deliberazione n. 5243/92 sono, per quanto innanzi espresso, destituite di fondamento o carenti per genericità;

2) tutte le organizzazioni sindacali della USL 53 (CGIL/F.P., UIL/SANITÀ, CISL/FISOS, CONFBAL, CISAL SICUS) hanno energicamente reagito al provvedimento regionale entrando nel merito delle argomentazioni addotte dalla Regione, contestandole, ritenendo del tutto strumentale ed arbitraria l'iniziativa dell'Assessore Regionale e dell'intera Giunta;

3) il provvedimento di rimozione del dottor Presutto era, da tempo, stato annunciato in via informale tanto che sin dal 15 settembre 1992, lo stesso dottor Presutto aveva scritto, senza ricevere risposta, al Presidente ed all'Assessore competente e, in pari data il Consigliere Regionale dottor Aversano aveva rivolto interrogazione specifica sugli inammissibili comportamenti politico-istituzionali dell'Assessore Regionale alla Sanità che usa in modo improprio e settario i poteri a lui conferiti;

4) la situazione economico-finanziaria della USL 53, peraltro comune a tutte le UUSSLL, non può non costituire precisa responsabilità della Regione Campania in particolare nei settori della spesa farmaceutica e di quella convenzionata esterna, settori nei quali la USL non è « ordinatore di spesa »;

infine, il provvedimento regionale che si contesta ha finalità ultronee e ben diverse da quelle enunciate mirando, in realtà, ad estromettere dalla gestione della USL 53 un amministratore di grande capacità ma, evidentemente, non omogeneo sul piano politico e sul piano della « garanzia » all'attuale Giunta Regionale ed in

particolare all'Assessore Regionale Avv. Giovanni Clemente, esponente della DC salernitana;

L'attività strumentale e persecutoria testé denunciata trova conferma inoppugnabile nella nomina del nuovo amministratore straordinario dottor Raffaele Ferraioli il quale è esponente di rilievo della DC salernitana già candidato alle elezioni regionali del 1990 nella Circostrizione di Salerno —:

quali iniziative immediate intendano porre in essere e quali provvedimenti decidano di adottare al fine di ripristinare la situazione *quo ante* previo annullamento del provvedimento regionale richiamato. (4-06371)

RISPOSTA. — Sulla base degli elementi acquisiti presso le varie amministrazioni risulta che le motivazioni, poste a fondamento del provvedimento di rimozione del dottor Elio Presutto dall'incarico di amministratore straordinario della unità sanitaria locale n. 53 di Salerno, sono sia di natura gestionale e contabile, sia di natura giudiziaria.

In particolare si precisa quanto segue:

a) in riferimento a numerose disfunzioni gestionali il collegio dei revisori dei conti sollevò rilievi in ordine al conto consuntivo per il 1991;

b) venne anche censurato l'affidamento al personale di mansioni non inerenti la qualifica funzionale posseduta, nonché talune promozioni effettuate in deroga alla normativa vigente;

c) il comitato dei garanti si è poi espresso, conformemente a quanto esposto alla lettera a), sulle illegittimità ed irregolarità contabili relative al 1991 e sul disavanzo conseguente alla previsione in bilancio della somma di circa 190 miliardi in aggiunta all'assegnazione disposta dalla regione;

d) alla data della deliberazione in argomento pendeva un procedimento a carico del predetto dottor Presutto;

e) la nomina del nuovo amministratore straordinario è stata ammessa al visto dei competenti organi di controllo che evidentemente non hanno riscontrato cause di illeggibilità ed incompatibilità.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Costa.

FARASSINO e BORGHEZIO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

dall'11 ottobre 1992 è stato sospeso il servizio ferroviario festivo sulle due tratte piemontesi Pinerolo-Torre Pellice e Trofarello-Chieri;

in particolare la sospensione del servizio sulla Torino-Torre Pellice, che tocca anche i comuni di Nichelino, Candiolo, None, Airasca e Piscina, penalizza i fedeli di confessione valdese che, in numero considerevole, tradizionalmente risalgono da Torino nelle Valli del pinerolese per la funzione domenicale —:

se non ritenga di ripristinare il servizio, anche in considerazione dei diritti di un'antica e civilissima minoranza religiosa del Piemonte. (4-06412)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che i provvedimenti di soppressione dei treni festivi e la loro sostituzione con bus sono stati attivati sull'intero territorio nazionale sulla base dell'analisi della frequentazione riscontrata sui convogli delle linee interessate al provvedimento, per rispondere in termini immediati, ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie riferite ai costi del servizio nei giorni festivi.

Il servizio ferroviario, inoltre, rappresenta una alternativa conveniente rispetto ai vettori su gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda.

Il mezzo ferroviario presenta infatti costi di esercizio dieci volte superiori a quelli su strada.

Nella politica di risanamento di bilancio, l'obiettivo delle ferrovie dello Stato SpA è

quello di ridurre gli oneri a carico dello Stato (e del cittadino contribuente) e di riqualificare il servizio.

Per dare concreta risposta a questa finalità di interesse generale sono allo studio delle ferrovie dello Stato orari diversificati ed integrati con diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.

Si tratta di una iniziativa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

IMPOSIMATO, DE SIMONE, CESETTI, e NARDONE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della pubblica istruzione e della sanità. — Per conoscere — premesso:

che di recente si è conclusa la tornata dei concorsi banditi per la copertura di numerose cattedre nella scuola media inferiore, nelle scuole elementari e materne;

che in data 27 luglio 1992 il Ministero della pubblica istruzione ha diramato la circolare n. 229 prot. 1120/OR con la quale, tra l'altro, viene richiamata la disposizione dell'articolo 5 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, sullo stato giuridico degli impiegati civili dello Stato, norma che stabilisce che al fine della copertura dei posti da parte degli inclusi nelle categorie privilegiate può essere utilizzata la metà dei posti messi a concorso;

che a seguito della disposizione ministeriale il provveditore agli studi di Napoli ha disposto la riserva del 50 per cento dei posti messi a concorso a favore degli appartenenti alle categorie privilegiate, inclusi nella graduatoria di merito;

che l'applicazione della disposizione ai concorsi ancora non inclusi al momento della emanazione della circolare determina disparità di trattamento nei confronti dei concorsi — della stessa o delle altre pro-

vince — già espletati in precedenza ed invece conclusi con la nomina dei vincitori, senza l'utilizzo del 50 per cento dei posti a favore dei riservatari;

che peraltro, come ha avuto modo di sottolineare il Consiglio di Stato (VI, 6 ottobre 1986 n. 769) a proposito della percentuale del 15 per cento dei posti di organico, di cui parla l'articolo 12 ultimo comma della legge 2 aprile 1968 n. 482, l'espressione « posti in organico » va intesa nel senso che l'organico al quale la norma si riferisce è quello relativo ai posti per la cui copertura è stato bandito il concorso, e non già l'organico complessivo della carriera;

che in ogni caso va ricordato per i concorsi relativi alle medesime cattedre delle tornate precedenti sembra che non sia mai stata rispettata la disposizione richiamata dal Ministro, né la ragione dei posti messi a concorso;

che il criterio seguito nelle nomine dei riservatari è stato quello di non computare come tali coloro i quali risultano ulteriormente inseriti nella graduatoria per merito e ciò in contrasto con la legge e la giurisprudenza del Consiglio di Stato (cfr., tra gli altri, CdS, VI, 27 febbraio 1991 n. 103; id. 11 marzo 1986 n. 34; Csi, 29 marzo 1988 n. 58);

che l'utilizzo nella disposta misura della graduatoria penalizza indubbiamente i migliori, scavalcati da gente collocata in fondo alle graduatorie, sicché restano, come è facile verificare, fuori della nomina candidati che hanno conseguito 40/40 allo scritto e all'orale o punteggi analoghi;

che aberrante è la disposizione dell'articolo 6, punto 9 del bando di concorso, che consente la presentazione di titoli (per la preferenza o per la riserva dei posti) entro quindici giorni dalla data della chiusura delle prove orali di tutti i candidati, titoli che « sono presi in considerazione anche se acquisiti dai candidati successivamente alla presentazione della domanda di ammissione al concorso, ma entro il termine sopracitato »;

che tale disposizione è in contrasto con l'indirizzo espresso dal Consiglio di Stato (Ad. plen. 21 ottobre 1989 n. 13), per cui « i requisiti per poter beneficiare della riserva dei posti di cui all'articolo 12, ultimo comma 1. 2. 4. 68 n. 482, devono sussistere al momento della scadenza della presentazione della domanda di partecipazione al concorso, anche ove il bando fissi una data successiva per la presentazione della documentazione comprovante i requisiti stessi »;

che l'uso indiscriminato dell'articolo 5 del testo unico 10 gennaio 1957 n. 3 relativi a numero limitato di posti (come nei concorsi per le cattedre di inglese (51) e di francese (23) nell'area del provveditorato agli studi di Napoli;

che infatti, in tali concorsi, il numero degli idonei con il massimo o quasi del punteggio vada molto oltre il 50 per cento dei posti assegnati ai vincitori, sicché, mentre moltissimi idonei con altissimo punteggio non sono stati nominati, con il sistema delle riserve sono stati dichiarati vincitori candidati ripescati dal fondo della graduatoria, fino al 1200° posto e dichiarati idonei spesso con il minimo dei voti;

che tutto ciò si traduce in un danno per la pubblica amministrazione, in particolare dell'istruzione pubblica e per l'andamento della scuola;

che l'articolo 22 della legge n. 482 del 1968 fa carico alle amministrazioni pubbliche di inviare alla sottocommissione del collocamento entro i mesi di gennaio e luglio di ciascun anno un prospetto aggiornato delle situazioni relative al personale riservatario mentre ciò non risulta essere stato fatto dal provveditorato agli studi di Napoli, l'ultima rilevazione risalendo, pare, al 1987;

che come è ormai notorio, molti dei sedicenti disabili non sono tali ma godono di riconoscimenti e attestazioni contrarie alla verità;

che il verificarsi di tali episodi alla vigilia del 5 aprile 1992 fa sorgere il

fondato sospetto che la quantità enorme di certificati di disabili siano stati rilasciati dalle USL di San Valentino, Nocera Inferiore e Salerno, per favorire operazioni di basso clientelismo e di scambio di voti in danno dei più meritevoli;

che, contrariamente a quanto deciso dal provveditore agli studi di Napoli, il provveditore agli studi di Caserta ha trasmesso tutti i certificati dei presunti disabili all'ospedale militare di Caserta, diffidando giustamente della USL di Caserta —:

a) quali valutazioni il Presidente del Consiglio intenda dare dei fatti come sopra esposti che denunciano quanto meno una prassi scorretta, ingiusta e lesiva dei diritti e degli interessi dei più meritevoli;

b) se non ritenga che, come si sta verificando ormai da tempo, la penalizzazione dei più meritevoli partecipanti ai pubblici concorsi per l'insegnamento nei vari tipi di scuola comporti un gravissimo degrado nel livello di professionalità e di competenza nella scuola;

c) se il Ministro della sanità e il Ministro della pubblica istruzione non ritengano di accertare attraverso un'inchiesta amministrativa la reale portata delle presunte malattie invalidanti e se da esse non consegua uno stato di permanente inidoneità a svolgere le funzioni di docente. (4-08524)

RISPOSTA. — Questa amministrazione non ignora le conseguenze derivate dalle disposizioni emanate con la circolare n. 229 del 27 luglio 1992, la cui applicazione ha comportato, non soltanto nell'ambito del provveditorato agli studi di Napoli ma anche in altre province, che un certo numero di candidati, risultati idonei nei concorsi a cattedra indetti con il decreto ministeriale del 23 marzo 1990, fosse posposto, nella graduatoria di merito, ad altri candidati classificatisi con punteggio inferiore ma appartenenti alle cosiddette categorie privilegiate.

Il fatto, tuttavia, che le citate disposizioni abbiano modificato quelle, in precedenza applicate ai fini della copertura delle aliquote di posti da riservare alle categorie beneficia-

rie della legge n. 482 del 1968, è da attribuire all'esigenza di dare puntuale attuazione alla sentenza della Corte Costituzionale n. 282 del 1991, la quale — in materia di nomine del personale ATA — ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 18, comma 1°, del decreto-legge n. 140 del 1988 (convertito e modificato con la legge n. 246 del 1988) limitatamente alle parole « sino alla copertura dell'aliquota a ciascuna di esse spettante ».

La predetta sentenza — la cui portata di carattere generale non poteva non essere estesa anche al personale docente — ha comportato in effetti che, entro il limite dell'aliquota complessiva di posti fissata per gli aventi titolo a riserva, (stabilita nel 15 per cento dell'organico complessivo) i posti non coperti, per mancanza di diretti beneficiari, fossero proporzionalmente ripartiti tra i docenti appartenenti ad altre categorie di riservatari, presenti nella graduatoria, indipendentemente dall'aliquota spettante a ciascuna categoria.

Per quanto concerne, in particolare, la contestazione del criterio seguito per la nomina dei riservatari già inseriti nella graduatoria di merito, si osserva che, in risposta ad uno specifico quesito di questo Ministero, il Consiglio di Stato, con parere n. 541 del 28 giugno 1989, ha affermato che, ai fini dell'integrale copertura delle aliquote previste dall'articolo 9 della suddetta legge n. 482, non devono essere computati, nel senso, cioè, che devono essere esclusi, sia gli appartenenti alle categorie protette risultati vincitori di concorso per solo merito, sia gli invalidi civili o per servizio, che abbiano avuto il relativo riconoscimento in costanza di servizio di ruolo.

Tale parere ha trovato, successivamente ampio conforto nella sentenza n. 275 del 1991, pronunciata dalla VI sezione dello stesso Consiglio di Stato in sede giurisdizionale.

Tra le norme tuttora vigenti in materia va, infine, ricordata quella contenuta nell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 1957 e di cui è cenno nell'interrogazione, in applicazione della quale, ove i posti da assegnare alle varie categorie riservatarie dovessero superare, nel

loro complesso, la metà di quelli conferibili a conclusione del concorso, gli stessi posti andranno, comunque ricondotti entro tale metà, previa riduzione proporzionale delle aliquote spettanti alle singole categorie.

Alla citata normativa ed, in particolare, al nuovo orientamento giurisdizionale, come sopra intervenuto in materia, si sono pertanto ispirate le disposizioni impartite con la circolare ministeriale n. 229 del 1992, la quale risulta essere stata puntualmente applicata, relativamente al caso segnalato, anche dal provveditore agli studi di Napoli.

Non pare poi che la disposizione contenuta nell'articolo 6 del bando di concorso — circa la data in cui dovevano risultare acquisiti i titoli utili ai fini della preferenza o della precedenza — sia in contrasto con la normativa di carattere generale, in materia prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 e dalle relative norme di esecuzione approvate con il decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1957, n. 686. Infatti, i requisiti da possedere alla data di scadenza del termine per la presentazione della domanda sono, a norma di quanto stabilito dall'articolo 2 del primo dei citati decreti, solo quelli prescritti per l'accesso all'impiego, mentre i documenti atti a comprovare i titoli di precedenza e di preferenza — a norma di quanto previsto dall'articolo 11 del secondo dei predetti decreti — devono essere fatti pervenire all'amministrazione, da parte dei concorrenti che abbiano superato la prova orale « nel termine stabilito dal bando di concorso ». Nel caso specifico, pertanto, l'amministrazione si è avvalsa appunto della disposizione contenuta nel citato articolo 11.

Si ritiene altresì opportuno osservare che, al fine di garantire, anche per il futuro, una corretta determinazione del grado di saturazione delle aliquote di cui alla menzionata legge n. 482 del 1968, per ogni docente nominato quale riservatario, è stato previsto che sia comunicato al sistema informativo, di cui l'amministrazione dispone, non soltanto la nomina in ruolo, ma anche l'informazione relativa al possesso della qualifica di riservatario, mediante apposita funzione.

Dal proprio canto, il provveditore agli studi di Napoli ha fatto presente che, per

ogni invalido civile nominato in ruolo quale beneficiario della riserva prevista dalla stessa legge n. 482, non ha mancato di chiedere al competente ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione gli opportuni controlli, sia circa il diritto degli interessati all'inclusione negli appositi elenchi sia circa il perdurare dello stato invalidante.

All'infuori di tali accertamenti, che non risulta siano trascurati anche dagli altri uffici scolastici, l'amministrazione non può che prendere atto della documentazione esibita, nelle prescritte forme, dai singoli interessati, documentazione che viene peraltro inviata ai competenti organi di controllo unitamente ai decreti di nomina.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

è stata prevista la soppressione delle corse domenicali sulla linea ferroviaria Vicenza-Schio;

in sostituzione verranno effettuate corse con autobus;

il personale di stazione rimane presente lo stesso, alla domenica, anche in assenza di corse;

la strada statale Vicenza-Schio, già fortemente intasata dal traffico, verrebbe ad essere, così, ulteriormente gravata —

se ritenga mantenere le corse domenicali su ferrovia, e se non pensi di aumentarle di numero. Si otterrebbero così i seguenti vantaggi: invogliare la gente ad usare il treno, non intasare ulteriormente una strada già al limite di saturazione, con benefici effetti sull'inquinamento atmosferico. (4-06014)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che i provvedimenti di soppressione dei treni festivi e la loro sostituzione con bus sono stati attivati sull'intero territorio nazionale sulla base dell'analisi della frequentazione riscontrata sui convogli delle linee interessate al provvedimento, per ri-

spondere in termini immediati, ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie riferite ai costi del servizio nei giorni festivi.

Il servizio ferroviario, inoltre, rappresenta una alternativa conveniente rispetto ai vettori su gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda.

Il mezzo ferroviario presenta infatti costi di esercizio dieci volte superiori a quelli su strada.

Nella politica di risanamento di bilancio, l'obiettivo delle ferrovie dello Stato SpA è quello di ridurre gli oneri a carico dello Stato (e del cittadino contribuente) e di riqualificare il servizio.

Per dare concreta risposta a questa finalità di interesse generale sono allo studio delle ferrovie dello Stato orari diversificati ed integrati con diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.

Si tratta di una iniziativa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

MARENCO, BUTTI e MATTEOLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la recente relazione della Corte dei conti, relativa all'anno economico-finanziario 1991 dell'Ente Ferrovie dello Stato, gestione diretta dal commissario straordinario Necci, ha riscontrato la più grossa perdita degli ultimi anni, pari a 2.521 miliardi;

circa il fatto che tale gestione non risulti essere delle più oculate, citiamo il caso della stipulazione di un contratto con due grosse ditte — precisamente ad opera della Divisione Passeggeri di Roma, di detto Ente — per l'installazione, su tutta la rete ferroviaria, di macchinette obliteratrici per la validazione dei biglietti;

va sottolineato che tale validazione può essere effettuata — senza bisogno di

macchinette — direttamente dal viaggiatore, apponendo, con una semplice penna, data e firma sul biglietto;

è prevista, in tutta Italia, l'installazione di almeno 10.000 macchinette, la cui spesa — di circa lire 1.500.000 cadauna — risulta di complessive lire 15.000.000.000, anche escludendo il costo di manutenzione e sostituzione delle macchine deteriorate;

tale spesa poteva benissimo essere limitata, introducendo il servizio solo nelle stazioni più grandi — dove il flusso imponente dell'utenza poteva giustificare un tale servizio suppletivo, non indispensabile — e non estendendolo in stazioni in cui vi è un numero bassissimo di viaggiatori — che in Italia significa numericamente la maggior parte delle stazioni — per i quali poteva provvedere la stessa biglietteria —:

se il Ministro — vista la relazione della Corte dei conti — non ritenga opportuno, considerata la crisi complessiva delle finanze dello Stato, chiedere al vertice dell'Ente Ferrovie dello Stato una dettagliata relazione in merito ed eventualmente assumere provvedimenti adeguati nei confronti del vertice stesso. (4-06407)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che, nell'ottica di un miglioramento del servizio e della realizzazione di una consistente economia di personale, ha esaminato la possibilità, da un lato, di allargare il sistema distributivo consentendo l'acquisto di biglietti oltre che nelle stazioni anche nelle agenzie di viaggi e presso bar, tabacchi ed edicole di giornali, e dall'altra di permettere al viaggiatore l'acquisto di biglietti privi della data di validità, da potersi utilizzare per più viaggi.*

Detti titoli di viaggio acquistano validità nel momento in cui vi è apposta la prescritta stampigliatura tramite apparecchiature automatiche di obliterazione, senza la necessità dell'intervento degli agenti ferroviari, consentendo così all'ente di conseguire economie nella gestione del personale.

In attesa di avviare le procedure per l'acquisizione e la installazione delle apparecchiature in parola, in via eccezionale è

stata autorizzata la vidimazione diretta da parte del viaggiatore mediante l'apposizione della data di utilizzazione. Questo sistema però ha dato adito ad irregolarità, in quanto il viaggiatore spesso appone al biglietto i dati necessari solo quando si accorge del passaggio del personale di controllo.

Per evitare inoltre confusione tra stazioni ove operano le macchine in parola e stazioni che ne sono sprovviste, l'ente ferrovie dello Stato ha ritenuto opportuno dotare di dette apparecchiature tutti gli impianti abilitati al traffico viaggiatori.

Inoltre, poiché l'installazione delle obliteratrici fa parte del piano di riorganizzazione, meccanizzazione e informatizzazione delle ferrovie dello Stato tendente ad una consistente riduzione delle risorse e alla chiusura delle piccole biglietterie, non sarà possibile, nelle piccole stazioni, chiedere timbri di convalida.

D'altronde, l'utilizzo dell'obliteratrice in parola assicura una facile distribuzione di un titolo di viaggio molto semplificato perché contiene il chilometraggio percorribile, senza indicazione di origine o destinazione (la prima è stampata dalla macchina stessa, la seconda è determinata dal limite di percorrenza per la quale il biglietto è valido).

Risultati positivi attesi sono, come già detto, quelli di recuperare risorse, conseguire economie, aumentare la produttività e razionalizzare il lavoro degli addetti alle biglietterie.

In tal modo la controlloria a bordo dei treni potrà avvenire in maniera volante, permettendo di indirizzare gli agenti, alleggeriti dall'attività di controllo, ad altre mansioni come la cura e l'assistenza della clientela.

Inoltre l'intervento delle ferrovie dello Stato, finalizzato al conseguimento di economie di personale unito ad un miglioramento della qualità del servizio, è previsto dal decreto interministeriale 48T/90, recepito successivamente anche dal contratto di programma 1991-1992 tra le ferrovie dello Stato e il Governo, costituendo obiettivo legato agli interessi generali del paese.

Quindi nell'ampliamento dei sistemi di distribuzione dei biglietti di viaggio, la divisione passeggeri ha provveduto ad acquisire

le apparecchiature in argomento da due ditte attraverso la trattativa privata plurima a seguito di un sondaggio di mercato effettuato tramite inserzione su tre quotidiani nazionali di grande tiratura; ciò ha consentito una selezione mirata delle imprese, in relazione alla loro capacità produttiva e alla dislocazione sul territorio che consente pronti interventi manutentivi, nonché l'ottenimento del più economico prezzo che comprende oltre all'acquisto anche la garanzia di buon funzionamento per tre anni a partire dal collaudo finale del sistema, senza dover affrontare ulteriori spese di esercizio.

Le imprese aggiudicatrici della fornitura, della messa in opera e della manutenzione delle macchine stanno ormai completando il sistema di obliterazione che per le sue dimensioni anche territoriali si è presentato alquanto complesso.

Non appena il programma sarà terminato, la validazione dei biglietti, attualmente autorizzata, come già riferito, a mezzo di apposizione della data da parte del viaggiatore, verrà effettuata esclusivamente tramite le obliteratrici, come avviene in altre aziende di trasporto e nelle più importanti reti ferroviarie europee, quali quella francese.

L'Ente ferrovie dello Stato conclude che proprio a livello europeo, fra le reti ferroviarie c'è la tendenza ad investimenti del genere proprio per realizzare consistenti recuperi economici nei settori della biglietteria e della contolleria in treno.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

MELILLA, PETROCELLI, LA PENNA, DI PIETRO e STANISCIÀ. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

l'ente ferrovie dello Stato avrebbe assunto la decisione di sopprimere dal 1993 il collegamento tra Pescara e Napoli con una grave penalizzazione del diritto alla mobilità dei residenti di decine di paesi dell'Appennino Centrale;

tale decisione comprometterebbe la stessa sopravvivenza della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone a suo tempo ingiustamente definita « ramo secco » da tagliare e

successivamente ammessa ad ammodernamento e velocizzazione;

le potenzialità turistiche dell'area attraversata (Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Regionale dell'Alto Molise, Altopiano delle 5 Miglie, Parco Nazionale della Majella) richiedono ben altre scelte di concerto con le Regioni, gli Enti locali e gli Operatori economici interessati —

quali iniziative intenda promuovere per conoscere le decisioni dell'ente ferrovie e contrastare l'assurda ipotesi di sopprimere il collegamento Pescara-Napoli e le relative tratte intermedie. (4-07294)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato Spa hanno comunicato che la decisione della soppressione delle relazioni dirette Pescara-Napoli via Sulmona-Carpinone (Exp. 995, 997, 996 e 998), è stata assunta a seguito della ripetuta verifica della assoluta mancanza di movimentazioni di estremità e della scarsa utilizzazione delle relazioni stesse anche nei percorsi intermedi.

Alla luce di quanto sopra esposto, quindi, viene fatto rilevare che il mantenimento delle relazioni non trova giustificazione.

Le ferrovie dello Stato, tuttavia, si fanno carico di valutare l'opportunità di realizzare servizi regionali per soddisfare eventuali esigenze di mobilità a breve raggio.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

tutta la vasta fascia ionica calabrese è fortemente penalizzata dal sistema dei trasporti ferroviari sia per le condizioni nelle quali è tenuta la strada ferrata, che per il numero dei treni soprattutto per i collegamenti con il Nord del paese;

in presenza di una forte carenza di tali collegamenti va vertiginosamente crescendo il trasporto su gomma con la concessione di linee interregionali alle imprese private, per le quali notevole è la contribuzione statale ossia degli utenti a scapito del trasporto ferroviario;

le concessioni ministeriali alle imprese private vanno aumentando anche per i lunghi percorsi interregionali per Napoli, Bologna, Perugia, Torino, Milano ecc. mentre si potrebbero attivare adeguate, economiche e funzionali soluzioni da parte dell'Ente ferrovie soddisfacendo le domande degli utenti e la stessa complessiva economicità gestionale;

settori importanti del personale delle Ferrovie hanno più volte proposto che possano essere valutate congrue perché al servizio di tre regioni;

in particolare per i lunghi percorsi sono state evidenziate le seguenti soluzioni:

1^a proposta: Nuova relazione Sibari-Torino via Taranto-Bari.

a) partenza di treno espresso per Torino da Sibari con fermate Trebisacce, Policoro, Metaponto, Taranto da collocare nella fascia oraria 15,45/16. Tale treno avrebbe coincidenza con treno 3588 in partenza da Taranto per Torino alle ore 18,09 (arrivo a Torino per le ore 8,05). Avrebbe a Sibari coincidenze provenienti da Crotona con treno 12708 in arrivo alle 15,34 e da Cosenza alle ore 15 con treno 9504;

b) anticipare a Sibari arrivo del treno 3808 proveniente da Paola per Taranto e denominarlo Espresso da Sibari per Torino con le medesime fermate di cui al punto a) prevedendo la partenza da Sibari per le ore 15,45;

c) soppressione da Sibari per Taranto del treno regionale 12708 in partenza alle ore 16,50. In sua vece istituire treno espresso per Torino con orario di partenza alle ore 15,45 con fermate di cui ai punti a) e b).

Attualmente questa relazione è servita da un treno regionale fino a Taranto con notevole disagio dei passeggeri che devono trasbordare con pacchi e valigie ecc.; treno altamente frequentato tutto l'anno.

2^a proposta: Relazione Sibari-Roma Termini via Taranto-Bari.

Istituzione treno IC-Inter City con partenza da Sibari alle ore 14,30 con elettrotreni ALE 601 in arrivo a Taranto in coincidenza del treno 558 composto di stesso materiale con partenza da Taranto alle ore 16,17. Per il ritorno utilizzare il corrispettivo treno 557 in arrivo a Bari alle ore 12,25, a Taranto alle ore 13,54 e a Sibari presumibilmente alle ore 15,30.

3^a proposta: Relazione Sibari-Roma Termini via Cosenza-Paola.

Ripristinare il treno IC 562 con partenza da Cosenza alle ore 9. Tale treno sempre affollatissimo è stato spostato con il nuovo orario invernale con partenza da Cosenza alle ore 6,20. In alternativa chiedere istituzione del treno IC con vetture gran comfort (almeno 4 vetture di 1^a e 2^a classe Sibari-Roma Termini con partenza da Sibari, alle ore 6; ci sarebbero coincidenze da Crotona con treno 2366 in arrivo alle ore 4,30 a Sibari).

Per il rientro da Roma Termini istituire treno IC 565 per Sibari il cui arrivo a Cosenza è previsto d'orario alle ore 23,30. Tale treno (sempre con 4 vetture gran comfort di 1^a e 2^a classe) potrebbe arrivare a Sibari per le ore 0,30 ed avere coincidenze per Crotona con treno diretto 2363 con partenza da Sibari alle ore 0,54.

A parere di molti, tali tipi di provvedimenti toglierebbero realmente, se adottati, la fascia ionica calabrese-lucano-pugliese dall'isolamento in cui si trova circa le relazioni con il Nord.

Nel frattempo si pone anche il problema del raddoppio del binario sulla tratta Sibari-Taranto visto che si sta già realizzando sulla Taranto-Bari —:

quali iniziative intenda sviluppare verso l'Ente ferrovie perché provveda con le opportune verifiche all'esame ed all'accoglimento di proposte che si collocano a potenziamento del trasporto su strada ferata ed al servizio di una grande area interregionale calabro-lucano-pugliese per

i lunghi collegamenti con le altre aree del paese. (4-06129)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che l'orario invernale in vigore prevede numerosi collegamenti ferroviari al servizio esclusivo della Calabria dal/per il centro/nord dell'Italia che sono:*

A) collegamenti effettuati con treno Intercity:

560, 561, 563 e 564 fra Reggio Calabria e Roma Termini;

B) collegamenti effettuati con treni espressi:

3800/3801/714 e 717/3570/3571 fra Crotone e Milano;

3759/3760/800 e 803/3775/3776 fra Crotone e Torino;

801 e 810 fra Reggio Calabria e Roma Termini;

34810/778 e 779/34811 fra Roccella Ionica e Roma Termini;

873/813/814/815 e 816/817/818/868 fra Roma Termini e Crotone;

3761/3762/870 e 871/3773/3774 fra Crotone e Milano C.le;

tutti i treni citati possono essere utilizzati dalle rimanenti stazioni della costa ionica calabrese con opportuni treni in coincidenza.

Esistono, inoltre, altre possibilità, sempre con coincidenze, con i seguenti treni:

IC 557 e 558 fra Taranto e Roma Termini;

Exp 850 e 855 fra Taranto e Roma Termini;

Dir/Exp 3588/732 e 733/3585 fra Taranto e Torino.

Tale offerta, considerati i flussi di traffico, soddisfa ampiamente le esigenze della clientela della vasta fascia ionica calabrese, anche se, con la prossima attivazione della linea elettrificata Potenza-Battipaglia, verranno istituite relazioni dirette su tale linea da e per Roma.

In relazione alle proposte avanzate, già esaminate in altre occasioni, si ritiene interessante la prima che richiede un prolungamento della sezione 3588/732 Taranto/Torino, da Sibari. Tuttavia, le tre soluzioni avanzate in merito a tale proposta trovano difficile applicazione sia per motivi tecnici (circolazione su 215 km a semplice binario) che di opportunità (il treno 12708 di cui si propone la soppressione è molto utilizzato).

Per quello che concerne la seconda proposta, l'ente sostiene che il prolungamento da Taranto a Sibari dell'attuale relazione Taranto-Roma non è possibile oltre che per i citati problemi tecnici (circolazione a semplice binario), anche per indisponibilità dei mezzi ALE 601 necessari per l'effettuazione della relazione.

Per la terza e ultima proposta, l'orario dell'attuale treno IC 562 (partenza da Cosenza alle ore 6,20) risponde ad una specifica richiesta della clientela del cosentino per consentire un arrivo nella capitale in orario di tarda mattinata.

In effetti il treno presenta attualmente una buona utilizzazione nettamente superiore a quella del precedente orario.

Inoltre, la clientela calabrese può utilizzare il treno IC 560 Reggio-Roma che con la fermata di Paola ne permette il suo utilizzo, con treni in coincidenza, sia da Cosenza che dalle stazioni a sud di quest'ultima. La mancanza di vetture di qualità non permette, per il momento, l'istituzione di nuovi treni Intercity.

Infine, si informa che nei piani delle ferrovie dello Stato SpA è prevista la sola elettrificazione della linea Cosenza-Sibari-Taranto.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

con interrogazione n. 4.05401 del 23 settembre 1992 si chiedeva di conoscere quale provvedimento amministrativo il Ministro intendeva adottare per porre termine alla grave, annosa disparità di trattamento pensionistico che il personale della Scuola cessato dal servizio durante la

vigenza economica degli accordi triennali 1982/84 e 1985/87, è costretto a subire illegittimamente in conseguenza della mancata riliquidazione della pensione in rapporto agli incrementi scaglionati dei miglioramenti economici compresi nel periodo contrattuale, decorrenti da data successiva al collocamento a riposo;

detta disparità di trattamento ha avuto origine dalla mancata applicazione dell'articolo 13 della legge 29/1983 n. 93, secondo cui i benefici economici previsti da ogni singolo accordo triennale debbono essere corrisposti integralmente alle scadenze e nelle percentuali stabilite, a tutto il personale comunque cessato dal servizio con diritto a pensione, nel periodo contrattuale;

si ritengono insoddisfacenti e fuorvianti le argomentazioni che nella risposta n. 000964 del 3 novembre scorso il Gabinetto del Ministro porta a sostegno della dichiarata impossibilità di disporre, con atto amministrativo, il riconoscimento al suddetto personale del diritto alla riliquidazione della pensione sulla base dell'intero ammontare dei miglioramenti economici conseguenti ai suddetti accordi triennali, « non ravvisando i presupposti dalla normativa in atto disciplinare il trattamento di quiescenza »;

invece tali presupposti sussistono essendo rappresentati dalla surricordata legge 93/1983, inopinatamente ignorata nonostante che nella interrogazione precedente ne sia stato fatto esplicito richiamo e nonostante che essa abbia avuto integrale applicazione per il personale della scuola collocato a riposo con diritto a pensione nell'arco di vigenza dell'accordo 1988/90 —;

in ottemperanza a quanto dispone la legge 29 marzo 1983 n. 93, quale provvedimento amministrativo intenda adottare perché il diritto alla riliquidazione della pensione sulla base degli interi benefici economici contrattuali, venga esteso al personale della scuola cessato dal servizio attivo con diritto a pensione nell'arco di vigenza degli accordi 1982/84 e 1985/87. Al

riguardo evidenzia che la perequazione interessa tutto il personale scolastico collocato in pensione durante la vigenza economica dell'accordo 1982/84 (1° gennaio 1953 - 31 gennaio 1985) e, per quanto concerne l'accordo 1985/87 (vigenza economica 1° gennaio 1986 - 1° gennaio 1988), il personale collocato a riposo per dimissioni volontarie. Infatti, l'accordo 1985/87 ha già previsto il diritto alla riliquidazione della pensione sulla base degli interi aumenti contrattuali per coloro che hanno lasciato il servizio attivo per raggiunti limiti di età o di servizio, oppure per invalidità permanente. (Articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 10 aprile 1987 n. 209).

L'interrogante deve altresì ricordare che la parte differita dei miglioramenti economici conseguenti a ciascun accordo triennale è già entrata a far parte del patrimonio di ciascuno degli aventi diritto non ostando la corresponsione frazionata dettata da esigenze di Bilancio (Corte dei Conti 3 Sezione Giurisdizionale - pensioni civili decisione n. 62502 del 29 giugno 1989). (4-09473)

RISPOSTA. — Con l'interrogazione parlamentare in oggetto, mentre si contesta la risposta fornita da questo Ministero alla precedente interrogazione n. 4-05401, di analogo contenuto, si sostiene che la mancata concessione degli interi miglioramenti economici di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 345 del 1983 - nei riguardi del personale della scuola cessato dal servizio nell'arco di vigenza del triennio contrattuale 1982/84 - sarebbe da attribuire alla mancata applicazione dell'articolo 13 della legge 29 marzo 1983, n. 93.

Al riguardo, si ritiene opportuno osservare che la questione, connessa all'applicazione del predetto articolo 13 della legge n. 93 del 1983 (legge-quadro sul pubblico impiego), ha a suo tempo costituito oggetto di esame, ai fini di cui trattasi, anche da parte del Consiglio di Stato il quale, in sede giurisdizionale, non ha ritenuto di poter condividere le argomentazioni secondo cui i miglioramenti, introdotti con il decreto del Presidente della Repubblica n. 345 del 1983

(emanato, peraltro, in data successiva alla legge n. 93 del 1983), dovrebbero essere corrisposti per intero indipendentemente dalla data di collocamento a riposo degli interessati.

Al riguardo, il suddetto consesso, con decisione della sezione VI n. 801 del 1986 ha in particolare affermato che « la ratio dell'articolo 13, che sancisce la ultrattività degli accordi triennali fino all'entrata in vigore delle nuove normative e "fermo restando che le stesse si applicano alla data di scadenza dei precedenti accordi", non è quella ... di evitare sperequazioni tra i dipendenti destinatari del nuovo accordo, in servizio alla data di inizio della sua decorrenza giuridica, in relazione al momento del collocamento a riposo, bensì quella di evitare che potessero esservi periodi di vuoto normativo nella disciplina (giuridica ed economica) del rapporto di lavoro, con le conseguenti incertezze che ne deriverebbero ».

Nella menzionata decisione trovano, pertanto, sostanziale conferma le disposizioni in materia impartite da questa amministrazione — d'intesa con il Ministero del tesoro — e con le quali è stato precisato che i miglioramenti derivanti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 345 del 1983, in quanto previsti con decorrenza economica dal 1° gennaio 1983, non possono essere attribuiti, in mancanza di una esplicita disposizione legislativa, al personale cessato dal servizio anteriormente a tale data.

Si ricorda, d'altra parte, che un diverso orientamento, che in materia ritenne di seguire il provveditore agli studi di Caserta, nei confronti di un proprio amministrato, non fu condiviso dalla Corte dei conti in sede di controllo del relativo provvedimento.

Infatti, quest'ultimo organo, con deliberazione emessa dalla sezione del controllo n. 1522 del 21 febbraio 1985 dopo avere osservato che il collocamento in pensione provoca la cessazione dello status di impiegato in servizio ebbe ad affermare che « in mancanza di una espressa previsione normativa ... i miglioramenti economici attribuiti in modo frazionato al personale in servizio non possono essere applicati al personale collocato in pensione e quindi l'intero ammontare dei miglioramenti, spettante

soltanto a decorrere dal 1° gennaio 1985, non può essere attribuito a chi a tale data non era più in servizio ».

Conclusivamente, posto che a tutt'oggi non sono intervenuti provvedimenti idonei a modificare la sopra ricordata disposizione, questa amministrazione non può che confermare quanto sull'argomento già comunicato in risposta alla precedente interrogazione n. 4-05401, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 16 novembre 1992.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

PANNELLA, RAPAGNÀ, BONINO, CICIOMESSERE, TARADASH e ELIO VITO.
— Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

L'Intercity n. 570 in transito a Giulianova alle ore 12,51 effettua la fermata in questa stazione soltanto il sabato ed i giorni festivi e durante il periodo estivo;

lo stesso treno invece effettua questa fermata tutti i giorni nel viaggio di ritorno;

inoltre da parte delle ferrovie dello Stato e dall'Arpa non è stato predisposto alcun servizio per raggiungere la stazione di Pescara, ove il suddetto treno effettua l'unica fermata —:

se non si ritenga opportuno, onde evitare considerevoli disagi ai viaggiatori teramani che devono raggiungere il Nord, sia per motivi di studio che di lavoro, far effettuare una rapida fermata del predetto treno alla stazione di Giulianova, tenuto conto oltretutto dell'alto numero di utenti che usufruirebbero di questo beneficio (tra i 200 e i 400), cosa questa facilmente riscontrabile con un'ispezione da parte delle ferrovie dello Stato. (4-06467)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che la fermata a Giulianova, come nelle altre località della zona (S. Benedetto del Tronto e Civitanova Marche) del treno Intercity 570 prevista per l'intero pe-

riodo estivo, è stata, per il rimanente periodo invernale, assegnata nei soli giorni di sabato e festivi in quanto i suddetti sono risultati quelli maggiormente frequentati dall'utenza delle menzionate cittadine.

Tale impostazione era nata soprattutto per garantire una buona regolarità del collegamento che, nelle tratte a sud di Pescara ed in particolare nei periodi invernali, subiva ritardi a causa di interruzioni per lavori di ammodernamento, raddoppio e manutenzione delle infrastrutture.

La società ferrovie dello Stato fa sapere, infine, che per venire incontro alle esigenze del pubblico, più volte prospettate, la fermata del suddetto Intercity a Giulianova, S. Benedetto del Tronto e Civitanova Marche sarà, dal prossimo orario 1993/94, resa permanente e che nel contempo, per favorire maggiormente l'utenza, sono in atto, presso i propri uffici tecnici, verifiche sulla possibilità di assegnare permanentemente la fermata già nel corso dell'attuale vigente orario.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

PARLATO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'università e ricerca scientifica e tecnologica e del tesoro. — Per conoscere:

se risponda a verità che, in violazione delle condizioni fissate dalla Corte dei conti che subordinava in occasione della presentazione alla Camera della relazione sulla gestione del CNR per gli anni 1987 e 1988 la fissazione di un trattamento economico migliorativo per il direttore generale del CNR, alla sua assoluta estraneità ad altri incarichi al di fuori del CNR medesimo, il consiglio di amministrazione abbia deliberato il 29 luglio 1991 il trattamento economico in 180 milioni annui;

se risulti esatto che il soggetto in questione sia ancora presente nel consiglio di amministrazione dell'Agip Petroli;

se risulti esatto che il soggetto in questione presieda il CESEC — Centro Studi Economici — e che lo stesso CESEC abbia avanzato finanziamenti dal CNR per oltre 100 milioni;

quali valutazioni ne abbia tratto la Corte dei conti rispetto alla totale « disattenzione » a quanto aveva prescritto;

quali valutazioni dia il Governo rispetto ai tentativi — che sembra siano soltanto « dichiarati » ma che non si intendano affatto realizzare — di contenimento della spesa pubblica e di soluzione della questione morale, avuto riguardo alla fattispecie descritta e se siano state assunte, all'atto della risposta al presente atto ispettivo, iniziative per il « ritorno alla legalità » nel CNR. (4-04302)

RISPOSTA. — Il trattamento economico onnicomprensivo spettante al dottor Bruno Colle è stato determinato in lire 170.000.000 lordi annui con deliberazione della giunta amministrativa, nell'esercizio delle funzioni di consiglio di amministrazione, in data 6 marzo 1992, n. 600.121.92.

Il dottor Colle (il cui rapporto di lavoro è venuto a termine il 31 agosto 1992) ha conservato l'incarico di consigliere di amministrazione dell'Agip Petroli essendo stato a ciò autorizzato dal Consiglio dei ministri in data 23 novembre 1990, previo parere rassegnato dal Consiglio di Stato — II Sezione — recante il n. 743/90.

La risposta alla 3ª domanda presuppone un chiarimento riguardo al CESEC — Centro studi economici. Invero, dagli accertamenti effettuati e emerso che alla ragione sociale o a ragione sociale molto simile corrispondono tre distinte persone giuridiche e cioè:

a) il CESEM o CESEC — Centro studi economici, associazione culturale per lo studio dell'economia, non riconosciuta, costituita con scrittura privata in data 10 giugno 1978, le cui sottoscrizioni sono state autentiche dal notaio Giuliana Raja di Milano. Tale associazione risulta avere l'attuale sua sede in via Silvio Pellico n. 1, Milano;

b) il CESEC — Centro studi economici di Milano, associazione non riconosciuta, costituita con atto pubblico in data 2 febbraio 1991 ai rogiti del notaio Adriano Fiore di Milano, anch'essa avente sede in Milano in via Silvio Pellico n. 1;

c) il CESEC — Centro europeo studi economici e chimici, società a responsabilità limitata, costituita nel 1983 con atto non ancora conosciuto, avente sede in Milano alla via Vincenzo Bellini, n. 4.

Il dottor Bruno Colle figura essere tra i soci fondatori della associazione di cui alla lettera a), associazione della quale — a quanto consta — egli è stato presidente dal marzo 1983 al giugno 1986.

Il dottor Colle figura poi essere presidente della associazione di cui alla lettera b), mentre non risulta dagli atti sinora acquisiti che sia socio o che rivesta cariche nella società a responsabilità limitata di cui alla lettera c).

Nell'ambito delle attività del progetto strategico « Innovazione produttiva nella piccola e media industria » il CESEC per primo indicato ha chiesto ed ottenuto una commessa di ricerca riguardante « l'innovazione tecnologica nelle piccole e medie imprese alimentari e metalmeccaniche ». Tale commessa, per la quale è previsto un corrispettivo di lire 150.000.000, peraltro non ancora versato, è stata attribuita mediante contratto di ricerca n. 90.01481.ST74, in data 15 ottobre 1990/16 giugno 1991, sul quale si sono favorevolmente espressi nell'ordine il comitato nazionale di consulenza per le ricerche tecnologiche e l'innovazione, il consiglio di presidenza e la giunta amministrativa dell'ente. Detto CESEC era presieduto all'epoca della richiesta di finanziamento dal professor Antonio Pedone, a cui è succeduto nella carica il professor Franco Reviglio.

Il CESEC indicato per secondo ha chiesto nell'anno 1991 nel quadro del progetto « Trasferimento delle tecnologie dei progetti finalizzati » un finanziamento di lire 90.000.000, finanziamento che è stato approvato in data 18 luglio 1991 dal consiglio di presidenza, previo parere favorevole del comitato nazionale di consulenza per le ricerche tecnologiche e l'innovazione.

La richiesta di finanziamento di cui trattasi non è stata sottoposta all'esame della giunta amministrativa, la quale viene chiamata a pronunciarsi, come da deliberazioni da tale organo adottate in data 16 aprile 1980 e 31 maggio 1985, solo sui finanzia-

menti e, comunque, sulle spese di importo superiore ai 100.000.000 di lire.

Il competente reparto dell'ente ha provveduto a chiedere — come di consueto — al futuro contraente la presentazione delle dichiarazioni sostitutive delle certificazioni prefettizie, previste dalle norme volte a contrastare la criminalità organizzata, da parte del legale rappresentante e degli amministratori del CESEC, nonché dei loro conviventi.

Con lettera in data 13 aprile 1992, il CESEC ha trasmesso le accennate dichiarazioni sostitutive del suo vice presidente, professor Renato Ugo, e del suo segretario generale, dottor Gianfranco Colitti, indicati in tali qualità nel modello gap del pari trasmesso con la citata lettera del 13 aprile 1992.

Il competente reparto del CNR ha, a questo punto, ritenuto di dover richiedere al CESEC per le vie brevi copia del suo atto costitutivo o di altro equivalente documento, al fine di verificare se non esistessero altri soggetti tenuti a presentare le dichiarazioni sostitutive di cui sopra si è fatto cenno.

Il CESEC, con lettera del giorno 11 giugno 1992, ha fatto pervenire fotocopia dell'atto costitutivo e di un certificato prefettizio acquisito in data 29 febbraio 1992.

Il competente reparto del CNR, rilevato che nel citato certificato prefettizio compariva tra gli altri il nome del dottor Bruno Colle, allora direttore generale dell'ente, ha ritenuto opportuno sospendere la stipulazione del contratto di ricerca, che avrebbe dovuto costituire il presupposto per la erogazione del finanziamento in precedenza indicato.

Il CESEC, con lettera del 28 luglio 1992, ha per parte sua manifestato l'intendimento di non procedere alla stipulazione del contratto di ricerca predetto, a causa di « riorganizzazioni interne ».

Il consiglio di presidenza dell'ente, nella riunione dell'8 ottobre 1992, ha preso atto della rinuncia del CESEC e, conseguentemente, ha revocato in parte qua la propria precedente deliberazione del 18 luglio 1991.

Il dottor Colle, con nota in data 14 ottobre 1992, ha tenuto a chiarire la sua posizione.

Il CESEC su indicato sotto la lettera c), che d'ora in avanti sarà individuato come CESEC Srl, ha prodotto all'inizio del corrente anno una richiesta di finanziamento dell'importo di lire 175.000.000 (centosettantacinquemilioni), al fine di svolgere nel quadro del progetto strategico « Caratteristiche e prospettive del processo di transizione dai regimi socialisti verso i regimi democratici e di mercato in Cecoslovacchia, Polonia e Ungheria » uno « Studio sulle potenzialità di interscambio scientifico-tecnologico fra Italia e i tre paesi: Polonia, Cecoslovacchia e Ungheria ».

Tale richiesta è stata approvata, nel limite di lire 167.000.000 (centosessantasettemilioni), dal consiglio di presidenza e dalla giunta amministrativa del CNR in data 26 maggio 1992, previo parere favorevole rassegnato in data 24 aprile 1992 dal comitato nazionale di consulenza per le ricerche tecnologiche e l'innovazione.

Il competente reparto del CNR ha chiesto la documentazione preliminare (atto costitutivo del CESEC Srl, certificazione prefettizia riguardante gli amministratori del contraente) alla stipulazione del contratto di ricerca volto ad attribuire l'incarico di svolgere il citato studio.

Per completezza di informazione va messo in luce che la richiesta di finanziamento è stata sottoscritta dal dottor Stefano Albrizio, quale legale rappresentante del CESEC Srl, e dal professor Renato Ugo, quale responsabile scientifico dello studio. Tra i collaboratori della ricerca figura, oltre ai citati professor Ugo e dottor Albrizio, anche il dottor Gianfranco Colitti.

Il consiglio ha ritenuto opportuno, in attesa di acquisire maggiori elementi di conoscenza, di disporre la sospensione del pagamento del corrispettivo riguardo al contratto di ricerca stipulato con il CESEC nazionale e la sospensione della stipulazione del contratto di ricerca con il CESEC Srl.

La Corte dei conti in sezione di controllo sulla gestione finanziaria degli enti a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria nella relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del CNR per l'esercizio finanziario 1990, approvata con determinazione n. 18/92 del 28 aprile 1992, ha

dato atto — senza alcun rilievo critico — del nuovo trattamento economico attribuito all'ex direttore generale con decorrenza dal 29 luglio 1991.

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

PARLATO. — Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica ed al ministro di grazia e giustizia. — Per conoscere — premesso che:

il Consiglio di presidenza del CNR, con deliberazione n. 300 del 26 aprile 1990, ha approvato lo statuto-tipo delle aree di ricerca disponendo all'articolo 3, 3° comma, la chiara incompatibilità dell'incarico di direttore di area con quello di membro dei Comitati nazionali di consulenza. Tale incompatibilità è stata reiterata nello statuto dell'area di ricerca di Roma-Tor Vergata con decreto presidenziale n. 11703 del 17 settembre 1991. Il Consiglio di Amministrazione del CNR, con deliberazione n. 592.547 dell'11 settembre 1991, ha deciso « di riservarsi di nominare i Direttori di Roma-Frascati ... in tempi successivi ». Di contro, con DP CNR n. 11754 dell'8 ottobre 1991, il presidente del CNR ha nominato il dipendente Angelo Guerrini Direttore della predetta Area nonostante che, nelle premesse, fossero menzionati il decreto n. 11703 e la deliberazione dell'11 settembre 1991;

il Guerrini, oltre ad essere componente di gruppi di lavoro, commissione di disciplina, commissioni concorsuali, commissioni per gare (sempre per scelta e/o intervento del presidente del CNR) è membro del Comitato nazionale per le scienze fisiche, presidente del Comitato nazionale ambiente, membro del Consiglio di Presidenza e membro aggregato del Consiglio di amministrazione dello stesso ente;

l'interrogante ritiene che la magistratura contabile (procura Generale e Sezione di controllo enti) e quella penale (questa ultima specie nel caso riscontrasse nella fattispecie l'ipotesi di reato di abuso di

potere ai fini patrimoniali) dovrebbero inquisire il presidente ed il direttore generale del CNR per aver favorito colui che è considerato l'« ideologo » della Cisl-Ricerca, organizzazione alla quale nei rapporti con il personale si appoggia il Presidente Rossi Bernardi. L'interrogante fa presente che, pur di costituire detta Area, sono stati considerati facenti parte di essa ben dieci istituti che non hanno sede (né ciò avverrà nel futuro) nel comprensorio Frascati-Tor Vergata e che nessun rapporto hanno con l'Area così forzosamente costituita —:

se per questo aspetto oltre che sui citati altri il Ministro per la Ricerca Scientifica, nella sua funzione di vigilanza intenda trarre valutazioni conformi o difformi da quelle del CNR e come in questo ultimo caso intenda intervenire. (4-04336)

RISPOSTA. — Il dottor Angelo Guerrini, quale direttore dell'area di ricerca del CNR di Frascati, ha presentato le dimissioni da tale incarico. Le dimissioni stesse sono state accettate dall'ente.

Si informa, altresì, che la giunta amministrativa del CNR riunitasi nelle funzioni di consiglio di amministrazione del personale, in data 15 maggio 1992, ha nominato direttore dell'area di ricerca in questione, il dottor Alberto Bombonati conferendogli il mandato fino al 31 dicembre 1992.

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

PARLATO. — Ai Ministri di grazia e giustizia, del tesoro e per la funzione pubblica. — Per conoscere — premesso che:

la legge n. 312 del 1980, all'articolo 38, dettò il nuovo trattamento economico spettante agli ufficiali giudiziari ed agli aiutanti ufficiali giudiziari e coadiutori;

l'articolo 172 imponeva agli uffici la sollecita liquidazione del nuovo trattamento;

quanto previsto dalla legge è stato però applicato nella parte normativa ed economica con la retroattività dal 1° luglio 1978 solo ed esclusivamente per i dipendenti in servizio;

a tutt'oggi per tutti gli ufficiali giudiziari collocati a riposo negli anni successivi all'approvazione della legge di cui sopra non si è proceduto all'inquadramento nella stessa qualifica funzionale né alla corresponsione degli arretrati dal 1° luglio 1978 —:

i motivi dell'assurdo e considerevole ritardo nell'applicare agli ufficiali giudiziari in quiescenza dopo il 1980 il disposto previsto dagli articoli 38 e 172 della legge n. 312 del 1980;

se non intendano ordinare l'immediata predisposizione da parte degli uffici dell'applicazione della normativa e delle erogazioni economiche in favore degli ufficiali giudiziari in quiescenza che hanno profuso energie, professionalità ed impegno nell'ambito del dicastero senza che sia stato loro riconosciuto ancora quanto da tempo a loro credito.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 4-24837 del 20 marzo 1991. (4-05542)

RISPOSTA. — La direzione generale dell'organizzazione giudiziaria con circolare n. 11434 del 17 gennaio 1991 ha invitato i presidenti delle corti d'appello ad attivare le procedure necessarie per l'emanazione dei provvedimenti d'inquadramento relativamente al personale UNEP in quiescenza in base alla legge n. 312 del 1980.

Attualmente i provvedimenti emessi dalle corti d'appello ed inviati al controllo dell'ufficio 3° della suddetta direzione generale riguardano circa il 75 per cento di tutto il personale cessato dal servizio alla data del 1° luglio 1978.

Questo ministero, di recente, ha sollecitato ancora una volta le corti d'appello, a disporre la redazione dei decreti così come indicato nella circolare di cui sopra.

Dopo il controllo da parte del suddetto ufficio 3°, i provvedimenti, se esatti, vengono trasmessi alla Corte dei conti per la prescritta registrazione; se errati, vengono restituiti alla corte d'appello per le rettifiche secondo le direttive impartite di volta in volta.

Allo stato solo una piccola percentuale di decreti è stata registrata dalla Corte dei conti, né è dato prevedere con esattezza il tempo occorrente per la registrazione dei rimanenti decreti, trattandosi di attività concernente l'organo di controllo.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Conso.

PARLATO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. — Per conoscere — premesso che sul « Venerdì » di *Repubblica* del 2 ottobre 1992 è apparso un servizio fotografico, realizzato (e ceduto « in esclusiva ») dall'astronauta italiana Franco Malerba, dipendente dell'agenzia spaziale italiana durante il fallimentare volo del cosiddetto « satellite al guinzaglio » che è costato al contribuente italiano la metà di 500.000 dollari, anziché la metà di 6.000 dollari (a seguito di una precisa scelta dell'ASI, l'Agenzia spaziale italiana, come da interrogazione 23 settembre 1992 n. 4-05315) —:

se, a parte il giudizio morale sulla « esclusiva » appaia giuridicamente lecita la « privatizzazione », stante la qualità di dipendente pubblico del Malerba, da parte dell'astronauta delle foto a favore esclusivo dei, per quanto numerosi, lettori di un settimanale invece che la loro « pubblicizzazione » (sempre che le foto non dovessero addirittura restare riservate per un qualche motivo di sicurezza od altro) senza privilegi, esclusive e privatizzazioni;

se consti che l'amministrazione del « Venerdì » di *Repubblica* che naturalmente ha svolto appieno il suo ruolo al servizio dei lettori, abbia corrisposto ed in quale misura un compenso al Malerba per il suo « servizio in esclusiva ». (4-05869)

RISPOSTA. — Il servizio fotografico apparso su *Repubblica* il 2 ottobre 1992 non era in esclusiva in quanto le fotografie, di proprietà della NASA, sono state poste a disposizione dell'ASI e di tutta la comunità scientifica.

Si pone in evidenza, inoltre che il dottor Franco Malerba non ha percepito alcun compenso per il servizio fotografico.

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

PARLATO. — Ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:

il direttore generale del CNR, Bruno Colle è consigliere di amministrazione dell'AGIP Petroli, presidente del Comitato tecnico-scientifico della regione Lombardia per il disinquinamento dei fiumi Lambro, Olona e Seveso, presidente del Comitato tecnico scientifico per la programmazione e la pianificazione territoriale della regione Lombardia, vicepresidente del Centro studi economici (CESEC) con sede in Milano —:

in relazione a ciascun incarico sopracitato, quali siano state le deliberazioni del consiglio di amministrazione del CNR con cui il Colle è stato autorizzato ad espletare incarichi che non hanno attinenza alcuna con le funzioni di direttore generale del CNR né sono inseriti in un quadro di collaborazione dei predetti enti/società con il CNR;

altresi, quale peso abbia sul piano della imposizione fiscale il reddito di circa duecento milioni annui lordi corrisposti dal CNR (stipendio e medaglie di presenza) rispetto alle numerose altre fonti di reddito e se la Sezione di controllo enti presso la Corte dei conti abbia mai esaminato il problema qui segnalato. (4-06016)

RISPOSTA. — Il dottor Bruno Colle è stato autorizzato a conservare l'incarico di consigliere di amministrazione dell'AGIP Petroli come da deliberazione del Consiglio dei ministri assunta in data 23 novembre 1990, su conforme parere del Consiglio di Stato, II sezione, n. 743/90.

Il dottor Colle è stato poi autorizzato ad assumere l'incarico di coordinatore del comitato tecnico scientifico per la programmazione e la pianificazione territoriale della regione Lombardia come da deliberazione della giunta amministrativa, nell'esercizio delle funzioni di consiglio di amministrazione, in data 21 febbraio 1992.

Non risulta che il dottor Colle abbia rivestito durante il suo rapporto di lavoro con il CNR l'incarico di presidente del comitato tecnico scientifico della regione Lombardia per il disinquinamento dei fiumi Lambro, Olona e Seveso.

Quanto infine all'incarico ricoperto dal dottor Colle presso Il centro studi economici (CESEC) di Milano, si ritiene che esso potesse essere rivestito senza la necessità di alcuna autorizzazione da parte dell'ente. Ciò sia in relazione alla natura del detto centro (associazione non riconosciuta con fini dichiaratamente culturali e senza scopi di lucro) sia in rapporto alla gratuità dell'incarico citato.

È appena il caso di aggiungere che l'attinenza degli incarichi « extraistituzionali » con il rapporto di impiego che lo vincola alla PA non necessariamente costituisce il presupposto per autorizzare il pubblico dipendente ad assumere tali incarichi. Nell'ordinamento del personale degli enti pubblici non economici, tra i quali a questo fine il CNR va incluso, si rinviene anzi una disposizione (l'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 16 ottobre 1979, n. 509), che prescrive che gli incarichi professionali possono essere autorizzati solo se non attinenti ai compiti di istituto.

Da ultimo si chiede di sapere « quale peso abbia sul piano della imposizione fiscale il reddito di circa duecento milioni annui lordi corrisposti dal CNR (stipendio e medaglie di presenza) rispetto alle numerose altre fonti di reddito e se la sezione di

controllo enti presso la Corte dei conti abbia mai esaminato il problema qui segnalato ».

Al riguardo si precisa che il CNR ha corrisposto al dottor Colle, con effetto dal 29 luglio 1991, una retribuzione annua lorda comprensiva di tredicesima mensilità e di indennità integrativa speciale di lire 170.000.000. Quanto alle medaglie di presenza versate al dottor Colle è da dire che esse ammontavano a lire 98.500 lorde per ogni giorno di partecipazione a sedute del consiglio di presidenza e della giunta amministrativa, organi che di norma tengono complessivamente non più di 6-8 sedute al mese.

Circa l'incidenza fiscale del cumulo della retribuzione avuta dal CNR con i compensi percepiti dal dottor Colle da altri enti o società sia consentito fare rinvio all'articolo 9, comma 3, del decreto-legge 13 settembre 1992, n. 384, convertito con modificazioni dalla legge 14 novembre 1992, n. 438, che ha regolato recentemente la materia.

Non risulta che la sezione controllo enti della Corte dei conti si sia espressa in merito.

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

PARLATO. — Ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e di grazia e giustizia. — Per conoscere — richiama le proprie interrogazioni del 17 giugno 1992 (4-02210) e del 5 agosto 1992 (4-04317) riguardanti la dottoressa Anna Mestitz — se corrisponda a verità quanto segue:

1) che uno dei componenti della commissione esaminatrice del concorso bandito dal CNR per dirigente di ricerca nel settore giuridico è stato il professor Giuseppe Di Federico;

2) che la maggior parte delle pubblicazioni (e comunque dell'attività scientifica) della Mestitz è stata esplicita nell'ambito del Centro studi e ricerche sull'ordinamento giuridico dell'Università di Bologna diretto dal Di Federico;

3) che l'anzidetto docente ha chiesto ed ottenuto dal presidente del CNR, l'in-

serimento della Mestitz in una commissione di studio di cui al DP CNR n. 11303 del 20 giugno 1990;

4) che il Di Federico ha chiesto ed ottenuto l'inserimento della Mestitz in altra commissione di studio, costituita nell'anno 1991, riguardante problemi giuridici. Le richieste del Di Federico risultano dalla documentazione scritta in possesso degli uffici centrali del CNR;

5) che il Di Federico ha chiesto ed ottenuto nell'anno 1988 il comando con onere a carico del CNR, della Mestitz presso il Dipartimento universitario da lui diretto. La risibile, a parere dell'interrogante, motivazione è stata quella che la Mestitz, laureata in psicologia, avrebbe dovuto studiare l'impatto sui dipendenti del CNR del futuro trasferimento nella nuova area di ricerca di Bologna ancora in costruzione nel corso del presente anno!!!

altresì:

a) se risulti che la Mestitz sia laureata in psicologia o scienze geologiche;

b) quali iniziative sulla questione abbiano intrapreso il Collegio dei Revisori dei Conti del CNR, la Procura Generale presso la Corte dei conti e la magistratura penale;

c) come mai l'acquiescente, a parere dell'interrogante, servizio concorsi del CNR abbia inserito il Di Federico nella commissione esaminatrice, nonostante fossero noti (anche da documentazione scritta presentata dalla candidata) i rapporti tra commissario e concorrente. (4-06209)

RISPOSTA. — 1) Il professor Giuseppe Di Federico, su designazione del comitato nazionale di consulenza per le scienze giuridiche e politiche e previa deliberazione del consiglio di presidenza dell'ente, è stato nominato componente della commissione esaminatrice del concorso a 280 posti di dirigente di ricerca — area concernente le discipline informatico e storico-giuridiche.

2) La dottoressa Anna Mestitz ha svolto la sua attività scientifica nell'ambito del centro di studi e ricerche sull'ordinamento giuridico dell'università di Bologna, diretto dal professor Giuseppe Di Federico, con il quale essa ha in comune — a quanto consta — una sola pubblicazione.

3) Tutti i componenti della commissione di studio per la elaborazione di proposte operative nel settore delle tecnologie di supporto all'organizzazione giudiziaria, commissione di chiaro carattere interdisciplinare, sono stati proposti dal professor Di Federico, che è stato chiamato a presiederla.

4) Nell'anno 1991 la citata commissione è stata ampliata quanto ai suoi compiti e ai suoi componenti, previa deliberazione del consiglio di presidenza in data 18 luglio 1991.

5) La dottoressa Mestitz è stata, nell'aprile del 1988, comandata a prestare servizio presso il dipartimento di organizzazione e sistema politico dell'università degli studi di Bologna dietro sua esplicita richiesta che è stata accolta, previo parere favorevole espresso dalla commissione del personale e previa deliberazione assunta dalla giunta amministrativa, nell'esercizio delle funzioni di consiglio di amministrazione.

Tale comando è stato in seguito rinnovato sino al 18 gennaio 1992. Va precisato che le motivazioni che hanno sorretto il citato comando sono state fondamentalmente due: la prima è stata costituita dal fatto che la dottoressa Mestitz avrebbe collaborato ad attività di ricerca di interesse dell'ente finanziate dal comitato nazionale di consulenza per le scienze giuridiche e politiche, la seconda è stata rappresentata dalla circostanza che la dipendente avrebbe acquisito una esperienza lavorativa in tematiche organizzative che avrebbe potuto tornare utile all'organo di ricerca a cui all'epoca apparteneva.

Tanto precisato, si passa a riferire in merito ai tre quesiti finali:

A) La dottoressa Mestitz si è laureata in psicologia presso l'università di Roma in data 25 marzo 1987, con la votazione di 110/110 e lode, discutendo una tesi sull'ar-

gomento: « *Clima organizzativo: un approccio psicologico allo studio delle organizzazioni (Progetto per lo studio di un caso)* ».

B) *Non risulta che né il collegio dei revisori dei conti del CNR né la procura generale presso la Corte dei conti abbiano assunto iniziative in materia; la magistratura penale ha proceduto nel senso che si è avuto già occasione di rendere noto.*

C) *I rapporti di collaborazione esistenti tra il componente di una commissione giudicatrice e i concorrenti non determinano di per sé una situazione di incompatibilità, secondo quanto afferma consolidata giurisprudenza (cfr. tra le numerose pronunce esistenti Cons. Stato, V Sez., n. 380 del 27 aprile 1990; Cons. Stato, II Sez., n. 921 del 29 aprile 1987; Corte conti, Sez. Contr. Stato, n. 1960 del 26 maggio 1988; TAR Sicilia — Palermo — I Sez., n. 136 del 18 febbraio 1989; TAR Veneto, I Sez., n. 19 del 9 gennaio 1987); pertanto il reparto concorsi del CNR non poteva muovere alcun rilievo in proposito.*

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

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e delle partecipazioni statali. — Per conoscere — premesso che:*

secondo voci insistenti, nonostante il clamoroso fallimento della missione spaziale del « satellite al guinzaglio » (preannunciato e poi realizzatosi come da precedenti atti ispettivi dell'interrogante, tutti rigorosamente privi di risposta) l'ASI va sperando vari tentativi perché il Presidente della Repubblica dia udienza all'astronauta Franco Malerba;

i tentativi non sono sinora andati ad effetto stante le perplessità sulla missione sollevate, con consapevolezza e senso di responsabilità dal Presidente Scalfaro;

a questo punto, per aggirare l'ostacolo, l'ALENIA nel quadro delle celebra-

zioni colombiane (altro pretesto per colossali sperperi da parte di strutture partitocratiche) ed in vista della opportunità di un necessario recupero di credibilità in relazione al mantenimento degli stanziamenti della Legge Finanziaria e di Bilancio in favore dell'ASI (nonostante che la gestione sia stata posta sotto pesantissime accuse dal Collegio dei Revisori dei Conti), ha progettato di far ricevere dal Presidente della Repubblica l'intero equipaggio dello Shuttle da invitarsi in Italia dalla stessa ALENIA interamente a proprie spese —:

se si intenda intervenire, emergendo ogni giorno di più particolari via via più inquietanti sui comportamenti dell'ASI, dell'ALENIA e dello stesso astronauta Franco Malerba per stroncare i tentativi in atto, anche per doveroso rispetto nei confronti delle perplessità del Capo dello Stato, oltre che per recuperare il disavanzo pubblico e comunque perché non sia fatta luce sulla intera questione, fornendo risposta rapida a tutti gli atti ispettivi, compreso il presente. (4-06277)

RISPOSTA. — *L'udienza del Presidente della Repubblica all'astronauta Franco Malerba ed agli altri componenti dell'equipaggio dello Shuttle è avvenuta nell'ambito di una visita che l'intero equipaggio ha effettuato in Italia, come nelle capitali europee, sotto il coordinamento organizzativo dell'Agenzia spaziale europea.*

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

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della università e della ricerca scientifica e tecnologica e del tesoro. — Per conoscere — premesso che:*

l'interrogante si chiede cosa osti ancora alla risposta ai numerosi atti ispettivi in materia, dopo l'intervento del Presidente della Camera nell'agosto scorso sul Governo perché finalmente risponda e le corrispondenti assicurazioni al riguardo

fornite dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio nel medesimo mese di agosto;

l'ipotesi, avversata dall'interrogante e sostenuta con arrogante superficialità dall'ASI, di una nuova missione spaziale, dopo quella fallimentare del luglio scorso, non potrebbe in nessun caso aver luogo secondo le « più recenti notizie provenienti dal centro NASA "Marshall" (Alabama), sede della commissione d'indagine Branscome sul "mezzo fallimento" con cui nello scorso agosto si risolse la prova col nostro satellite "al guinzaglio", bloccatosi a 257 m. dallo shuttle "Atlantis" (avrebbe dovuto raggiungere i 20 km). Mentre la NASA ha ridotto di oltre il 50 per cento i fondi per le esperienze "Tethered", in detta commissione è stato preso atto che saranno necessari almeno 24 mesi, per riparare i vari errori di progettazione ed i guasti del TSS-1... non è più pensabile che si possa programmare un TSS-1 reflight... bisogna pensare ad una missione del tutto nuova, ipotizzabile non prima del 1998. Ma da quell'epoca fino ad oltre il 2002 tutti i voli shuttle sono già impegnati per la costruzione e le esigenze logistiche della "Freedom", la grande stazione orbitale occidentale. Di fatto la possibilità che il nostro "Tethered" torni in orbita slittando di un decennio, quando saranno disponibili nuove tecnologie e quando il nostro satellite sarà probabilmente inutile in quanto già nel 1993-94 gli S.U. e la Germania sperimenteranno autonomamente dei "mini-tethered" da veicoli spaziali senza uomini a bordo. Quanto "ai vari errori di progettazione ed ai guasti TSS-1" bisogna rammentare che la sigla TSS-1 esprime sia il satellite fatto in Italia, sia il verricello costruito negli S.U. sul quale in realtà si sarebbe verificato il guasto determinante il "mezzo fallimento". La NASA, il cui amministratore Daniel Goldin il 2 novembre sarà a Roma per trattare la questione, ha chiaramente manifestato la tendenza di attribuire parte dell'insuccesso al nostro satellite. Come è provato dalla sottomissione alla NASA che ha caratterizzato la preparazione della missione "Tethered" da parte dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI),

il management di quest'ultima non è in grado di contrastare efficacemente tale tendenza. Da parte sua il nostro Governo è privo di argomentazioni da contrapporre a quelle della NASA poiché il ministero della ricerca ha omesso di avviare sul citato "mezzo fallimento" una propria autonoma indagine (alla quale fosse estranea l'ASI). Il persistere in quest'inadempienza è sotto certi aspetti considerato come la sottointesa acquisizione della tesi dei tecnici sostenitori che l'esperimento "Tethered" avrebbe dovuto essere compiuto non con un satellite da mezza tonnellata bensì con un "mini" da qualche decina di chili, come stanno per fare americani e tedeschi. Ma tale riconoscimento verrebbe a marchiare negativamente 10 anni di politica italiana di ricerca spaziale »;

questo ha scritto il giornalista, molto qualificato in materia, Giuseppe D'Avanzo in una nota apparsa su *Il Tempo* del 20 corrente;

va notato che si tratta di rilievi, constatazioni, denunce, censure, analisi e prospettive già avanzate da tecnici e scienziati e ripresi in precedenti atti ispettivi dopo i quali il Governo si è chiuso in un impenetrabile silenzio, tentando di accreditare persino presso la presidenza della Repubblica il successo invece del fallimento della missione, con scarsissimo senso di responsabilità, stanti le centinaia di miliardi pubblici gettati così nello spazio e proprio nel momento di massima crisi della economia italiana, senza l'atteso risultato —:

cosa consti riguardo quanto precede ai dicasteri di cui al presente atto.

(4-06843)

RISPOSTA. — Nel corso di una riunione tenuta a Washington presso la NASA, alla quale hanno partecipato il presidente dell'Agenzia spaziale italiana Luciano Guerriero ed il direttore generale Carlo Buongiorno, l'amministratore della NASA Daniel Goldin ha rivolto all'ASI l'invito a partecipare ad uno studio congiunto, che dovrà concludersi entro sei mesi, per far rivolare il Tethered.

L'ASI e la NASA, è precisato in una lettera inviata da Daniel Goldin a Luciano Guerriero, svilupperanno lo studio utilizzando l'esperienza ottenuta nel corso della prima missione del Tethered ed effettueranno tutte le analisi e le verifiche occorrenti per approfondire gli aspetti di sicurezza, di dinamica e di funzionalità del sistema Tethered. Le due Agenzie spaziali continueranno inoltre gli studi per identificare tutte le opportunità di utilizzazione futura del sistema Tethered che è nato per effettuare ripetute missioni nello spazio.

La NASA sta esaminando il manifesto dei voli dello Shuttle per identificare la possibile data del nuovo volo del TSS che presumibilmente potrà aver luogo nei prossimi 2-4 anni.

Intanto l'ASI prevede di avviare la preparazione di un nuovo astronauta italiano che dovrà seguire questo secondo esperimento Tethered nel ruolo di « payload specialist ».

Nell'agosto scorso il Tethered ha effettuato il suo primo volo con una missione svolta congiuntamente dall'ASI, che ha curato la realizzazione del satellite, e dalla NASA, che ha messo gratuitamente a disposizione il volo sullo Shuttle ed ha fatto sviluppare dalle industrie USA il dispositivo per lo svolgimento ed il recupero del filo al quale era fissato il satellite. Questa missione si è potuta svolgere solo in parte.

Da una indagine svolta dalla NASA è risultato chiaramente che la causa che ha determinato la limitazione della missione (il filo si è bloccato a 260 metri impedendo al satellite di raggiungere i 20 chilometri previsti) non è da imputarsi né all'ASI né all'industria italiana dato che il satellite e tutte le parti realizzate in Italia sotto la responsabilità dell'ASI hanno funzionato perfettamente.

In occasione della riunione tenuta presso la NASA è stato anche sottolineato che i rapporti con l'ASI sono estremamente positivi e lo stesso Goldin nella lettera indirizzata al presidente Luciano Guerriero ha ricordato gli ultimi programmi realizzati congiuntamente e conclusi nel 1992, tra cui il TSS e l'IRIS LAGEOS, definendo « luminoso » il futuro della collaborazione tra ASI e NASA

che include il programma della Stazione Spaziale « Freedom » e la missione verso Saturno « Cassini ». L'ASI, conclude la lettera di Goldin, « è un partner competente e importante per la NASA ».

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

PARLATO e POLI BORTONE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'università e ricerca scientifica e tecnologica e del tesoro. — Per conoscere — premesso che:

tra le innumerevoli carenze gestionali dell'ASI censurate da più ed autorevoli parti senza che ancora sia intervenuto l'indispensabile commissariamento, vi sono i contratti che l'ASI ha stipulato allegramente all'esterno, per favorire servizi di consulenza, ignorando del tutto le risorse professionali e scientifiche interne e soprattutto ricorrendo organicamente e non casualmente all'esterno;

nei contratti stipulati ad esempio con la CGE - General Consulting - ininterrottamente dal 1983 (!!!) con il CNR/Piano Spaziale Nazionale e poi con l'ASI dal 1986, spicca quello del 29 luglio 1991, valido per 18 mesi (!!!) che conteneva l'indicazione del contributivo in lire 1.300 milioni più IVA, oltre il calcolo del conto della « manodopera »: lire 108.150 all'ora se si trattava di personale residente in Italia e lire 131.250 all'ora ove si trattasse di personale residente all'estero. Detto contratto prevede anche, incrementi ed aggiornamenti;

inoltre sono stati stipulati i costi delle missioni come segue: in Italia lire 270 mila al giorno se con pernottamento e lire 108 mila al giorno se senza pernottamento;

all'estero lire 291 mila al giorno se con pernottamento e lire 125 mila al giorno se senza pernottamento;

l'elenco dei servizi di assistenza e consulenza all'ASI da parte della CGE prevede: « .. studi, pareri e raccomanda-

zioni relativamente ai progetti, allo sviluppo, costruzione, integrazione e prove dei sistemi spaziali, ed ai programmi dell'ASI. Analisi e valutazioni di supporto ai pareri ed alle raccomandazioni tecniche sviluppate come necessario e come richiesto dall'ASI... ed in particolare assistenza per il controllo tecnico del completamento dello sviluppo dell'IRIS, nell'ambito del relativo contratto con l'ALENIA SPAZIO;

assistenza per il controllo tecnico delle attività di completamento e modifica del LAGEOS II in corso presso ALENIA SPAZIO nell'ambito del relativo contratto di sviluppo;

assistenza per la preparazione di documenti di controllo delle interfacce del LAGEOS II con l'IRIS;

assistenza per la preparazione della campagna di lancio e per il controllo delle interfacce con i centri NASA/JSC e NASA/KSC;

assistenza tecnica per il programma di Geodesia spaziale, con particolare riguardo alle problematiche del Centro di Geodesia di Matera;

assistenza tecnica nelle discussioni preliminari di nuovi programmi, con particolare riguardo a LAGEOS III e ASTROMAG... emissione e fornitura all'ASI di rapporti di studio, analisi e valutazioni secondo le richieste dell'ASI. Saranno inoltre forniti all'ASI note tecniche, rapporti di meetings, ecc. comunque emessi dagli esperti della CGE a fronte del presente contratto. Saranno forniti all'ASI anche eventuali programmi di analisi e calcolo sviluppati in modo specifico per gli scopi dell'assistenza tecnica in oggetto... » -

se si intenda far cessare immediatamente questa scandalosa delega a terzi delle proprie funzioni e responsabilità istituzionali e delle conseguenti attività, dato l'incredibile sperpero di pubbliche risorse che essa comporta (per non parlare del potenziale pregiudizio alla ovvia riservatezza su dati tecnici e scientifici che non possono essere portati all'esterno della struttura istituzionale e per giunta ad una

srl priva dunque delle capacità di rispondere patrimonialmente alla misura ed alla delicatezza del contratto e di cui è ignota la qualità e la quantità dell'organico e la sua totale estraneità ai tanti interessi scientifici e tecnologici, industriali e militari che si muovono intorno alle attività dell'ASI);

se, anche considerato quanto sopra, non ritengano sia giunto il momento nel quale debba farsi cessare un ineffabile modello di governo amministrativo e tecnico dell'ASI, commissariandone i responsabili a partire dal Presidente Guerriero;

anche per il suddetto accordo contrattuale, se risulti quale sia l'avviso della Corte dei conti anche alla luce dell'esoso corrispettivo e del recupero di una corretta gestione contabile secondo i fini istituzionali propri dell'ASI ed a questa solo riconosciuti, senza « deleghe » a chicchessia, nemmeno in parte, delle sue attività (anche perché non si comprenderebbe nemmeno più perché essa necessiti di un Comitato scientifico viste alcune delle funzioni delegate per contratto alla CGE). (4-08531)

RISPOSTA. — *Nel prendere in esame il problema dell'assistenza tecnica esterna, occorre chiarire le motivazioni che ne determinano l'esigenza ed in particolare precisare che tale esigenza non è unicamente né principalmente legata alle carenze di personale tecnico di cui soffre l'ASI. La struttura che ha il compito di gestione e controllo dei programmi di sviluppo in corso ed in previsione, non è oggi adeguata e sarà potenziata, ma anche quando avrà raggiunto il dimensionamento programmato, che va visto come obiettivo minimo, non potrà autarchicamente rispondere a tutto l'ampio spettro di competenze di cui progressivamente emerge l'esigenza nel corso di sviluppi avanzati. Il problema non è quindi quello di sopperire a deficienze quantitative interne, quanto quello di integrare le competenze interne con rapporti specialistici di punta che, prontamente mobilitati quando nasce l'esigenza ed in misura strettamente commisurata allo specifico caso, potenziando la prontezza e l'efficacia dell'azione di indirizzo e controllo che compete all'ASI.*

Questa situazione non è specifica dell'ASI in quanto tutte le agenzie spaziali più importanti ricorrono sistematicamente a servizi interni di assistenza tecnica per integrare le competenze interne.

La NASA — che impiega oltre 20.000 persone nei suoi otto uffici principali, compreso il quartiere generale, e nei suoi dodici centri periferici — fa un ampio ricorso a servizi esterni di consulenza ed assistenza tecnica.

Tali servizi, chiamati dalla NASA « Advisory & Assistance Services Contracts », vengono contrattati sia a società di consulenza tecnica, grandi e piccole, sia a persone singole specializzate nelle varie discipline.

La scelta delle società di assistenza e/o dei singoli consulenti viene fatta, in moltissimi casi, in relazione alle specifiche competenze richieste, sulla base di trattativa diretta.

In relazione alle esigenze delineate ed in analogia a quanto avviene negli altri paesi, l'ASI deve quindi porre in essere dei contratti di consulenza ed assistenza che le consentano di reperire all'esterno, quando occorra, quelle competenze di cui non dispone e di cui non potrà mai completamente disporre. Il problema è quindi quello di individuare strutture capaci di coprire, con l'esperienza di cui dispongono, le aree di competenza di cui l'ASI necessita in funzione dei programmi in sviluppo. L'individuazione di queste aree non può essere fatta in base ad una classificazione teorica omnicomprensiva, ma deve piuttosto essere riferita alle effettive capacità reperibili sul mercato, curando di evitare il più possibile la sovrapposizione e nello stesso tempo accertando la rispondenza delle singole strutture individuate alle esigenze di competenza, prontezza e flessibilità che devono caratterizzare il servizio di assistenza tecnica.

Le strutture esterne fino ad oggi utilizzate, prima dal PSN e poi dall'ASI, per apporti di assistenza tecnica sono le seguenti:

COMSAT, per tutti i problemi connessi allo sviluppo di ITALSAT;

ESTED, per un supporto di competenze a più ampio raggio;

TELESPAZIO, per tutti i problemi connessi alle reti di terra ed in particolare a

quelle di telecomunicazione ed al segmento terrestre nei programmi di geodesia spaziale;

GCE, per i programmi ed i temi principali appresso elencati:

LAGEOS II ed altri segmenti di volo nei programmi di Geodesia Spaziale - IRIS - TETHER - SAX;

Interfacce con lo Space Shuttle - Analisi comparative di supporto alla impostazione di nuovi programmi - Analisi tecniche sugli studi di definizione preliminari di nuovi progetti - Imprevisti tecnici emergenti - Monitoraggio di prove.

Sia in generale che nella fattispecie segnalata riguardante la GCE, i contratti cosiddetti di « consulenza » assegnati dall'ASI concernono la prestazione di servizi di « assistenza tecnica », che consistono nell'esecuzione di specifici studi dei quali scaturisca l'esigenza, nel corso dell'esecuzione dei programmi, nelle aree circoscritte in contratto. La forma contrattuale adottata è quella di prezzo a plafond, che consente sufficiente flessibilità per far fronte alle singole esigenze, delle quali viene di volta in volta definito dettagliatamente l'obiettivo, senza peraltro obbligare l'ASI a pagamento alcuno se le previsioni programmatiche fatte in sede di stipula del contratto si rivelino sovrastimate o comunque le emergenze siano affrontabili senza ricorso ad assistenza esterna.

Le tariffe contrattuali sono state riconosciute dall'ASI sulla base di un'analisi diretta eseguita presso la GCE dall'ufficio analisi economiche e certificata in data 18 marzo 1991. Le tariffe esposte sono nella maggior parte dei casi inferiori a quelle per « Laureati Senior » riconosciute alle industrie spaziali nazionali, mentre il livello degli esperti utilizzati dalla GCE è di « alta qualificazione ».

Attraverso l'utilizzazione di servizi di assistenza esterni l'ASI si dota dei mezzi necessari per analizzare al più avanzato stato dell'arte le situazioni emergenti che investono competenze non disponibili, senza peraltro dare deleghe di sorta sulle decisioni conseguenti e sulla piena responsabilità di

controllo che rimangono di competenza dei responsabili interni, ai diversi livelli.

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

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

che nello scorso mese di agosto sono stati ufficialmente presentati presso la Regione Veneto i progetti per il tracciato della linea ferroviaria ad Alta Velocità che dovrà collegare Milano a Venezia;

che da tali progetti si evince che la linea interesserà Verona solo marginalmente;

che Verona è storicamente punto di raccordo tra le due grandi direttrici di comunicazione Nord-Est/Nord-Ovest e Nord-Sud dell'Italia, nodo nevralgico dei rapporti tra l'Europa centro-settentrionale e quella meridionale;

che proprio in forza di tale ruolo di cerniera essa è dotata di servizi (Quadrante Europa, Aeroporto, Magazzini Generali, Fiera, università) atti a permetterle di continuare a svolgere egregiamente questa tradizionale funzione;

che anche da un punto di vista geopolitico Verona è destinata a svolgere tale funzione, essendo punto di riferimento per un'area di gran lunga più vasta del suo territorio comprendente le province di Trento, Mantova, Bolzano e, per molti versi, anche parte di quelle di Vicenza e Brescia;

che il progetto in questione penalizza in maniera ingiustificata ed inaccettabile le province di Verona, Mantova e Trento tendendo a sovvertire un equilibrio geopolitico consolidato da secoli e ad assegnare ad altri la funzione cerniera specifica di Verona e delle Province limitrofe;

che questo progetto è riferibile ad un disegno, impalpabile e mai confessato, ma molto chiaro nei suoi effetti già conseguiti, di accentrare nelle Province del Veneto centro-orientale tutto il potere e le funzioni —:

se il ministro dei trasporti non ritenga opportuno intervenire con urgenza affinché non venga consumato il macroscopico errore di penalizzare pesantemente Verona mutilandola di un ruolo che in tanti secoli mai le è stato contestato.

(4-05967)

RISPOSTA. — *In ordine all'importanza del nodo ferroviario di Verona le ferrovie dello Stato SpA fanno sapere che nella stesura dei progetti di infrastrutture interessanti il nodo in parola, viene tenuta in debito conto l'incidenza che lo stesso ha in ambito ferroviario.*

Anche nel programma Alta velocità, detto nodo assume un ruolo centrale per l'area nord orientale dell'Italia, come si evince dal progetto di inserimento della nuova linea Torino-Venezia nel nodo di Verona, a riguardo del quale le ferrovie dello Stato fanno inoltre sapere di aver adottato soluzioni che consentono l'adeguato espletamento di tutti i servizi che afferiscono al nodo stesso.

Infatti, oltre all'accesso alla stazione di Verona per il servizio viaggiatori, sono previsti tutti i collegamenti per il servizio merci, e, in particolare, quelli con il quadrante Europa e con le linee del Brennero sia attuali che future.

Le ferrovie dello Stato fanno, infine, presente che nel progetto citato nell'atto ispettivo al quale si risponde, gli aspetti sopra indicati non sono ben evidenziati, poiché il progetto stesso si riferisce alle tratte Milano-Verona e Verona-Venezia, con esclusione dei nodi, che formano oggetto di specifici singoli progetti.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

fino all'estate del 1990 compreso, l'Isola d'Elba è stata collegata, nei mesi estivi, con sufficientemente frequenti voli aerei (da Milano, Pisa e Firenze) gestiti dalla compagnia Transavio;

all'inizio dell'estate 1991 fu completata la pista dell'aeroporto di Campo nell'Elba, finalmente asfaltata;

nell'estate del 1991 non furono attivate le linee prima gestite dalla Transavio, ma l'aeroporto elbano venne collegato con voli quotidiani con gli scali di Bologna e Roma-Urbe —:

i motivi per i quali in questa estate 1992 non sia stato attivato alcun volo fra l'Elba e aeroporti continentali italiani;

in particolare in quali dati e a chi e per quali tratte siano state concesse autorizzazioni, quando dette autorizzazioni scadano e se sussistano attualmente vincoli e quali limitazioni per attivare collegamenti aerei fra l'Elba e il Continente, sottolineata l'importanza e l'urgenza di tali collegamenti, quest'anno disattivati, alla luce del fatto che l'Elba è la terza isola nazionale, che è incomprendibile che debba essere penalizzata rispetto ad isole anche minori per superficie, popolazione e flussi turistici che, invece, sono dotate di regolari collegamenti aerei anche con la compagnia di bandiera. (4-03558)

RISPOSTA. — *Dalla metà degli anni '80 l'isola d'Elba è stata interessata, nei mesi estivi, da alcuni collegamenti regionali e/o interregionali di 3° livello, operati con aeromobili di ridotta capacità:*

nel periodo 1985/90 la società Transavio, che ha ora cessato l'attività, ha operato collegamenti dall'Elba con Pisa, Firenze e Milano utilizzando aeromobili con una capacità massima di nove posti/passeggero;

nell'estate 1991 la società Air Capitol ha attivato collegamenti dall'Elba per Roma e Bologna con l'impiego di aeromobili da 8 posti/passeggeri; detti collegamenti non sono stati riattivati nell'estate 1992. La predetta società ha, invece, chiesto l'assenso ad effettuare i collegamenti Elba/Pisa ed Elba/Firenze, ma non ha poi presentato la prescritta documentazione, né ha più manifestato interesse al riguardo.

Si fa rilevare che la natura imprenditoriale dei collegamenti di 3° livello, che comporta l'assunzione del rischio di impresa, esclude ogni possibilità di interferire nelle

scelte dell'imprenditore in merito ai servizi da effettuare (rotte, aeromobili, frequenze, tariffe, etc.).

Si precisa, comunque, che i provvedimenti con cui la direzione generale aviazione civile di questo Ministero rilascia l'assenso all'effettuazione di collegamenti di 3° livello, prevedono esplicitamente che, qualora i servizi assentiti non vengano attivati entro un anno, o vengano interrotti per un periodo di tempo superiore a sei mesi, le relative autorizzazioni devono intendersi decadute.

Con la cessazione dell'attività da parte della società Transavio, i collegamenti dall'Elba con Pisa, Firenze e Milano non sono più oggetto di alcun provvedimento di assenso.

Per tali collegamenti, peraltro, nel maggio 1991 la ditta Transavio di Italo Ballerio aveva manifestato interesse, subordinandolo, peraltro, alla cessazione dell'attività del vettore, che all'epoca era titolare dei provvedimenti di assenso — società Transavio arl.

Nel settembre 1992 la ditta in questione ha confermato l'intenzione di effettuare i predetti collegamenti, riservandosi di trasmettere la documentazione prescritta e di indicare gli aeromobili da utilizzare.

Per i collegamenti Elba/Firenze, Elba/Pisa e Elba/Bergamo è interessata la società International Flying Service arl, la quale nell'agosto 1992 ha chiesto l'estensione della licenza di trasporto aereo non di linea all'effettuazione dei voli regionali ed interregionali di 3° livello.

Si fa presente che nel caso di concorso di richieste per i medesimi collegamenti, la predetta direzione generale aviazione civile procede ad una valutazione comparativa ai fini del rilascio dell'assenso.

Nel caso in esame, non avendo la ditta Transavio prodotto la prescritta documentazione, è venuta meno ogni possibilità di comparazione e si è, pertanto, dato seguito alla sola richiesta della società International Flying Service arl.

Poiché l'istanza della società prevede l'utilizzazione di un aeromobile già disponibile e di un altro aeromobile in corso di acquisizione, in data 8 gennaio 1993 è stata rilasciata l'autorizzazione ministeriale per effettuare i collegamenti richiesti, subordinata-

tamente all'esito positivo dell'istruttoria tecnico-operativa in corso.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

PATUELLI. — Ai Ministri di grazia e giustizia e della marina mercantile. — Per sapere — premesso che:

a seguito dell'assassinio del giudice Borsellino sono stati trasportati nel penitenziario dell'Isola di Pianosa diversi fra i più pericolosi detenuti per i crimini mafiosi —

se, per ragioni di sicurezza e prevenzione, il Governo intenda, come l'interrogante ritiene indispensabile, necessario evitare che i traghetti della Toremar che collegano Piombino con Pianosa non facciano sosta alcuna in tale tragitto, quando trasportano detenuti pericolosi o le rispettive famiglie quando è pure necessario che personale selezionato militare o di polizia svolga funzioni di scorta, e di controllo.

(4-04074)

RISPOSTA. — Alla casa di reclusione di Pianosa — sezione Agrippa — sono stati assegnati detenuti ad alto indice di pericolosità, sottoposti, con decreto ministeriale, al regime speciale di cui all'articolo 41-bis dell'ordinamento penitenziario.

Per il trasporto dei detenuti sull'isola di Pianosa il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria si avvale dei collegamenti marittimi assicurati dall'aliscafo della società Rum, il cui onere è a carico della medesima amministrazione.

Non si ravvisa pertanto l'opportunità, nell'interesse del personale residente in Marina di Campo, che intervengano modifiche nei percorsi dei traghetti della compagnia Toremar che collegano Piombino con l'isola di Pianosa.

Al riguardo valgono le seguenti ulteriori considerazioni.

Alla luce degli elementi acquisiti, la soluzione proposta non sembrerebbe idonea ad eliminare i rischi evidenziati, poiché l'Elba è collegata plurigiornalmente sia dalla Toremar che da altre compagnie private, attra-

verso Portoferraio, a Piombino e da qui, chiunque potrebbe raggiungere agevolmente ed in breve tempo Pianosa, con il collegamento diretto che si vorrebbe istituire tra Piombino e Pianosa.

Si sottolinea, inoltre, che la linea di cui trattasi si avvale di contributo pubblico e che da una prima stima effettuata dalla società Toremar, nel trimestre 1° settembre-31 dicembre 1992, i mancati introiti, connessi con la modifica proposta nell'interrogazione in oggetto, potrebbero ammontare a circa duecento milioni di lire, con conseguente aggravio per l'erario in termini di fabbisogno di sovvenzione.

Per completezza di informazione, si fa presente che il comune di Rio Marina ha più volte fatto presente i danni che deriverebbero all'economia locale dalla soppressione di quello scalo nella linea A/3 ed ha lamentato di non essere stato sentito dalla regione e nelle riunioni tenutesi sulla questione.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Conso.

PATUELLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere:

per quando sia previsto il completamento definitivo delle opere di restauro e l'entrata in funzione del nuovo e più veloce tracciato della ferrovia « Faentina » Faenza-Firenze;

se sia prevista una sollecita razionalizzazione degli orari dei treni Ravenna-Faenza-Firenze e viceversa, in coincidenza con i convogli Firenze-Roma, in modo da rendere più veloci i collegamenti (tuttora anacronistici) fra la Romagna e la capitale.

(4-04178)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato Spa hanno comunicato che il progetto esecutivo per il potenziamento della linea Firenze-Faenza Faentina, prevede il ripristino del tratto Firenze-S. Pietro a Sieve, e la realizzazione del sistema di comando centralizzato del traffico per la gestione del servizio.

Il nuovo tratto di linea collegherà direttamente Borgo S. Lorenzo e Firenze, consen-

tendo di ridurre le distanze fra Firenze e Faenza di circa 20 Km, con un recupero previsto di circa 30' sui tempi di percorrenza.

Il contratto di programma 1991/92 prevede lo stanziamento di complessivi 170 miliardi per i lavori sopraindicati, di cui la prima fase, per l'importo di lire 120 miliardi, è stata resa operativa con delibera dell'8 luglio 1992.

Il completamento delle opere è previsto in quattro anni dall'affidamento dei lavori, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche e nel rispetto degli orientamenti strategici delle ferrovie dello Stato.

Le ferrovie dello Stato fanno presente che, allo scopo di migliorare nel breve periodo i collegamenti fra la Romagna e la capitale, è allo studio per il prossimo orario estivo 1993-94 una razionalizzazione dei collegamenti diretti tra Ravenna e Bologna, favorendo le coincidenze con gli Intercity nel nodo di Bologna per tutte le destinazioni.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

PETROCELLI e NARDONE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

l'Ente Ferrovie ha soppresso i treni nei giorni festivi e le domeniche sulla tratta Campobasso-Benevento;

nei giorni scorsi si è svolto uno sciopero generale promosso dai sindacati per protestare contro tale decisione;

la Regione Molise si è impegnata a razionalizzare i servizi di trasporto nell'ambito del piano regionale, d'intesa con le altre regioni interessate —:

se non ritiene di dover sospendere il provvedimento in questione in quanto danneggia le zone interne già troppo svantaggiate. (4-06559)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che i provvedimenti di soppressione dei treni festivi e la loro sostituzione con bus sono stati attivati sull'intero territorio nazionale sulla base dell'analisi della

frequentazione riscontrata sui convogli delle linee interessate al provvedimento, per rispondere in termini immediati, ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie riferite ai costi del servizio nei giorni festivi.

Il servizio ferroviario, inoltre, rappresenta una alternativa conveniente rispetto ai vettori su gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda.

Il mezzo ferroviario presenta infatti costi di esercizio dieci volte superiori a quelli su strada.

Nella politica di risanamento di bilancio, l'obiettivo delle ferrovie dello Stato SpA è quello di ridurre gli oneri a carico dello Stato (e del cittadino contribuente) e di riqualificare il servizio.

Per dare concreta risposta a questa finalità di interesse generale sono allo studio delle ferrovie dello Stato orari diversificati ed integrati con diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.

Si tratta di una iniziativa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

POLI BORTONE. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere:

quanti concorsi siano stati banditi negli ultimi 3 anni dal Ministero e per quali ruoli, quanti di essi siano stati espletati, quanti siano in fase di espletamento e l'epoca per la quale si prevede possa essere noto l'esito;

altresì, se la durata della prova e della correzione di esse, protratta per anni, risponda alla precisa volontà di non offrire in tempi corretti le giuste risposte alla assillante richiesta di occupazione soprattutto, giovanile e, se così non fosse, quali ostacoli esistano affinché possano essere ridotti entro i giusti limiti i tempi di formulazione delle graduatorie;

infine, se ritengano disumana tale situazione, contraria all'affermazione dei diritti civili. (4-00211)

RISPOSTA. — Si prospetta la situazione dei concorsi banditi nel corso degli ultimi tre anni secondo i dati seguenti.

Ruolo Dirigenziale delle cancellerie e segreterie giudiziarie

A) Dirigenti superiori

Con decreto ministeriale 2 marzo 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 25 luglio 1989, è stato indetto il concorso, per titoli di servizio, a 5 posti, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1989. Sono pervenute n. 93 domande di partecipazione. La Commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 20 novembre 1989, ha iniziato la valutazione dei titoli presentati dai candidati in data 15 febbraio 1990. Con decreto ministeriale 27 marzo 1990, è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 76 candidati ammessi.

Con decreto ministeriale 16 aprile 1990, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 3 luglio 1990, è stato indetto il concorso, per titoli di servizio, a 3 posti, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1990. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 15 novembre 1990, ha iniziato il 14 dicembre 1990 le operazioni relative alla valutazione dei titoli dei 120 candidati partecipanti. Il concorso è stato sospeso in attesa della definizione di procedura ad esso connessa. Il termine delle operazioni è previsto per il 7 luglio 1992.

Con decreto ministeriale 8 luglio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 15 ottobre 1991, è stato indetto il concorso, per titoli di servizio, a 3 posti, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1991. Sono pervenute n. 142 domande di partecipazione. Le operazioni concorsuali avranno inizio al termine della procedura di cui al punto precedente.

B) Primi dirigenti

Con decreto ministeriale 9 ottobre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 16

gennaio 1990, è stato indetto il corso-concorso a 15 posti, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1989. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 30 aprile 1990, ha iniziato il 30 maggio 1990 le operazioni relative alla valutazione dei titoli dei 406 candidati partecipanti. Con decreto ministeriale 9 aprile 1991 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 343 candidati idonei. Si è in attesa che abbia inizio il corso di formazione.

Con decreto ministeriale 9 ottobre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 16 gennaio 1990, è stato indetto il concorso speciale, per esami, a 16 posti, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1989. Sono pervenute n. 333 domande di partecipazione. Le prove scritte hanno avuto luogo il 31 maggio e il 1° giugno 1990. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 21 marzo 1990, ha iniziato la correzione degli elaborati relativi ai 67 partecipanti il 22 giugno 1990. Le prove orali si sono svolte l'8, il 9 e il 23 aprile 1991. Con decreto ministeriale 10 maggio 1991 è stata la graduatoria generale di merito dei 9 candidati vincitori.

Con decreto ministeriale 9 ottobre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 16 gennaio 1990, è stato indetto il concorso pubblico, per titoli ed esami, a 8 posti, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1989. Sono pervenute n. 123 domande di partecipazione. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 31 marzo 1990, ha iniziato la valutazione dei titoli il 4 maggio 1990. Le prove scritte si sono svolte il 10 e l'11 settembre 1990. Le relative correzioni hanno avuto inizio il 18 settembre 1990. Le prove orali, alle quali sono stati ammessi n. 19 candidati, si sono svolte nei giorni 11, 13 e 14 dicembre 1990.

Con decreto ministeriale 28 dicembre 1990 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 15 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 20 dicembre 1990, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 aprile 1991, è stato indetto il concorso speciale, per esami, a 19 posti, aumentati a 28 con decreto ministeriale 4 settembre 1991,

in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1990. Sono pervenute n. 439 domande di partecipazione. Le prove scritte si sono svolte il 21 e il 22 ottobre 1991. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 10 ottobre 1991, ha iniziato la correzione degli elaborati l'8 novembre 1991. Le prove orali si sono svolte il 28, 29 e 30 aprile 1992. La graduatoria generale di merito dei 17 candidati dichiarati vincitori è stata approvata con decreto ministeriale 14 maggio 1992.

Con decreto ministeriale 20 dicembre 1990, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 aprile 1991, è stato indetto il corso-concorso di formazione dirigenziale a 19 posti, aumentati a 28 con decreto ministeriale 4 settembre 1991, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1990. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 10 maggio 1991, ha iniziato il 22 maggio 1991 la valutazione dei titoli presentati dai 479 candidati.

Con decreto ministeriale 21 dicembre 1990, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 aprile 1991, è stato indetto il concorso pubblico, per titoli ed esami, a 10 posti, aumentati a 15 con decreto ministeriale 4 settembre 1991, in relazione alle vacanze al 31 dicembre 1990. Sono pervenute n. 193 domande di partecipazione. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 10 ottobre 1991, ha iniziato la valutazione dei titoli il 31 ottobre 1991. Le prove scritte, alle quali hanno partecipato 69 candidati, si sono svolte nei giorni 15 e 16 giugno 1992.

La commissione esaminatrice ha iniziato nel mese di settembre la correzione degli elaborati.

Ruolo degli assistenti giudiziari

Con decreto ministeriale 4 aprile 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 aprile 1989, è stato indetto il concorso, per titoli, a 992 posti, riservato al personale appartenente al ruolo della ex carriera esecutiva dell'amministrazione giudiziaria con la qualifica di coadiutore dattilografo giudiziario con almeno 11 anni di servizio, che

abbiano espletato, nell'ultimo quinquennio e per un periodo complessivo di 18 mesi, mansioni ascrivibili al profilo professionale di assistente giudiziario. Con decreti ministeriali dal 22 luglio al 4 settembre 1989 sono state approvate le 26 graduatorie distrettuali relative ai 3.471 candidati partecipanti. Per la situazione particolareggiata vedi allegato.

Con decreto ministeriale 9 agosto 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 5 dicembre 1990, è stato indetto il concorso, per esami, a 227 posti. Sono pervenute n. 61.164 domande di partecipazione. Le prove scritte, alle quali hanno partecipato n. 7.922 candidati, si sono svolte il 5 e 6 settembre 1990. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 8 giugno 1990, ha iniziato la correzione degli elaborati il 19 settembre 1990. Le prove orali, alle quali sono stati ammessi n. 1.882 candidati, hanno avuto inizio il 17 giugno 1991 e sono terminate il 28 novembre 1991. Con decreto ministeriale 18 dicembre 1991 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 1.660 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 14 settembre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 17 novembre 1989, è stato indetto il concorso, per titoli, a 2 posti, riservato al personale in servizio nella regione Valle d'Aosta, appartenente al ruolo della ex carriera esecutiva dell'amministrazione giudiziaria. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 10 gennaio 1990, ha iniziato la valutazione dei titoli il 21 febbraio 1990. Con decreto ministeriale 3 marzo 1990 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 4 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 24 ottobre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 gennaio 1990, è stato indetto il concorso pubblico, per esami a 1 posto per la regione Valle d'Aosta. La commissione esaminatrice è stata nominata con decreto ministeriale 11 maggio 1990. Le prove scritte hanno avuto luogo il 23 e 24 maggio 1990. Le prove orali il 5 luglio 1990. Con decreto ministeriale 17 luglio 1990 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 4 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 8 luglio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 18

ottobre 1991, è stato indetto il concorso pubblico, per esami, a 160 posti. Sono pervenute n. 103.413 domande di partecipazione.

È in corso l'esame per l'accertamento dei requisiti relativi ai candidati che hanno presentato domanda di partecipazione e l'esclusione dei soggetti non legittimati. Nella Gazzetta Ufficiale del 20 ottobre 1992 è stato pubblicato il rinvio alla Gazzetta Ufficiale del 23 marzo 1993 per il diario di esame relativo alle prove scritte.

Ruolo dei dattilografi

Con decreto ministeriale 4 aprile 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 aprile 1989, è stato indetto il concorso, per titoli, a 507 posti, riservato al personale assunto ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276 e dell'articolo 7 della legge 26 aprile 1985, n. 162. Sono pervenute n. 12.158 domande di partecipazione. La Commissione esaminatrice, nominata con decreti ministeriali 28 aprile e 2 giugno 1989, ha iniziato la valutazione dei titoli il 9 giugno 1989. Con decreto ministeriale 28 novembre 1989 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 12.006 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 4 aprile 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 aprile 1989, è stato indetto il concorso, per esami, a 420 posti, riservato ai dipendenti in servizio nel Ministero di grazia e giustizia - amministrazione giudiziaria, appartenenti a qualifica funzionale inferiore. Sono pervenute n. 1.445 domande di partecipazione. La Commissione esaminatrice è stata nominata con DM 27 aprile 1989. Nei giorni 26 e 27 luglio 1989 si sono svolte le prove pratiche di dattilografia. Con decreto ministeriale 5 ottobre 1989 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 145 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 4 aprile 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 aprile 1989: selezione per la copertura di 1.182 posti da effettuarsi mediante il ricorso alle procedure di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 306 del 31 dicembre 1988. La procedura per la

selezione dei candidati, delegata agli uffici giudiziari, è stata sospesa con la legge 25 gennaio 1990, n. 9.

Con decreto ministeriale 14 settembre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 17 novembre 1989, è stato indetto il concorso, per titoli, a 1 posto, per la regione Valle d'Aosta, riservato al personale assunto ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276 e dell'articolo 7 della legge 26 aprile 1985, n. 162. Sono pervenute n. 13 domande di partecipazione.

La commissione esaminatrice ha iniziato la valutazione dei titoli il 21 febbraio 1990. Con decreto ministeriale 31 maggio 1990 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 9 candidati idonei.

Ruolo degli autisti

Con decreto ministeriale 23 febbraio 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 20 giugno 1989, è stato indetto il concorso, per titoli, integrato da una prova di idoneità tecnica, a 83 posti. Sono pervenute n. 231 domande di partecipazione. La commissione esaminatrice, nominata con decreto ministeriale 4 settembre 1989, ha iniziato la valutazione dei titoli il 5 settembre 1989. Le prove di guida e psicotecniche sono iniziate il 16 ottobre 1989. Con decreto ministeriale 25 gennaio 1990 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 99 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 5 agosto 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 10 novembre 1989, è stato indetto il concorso pubblico, per esami a complessivi 752 posti. Sono pervenute n. 24.876 domande di partecipazione. La commissione esaminatrice è stata nominata con decreto ministeriale 8 gennaio 1991. Le prove di guida hanno avuto inizio il 4 febbraio 1991 e sono terminate il 24 marzo 1992. Le prove psicotecniche, alle quali sono stati ammessi n. 8.124 candidati, hanno avuto inizio il 21 maggio 1991 e sono terminate il 22 maggio 1992. Con decreto ministeriale 3 giugno 1992 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 2.219 candidati idonei.

Con decreto ministeriale 9 novembre 1989, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 gennaio 1990, è stato indetto il concorso pubblico, per esami, ad un posto per la regione Valle d'Aosta. Sono pervenute n. 19 domande di partecipazione. La Commissione esaminatrice è stata nominata con decreto ministeriale 15 maggio 1990.

Le prove di guida si sono svolte il 23 maggio 1990 e le prove psicotecniche il 24 maggio 1990. La prova di lingua francese si è svolta il 25 maggio 1990.

Con decreto ministeriale 29 maggio 1990 è stata approvata la graduatoria generale di merito dei 6 candidati idonei.

Nell'ambito dell'amministrazione degli archivi notarili negli ultimi tre anni non sono stati banditi concorsi pubblici.

Nel predetto periodo sono stati banditi, esclusivamente, due concorsi per il conseguimento della qualifica di primo dirigente.

Per ridurre i tempi di espletamento dei concorsi, si è ritenuto di ricorrere, secondo quanto previsto dal DPCM 10 giugno 1986, a prove di tests.

Tale soluzione è stata già adottata per il concorso a 160 posti di assistente giudiziario, indetto con decreto ministeriale 8 luglio 1991, per il quale, con decreto ministeriale di modifica in data 1° ottobre 1992, è stato stabilito che le prove scritte consistessero in tests bilanciati da risolvere in tempo predefinito.

Ciò consentirà una sensibile riduzione dei tempi di espletamento del concorso in particolare di tutte le operazioni relative alla correzione degli elaborati e alla predisposizione della graduatoria generale di merito.

Nell'immediato la stessa procedura sarà adottata per i concorsi previsti dalla legge n. 321 del 1991, da riservare al personale dipendente, così come stabilito dal decreto ministeriale 20 maggio 1992, che fissa le modalità di svolgimento dei suddetti concorsi.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Conso.

POLI BORTONE. — Ai Ministri della pubblica istruzione, della sanità, del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.— Per sapere — premesso:

che in data 30 gennaio 1992 la USL LE/7 di Galatina ha dato il via al servizio per la integrazione scolastica degli handicappati, affidandolo, per convenzione individuale, a 69 operatori per una popolazione di quasi cento disabili divisi fra i comuni di Collefosso, Cutrofiano, Merine, Sogliano Cavour, Soleto e Galatina;

che nei due anni precedenti, il progetto era stato effettuato dalla cooperativa Cossu;

che detto progetto è stato finanziato dalla regione Puglia per 280 milioni in virtù della legge regionale n. 16 del 1987;

che il presidente della USL LE/7 è anche consigliere regionale della Puglia —:

quali garanzie di professionalità sono offerte dal personale « selezionato »;

quale « selezione » è stata effettuata, da chi, in quanto tempo, attraverso quali prove;

quali erano i requisiti richiesti per accedere alla selezione;

se, fra i selezionati, esiste personale in possesso di titolo specifico e se ne esiste, eventualmente, fra gli esclusi;

quali valutazioni di convenienza sono state prevalenti nell'escludere dal servizio la cooperativa Cossu, che lo aveva già svolto nei due anni precedenti;

se gli stipendi degli « educatori » sono differenziati, in considerazione del fatto che si tratta di 7 laureati, 19 dipendenti, 43 assistenti con 3^a media, che, evidentemente, dovrebbero svolgere funzioni diverse;

come sono composte le équipes e quali le funzioni di ciascun componente;

se si svolgono effettivamente le attività pomeridiane, considerato che pare che solo il primo circolo didattico di Galatina avrebbe attualmente messo a disposizione degli utenti i propri locali;

se, fra i selezionatori vi erano componenti tecnici, chi ed in che percentuale rispetto ai politici;

se, infine, il ministro dell'interno non ritenga che vi sia incompatibilità fra la carica di presidente della USL e quella di consigliere regionale, circostanza che, una volta appurata, potrebbe inficiare di illegittimità tutti gli atti. (4-00377)

RISPOSTA. — *In attuazione di quanto previsto dalla legge della regione Puglia n. 16 del 1987 (integrazione scolastica degli alunni portatori di handicap), l'unità sanitaria locale n. 7 di Lecce avviò, nel corso del 1988, appositi programmi di integrazione scolastica dopo aver stipulato una convenzione ad hoc con la cooperativa « Cossu » di Lecce; detta cooperativa svolgeva tale servizio anche negli anni 1989 e 1990, sempre gravando sul bilancio regionale oltre gli stanziamenti previsti.*

Trattandosi di un'attività complessa ed onerosa, in quanto destinata ad un numero di oltre cento disabili nell'ambito di una popolazione di 70.000 persone, la unità sanitaria locale LE/7 ha indetto, con delibera resa esecutiva dall'organo di controllo in data 12 ottobre 1990, un esame-colloquio per il conferimento di incarichi convenzionali per la qualifica di operatore educatore e per assistenti accompagnatori.

L'assunzione di detto personale specializzato, contemplata dall'articolo 5 della legge n. 16 del 1987, è stata effettuata secondo regolari procedure concorsuali, alle quali ha partecipato una commissione dei selezionatori composta di tecnici esperti, funzionari amministrativi e membri del comitato di gestione dell'unità sanitaria locale.

I programmi in questione sono stati attuati, infine, da una equipe fornata dal personale di ruolo preposto al servizio di coordinamento della unità sanitaria locale medesima.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Costa.

POLI BORTONE. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere se risulti che sia stata avviata una inchiesta sulla vicenda della realizzazione in Collepasso*

(Lecce) di appartamenti di edilizia economica e popolare da parte del C.A.E.R., in rapporto al mancato finanziamento della regione Puglia, al fine di individuare responsabilità e risarcire gli eventuali danneggiati. (4-00725)

RISPOSTA. — *Si fa presente, in base alle notizie acquisite, che per i fatti rappresentati dall'interrogante, presso gli uffici di procura del circondario di Lecce non risultano avviate indagini di polizia giudiziaria.*

Il Ministro di grazia e giustizia:
Conso.

POLI BORTONE e TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso:*

che la mortalità neonatale ed infantile è incredibilmente alta in molte parti del mondo;

che, come affermato nel punto 10 della « Dichiarazione mondiale sulla sopravvivenza, la protezione e lo sviluppo dell'infanzia » formulata a conclusione del Summit mondiale per l'infanzia tenuto alle Nazioni Unite, New York, il 30 settembre 1990: « Il compito principale è di migliorare la salute e la nutrizione dei bambini » —:

se non intenda operare una cospicua riserva dei fondi per la cooperazione internazionale agli scopi su esposti;

se, come indicato nel punto b) dell'articolo 38 del Piano d'azione per attuare la Dichiarazione Mondiale sulla sopravvivenza, la protezione e lo sviluppo dei bambini negli anni 90, l'Italia ha riesaminato in seno ai propri piani, progetti e politiche nazionali, le strategie atte a conferire priorità assoluta ai programmi per il benessere dei bambini. (4-08670)

RISPOSTA. — *Nel corso degli ultimi dieci anni l'Italia ha concesso cospicui contributi all'UNICEF per un ammontare complessivo di circa 860 miliardi di lire. Tali contributi sono stati in parte diretti alle risorse generali*

dell'organismo, in parte finalizzati a specifici programmi e progetti realizzati dall'UNICEF.

Gli impegni più significativi hanno riguardato in particolare i seguenti due programmi:

il programma congiunto OMS/UNICEF di sostegno alla nutrizione (« JNSP ») volto a ridurre la mortalità infantile e la malnutrizione materna per assicurare la crescita e lo sviluppo del bambino. Tale programma, iniziato nel 1985 ed in corso di finalizzazione in alcuni paesi, è stato finanziato dal Governo italiano per un ammontare di 56,8 milioni di dollari USA. Dei diciotto programmi presentati da altrettanti paesi in via di sviluppo nel quadro dell'iniziativa « JNSP », sedici sono stati realizzati;

il « Programma allargato di vaccinazioni » ideato dall'Italia e per il quale il nostro paese ha speso 169 milioni di dollari USA, essendo stato per anni l'unico donatore. Esso è stato varato nel 1985 al fine di ridurre la mortalità infantile dovuta a morbillo, pertosse, poliomielite, difterite, tetano e tubercolosi, attraverso il potenziamento e l'estensione dei programmi di vaccinazione in 27 paesi africani, in 7 paesi del Centro America, nonché in Bhutan, Cina e Tunisia.

Programmi del genere di quest'ultimo — che pure ha avuto esiti positivi — non possono tuttavia essere portati avanti indefinitamente nel tempo poiché una effettiva e duratura protezione dell'infanzia nei paesi in via di sviluppo può essere assicurata soltanto attraverso il rafforzamento delle strutture sanitarie di base ed il decentramento della loro gestione tecnica ed amministrativa.

Per tale ragione il « Programma allargato di vaccinazioni » è stato recentemente tradotto dall'UNICEF nella cosiddetta « Iniziativa di Bamako », gestita da un medico italiano, che prevede la partecipazione organizzativa e la gestione finanziaria decentrata, a livello delle comunità, dei sistemi locali di salute primaria. La direzione generale per la cooperazione allo sviluppo del Ministero degli esteri sta al momento valutando la possibilità di sostenere finanziariamente tale

iniziativa, compatibilmente con le prevedibili riduzioni del fondo di cooperazione.

Relativamente agli anni '90, i paesi firmatari della convenzione sui diritti del bambino, come seguito al vertice dell'infanzia, si sono impegnati ad elaborare dei piani nazionali d'azione (NPA'S) in favore dei bambini. Tali piani, una volta definiti, potranno essere presentati dai governi dei paesi in via di sviluppo ai paesi donatori quali proposte prioritarie da sostenere sia in sede bilaterale che multilaterale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Azzarà.

PUJIA e ALOISE. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere:

i motivi per i quali le ferrovie dello Stato hanno ritenuto di sopprimere il deposito del personale viaggiante della stazione ferroviaria di Crotone;

se non si ritenga di rivedere il provvedimento adottato anche in considerazione che con recente legge dello Stato Crotona è stata elevata a città capoluogo di provincia. (4-07935)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che attualmente non è prevista la chiusura del deposito personale viaggiante di Crotona, e che il fabbisogno di personale per l'esercizio dell'impianto è rimasto invariato rispetto ai turni dello scorso anno.

È da tenere presente però che le ferrovie dello Stato SpA sono impegnate in un piano di razionalizzazione delle risorse tendenti a concretizzare ulteriori incrementi di produttività per cui alcuni depositi potranno essere interessati a studi di ristrutturazione.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

RAVAGLIA. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

alla vigilia delle elezioni politiche sanmarinesi del 1988 il Governo ha sottoscritto un protocollo che trasformava un

progetto di fattibilità per la costruzione di una ferrovia Rimini-San Marino — già pagato alla Società SISPLAM oltre 700 milioni — in una metropolitana assumendo l'onere della progettazione e costruzione a carico dello Stato italiano;

nel 1990 risulta essere stato attivato un finanziamento di lire 5 miliardi per lo studio della metropolitana affidata alla ITALFERR-SISTAV;

recentemente esponenti di Governo hanno dichiarato che la metropolitana Rimini-San Marino non è di interesse di questo, né di futuri governi;

all'Ente ferrovie SpA non risulta essere allo studio tale progetto pur essendo l'ITALFERR-SISTAV una delle società collegate —:

se risultino essere stati impiegati i circa sei miliardi che lo Stato ha fino ad ora finanziato. (4-06435)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che in relazione al collegamento ferroviario tra Rimini e S. Marino, già nell'aprile del 1988, il Governo della Repubblica di S. Marino chiese al Governo italiano di valutare la possibilità della costruzione di una ferrovia, per ovviare alla situazione di congestionamento stradale e all'esaurimento delle aree di parcheggio.*

In seguito il Governo italiano si rivolse alle ferrovie dello Stato affinché venisse studiata l'ipotesi di un collegamento ferroviario, d'altronde già realizzato e funzionante fino al 1944, anno in cui gli eventi bellici interruppero drasticamente l'opera ferroviaria.

La valutazione circa la costruzione di una nuova ferrovia fu assunta dalla società Italferr che, in collaborazione con le autorità sanmarinesi e i propri consulenti tecnici, e l'ausilio della società Sisplam, elaborò un primo progetto di massima con previsione di una ferrovia che teneva presente, ove possibile, quella preesistente, anche se con caratteristiche più moderne. Per tale progetto non fu corrisposto un compenso da parte delle ferrovie.

A seguito di un accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino siglato l'11 giugno 1990, il Ministero dei trasporti fu incaricato di studiare il progetto di massima per un collegamento rapido su rotaia in grado di servire in modo organico l'assetto territoriale della Repubblica di San Marino con quello dell'area riminese.

Il collegamento con caratteristiche di tipo metropolitano avrebbe dovuto avere frequenze inferiori ai 15 minuti, con stazioni adeguatamente attrezzate da aree di parcheggio e supportate da servizi intermodali.

Questo nuovo compito, di più estesa ed approfondita valenza tecnica, tenuto anche conto delle necessità di effettuare gli studi di impatto ambientale come prescritto dalle normative vigenti, è stato affidato dal ministro dei trasporti alle ferrovie dello Stato, che operano con il supporto della società ITALFERR-SIS. TAV.

Reperito l'occorrente finanziamento di lire 5 miliardi, nell'aprile del 1992 sono stati avviati gli studi progettuali articolati in tre fasi: la prima fase riguarda l'analisi del contesto territoriale, la seconda studia tutte le possibili alternative di sistema e di tracciato, la terza prevede la stesura del progetto definitivo relativo alla soluzione che si ritiene più consona alle caratteristiche del collegamento.

Pertanto, nel corso della progettazione si stanno sviluppando un insieme di attività che comprendono: formazione della cartografia di base, analisi dei traffici e della mobilità, studi di impatto ambientale, studi geologici e geotecnici, studi dei modelli di esercizio, studi degli impianti tecnologici, studio del materiale rotabile, stima dei costi, analisi economica e per finire studio dell'aspetto organizzativo e della struttura di gestione del sistema.

Allo stato attuale le ferrovie dello Stato riferiscono che è stata completata la fase preliminare ed è in avanzato corso di studio la fase intermedia con la quale si stanno analizzando le diverse alternative di sistema e di tracciato che, come si è già detto, servono ad individuare la soluzione progettuale più idonea.

Le ferrovie prevedono che entro il mese di giugno 1993, si potrà avere a disposizione il

progetto di massima definitivo corredato delle valutazioni di pertinenza.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

in data 14 gennaio 1992, tra il Comune di Castegnato e l'Ente ferrovie dello Stato veniva stipulata una convenzione circa la soppressione di un passaggio a livello custodito, sito in località Pianora di Castegnato (BS), tramite la realizzazione di un sotto passo;

i tempi di realizzazione venivano individuati in circa sei mesi;

in tal senso si provvedeva a chiudere il transito della via obbligando gli abitanti ad un lungo percorso, in zone disagiate per raggiungere il centro del Paese, le scuole, i servizi pubblici essenziali, la chiesa;

a distanza di 10 mesi i lavori non sono ancora terminati e si teme possano protrarsi a causa dell'indifferenza dell'Ente Ferroviario, per tutto l'inverno —:

se non ritenga il Ministro di intervenire sull'Ente perché tenga fede agli impegni presi con l'amministrazione, concludendo rapidamente il lavoro, affinché si ripristini così la tradizionale viabilità, alleviando il disagio per decine e decine di cittadini senza colpa. (4-06485)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che la convenzione stipulata con il comune di Castegnato per la soppressione di un passaggio a livello, prevedeva, per le ferrovie, la costruzione di due sottovia ai km 75+895 e 74+411, mentre per il comune, la realizzazione delle rampe e lo spostamento degli impianti tecnologici non ferroviari (SIP, SNAM, P.T.) interferenti con la realizzazione di dette opere.*

Le ferrovie dello Stato hanno realizzato il manufatto di competenza per il primo sottovia, consegnato al comune per il completamento il 27 giugno 1991 ed ha approntato il cantiere di lavoro per il secondo sottovia il 20 gennaio 1992, con la contestuale chiu-

sura dell'attraversamento stradale, per consentire al comune di provvedere agli interventi di sistemazione degli impianti tecnologici, lavori che sono stati ultimati solo l'1 giugno 1992, data in cui le ferrovie dello Stato hanno potuto iniziare i lavori.

Tali opere sotto la sede ferroviaria, sono state completate dalle ferrovie entro il mese di novembre, nel rispetto del termine previsto di 6 mesi; il comune di Castegnato attualmente sta ultimando i lavori di propria competenza (rampe di accesso e opere di finitura) al fine di rendere transitabile la strada.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

domenica 4 ottobre 1992 a Pontebba (Udine) un convoglio ferroviario merci, i cui vagoni trasportavano toluolo, una sostanza altamente infiammabile e tossica, per un deragliamento si è rovesciato riversando circa 60.000 chilogrammi di toluolo nell'area circostante, attraversata dal viadotto dell'autostrada per l'Austria, dalla linea ferroviaria Udine-Tarvisio, che prosegue poi per l'Austria e dalla strada provinciale di collegamento fra Pontebba e i comuni vicini;

il liquido, dopo l'incidente, è defluito anche nel torrente Fella, che scorre nelle vicinanze;

i danni che deriveranno all'ecosistema per l'ingente quantità di liquido riversatosi e non del tutto combusto sono oggi difficilmente quantificabili ma è indubbia la loro rilevanza, anche in considerazione delle varie falde freatiche della zona, che potrebbero essere raggiunte dalle infiltrazioni —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per:

1) accertare l'origine e le eventuali responsabilità dell'accaduto;

2) evitare in futuro il ripetersi di simili incidenti;

3) approntare le più idonee tecniche di trasporto, e relativa protezione, dei materiali pericolosi e facilmente disperdibili nell'ambiente. (4-05999)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che in data 4 ottobre u.s., nella stazione di Pontebba sei carri (una cisterna di toluolo, due carri di cellulosa e tre carri vuoti) stazionati su un binario di piazzale in leggera pendenza, prendevano velocità e, dopo aver abbattuto il paraurti, si rovesciarono sul ponte ferroviario al km 65+125. Per tale motivo, il toluolo si incendiava provocando danni alla linea aerea, alle rotaie e al ponte in legno; nessun danno, invece alle persone.*

L'inchiesta disposta per stabilire la dinamica dell'accaduto ha accertato precise responsabilità a carico del personale addetto che ha agito in violazione delle precise normative regolanti le manovre e la circolazione dei treni.

Il seguito disciplinare a carico dei responsabili avrà il suo corso a norma del contratto collettivo di lavoro.

Inoltre, accertato che le mancanze si limitano all'aspetto comportamentale e non sono imputabili a carenze di normativa, verrà intensificata l'opera di istruzione e sensibilizzazione nei riguardi degli operatori.

In relazione al trasporto di merci pericolose e nocive, le ferrovie dello Stato SpA fanno presente che la materia è disciplinata in campo nazionale dall'Allegato n. 7 alle condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato, mentre in campo internazionale dal Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose, inoltre, in ambito ferrovie dello Stato tale normativa è integrata da istruzioni specifiche su base informatica dal Programma informazioni S.O.S. sugli interventi in caso di perdita o contaminazione di tali merci.

Quest'ultima procedura, a disposizione degli impianti ove normalmente avviene la movimentazione dei carri con materiale pericoloso, consente di avere immediatamente tutte le informazioni necessarie per mettere in grado il personale ferroviario di fronteggiare con cognizione di causa il verificarsi

delle situazioni succitate. In tali evenienze gli organi delle ferrovie dello Stato devono interessare e collaborare con le varie strutture della protezione civile e della sanità in modo da minimizzare le conseguenze alle persone e all'ambiente.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

a) il treno diretto 2532 delle ore 11,54 Biella-Torino dal 19 ottobre 1992 fa capolinea a Santhià da dove i viaggiatori trasbordano su un altro treno, istituito all'atto della abolizione del collegamento diretto;

la decisione assunta dal compartimento ferroviario di Torino appare discutibile da molti punti di vista, certamente antieconomica se è vero che il treno 2532 che dal 19 ottobre 1992 fa capolinea a Santhià prosegue poi per Torino fuori servizio a seguito di quello di recente istituzione, che da Santhià raggiunge Torino;

parrebbe che tale decisione venga motivata con l'esigenza di ovviare all'alto numero di viaggiatori che salgono alla stazione di Chivasso;

se questa fosse la giustificazione la decisione appare ancora di più incomprensibile dato che tale problema potrebbe essere risolto non già interrompendo il collegamento diretto Biella-Torino ma istituendo un nuovo treno con partenza da Chivasso o potenziando il diretto Biella-Torino a Chivasso;

b) risulterebbe che è intenzione del compartimento ferroviario di Torino anticipare la partenza del treno 4177 da Santhià alle ore 6,32 in luogo delle 6,38 attuali;

se confermata tale intenzione provocherebbe la perdita di coincidenza con il treno 2033 proveniente da Torino per Milano;

questo vuol dire che il primo treno utile in arrivo a Biella per i viaggiatori provenienti da Torino è alle ore 8,16;

c) il treno 4190 che parte da Biella alle ore 19,40 e arriva a Santhià alle ore 20,03 il più delle volte non garantisce la coincidenza per Torino con il treno 2048 delle ore 20,12;

d) nel quadro degli interventi di ristrutturazione della linea Biella-Santhià nella stazione di Salussola è stata prevista ed è in via di realizzazione l'automatizzazione della stazione con sistema ACEI;

ciò comporta l'installazione di nuovi segnali di partenza lato Biella e lato Santhià;

a seguito di ciò era stato costruito sul lato Biella un ponte metallico per sostenere i segnali;

tale ponte segnali è stato completamente smontato;

non sono chiare le ragioni di tale decisione la quale però ha comportato un dispendio non indifferente di risorse pubbliche —:

1) quali iniziative intenda assumere affinché il compartimento ferroviario intenda ripristinare il collegamento diretto delle ore 11,54;

2) come intenda risolvere il problema del sovraffollamento da Chivasso;

3) in che modo pensi di garantire la puntualità del treno 4177 senza penalizzare gli utenti provenienti da Torino;

4) in che modo intenda garantire la coincidenza a Santhià col treno 2048;

5) come spieghi il fatto che a Salussola sia stata costruita e poi smontata una infrastruttura di tali dimensioni e quanto è costato tale errore all'Ente e quindi alla collettività. (4-06776)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA hanno comunicato che la determinazione di disgiungere il percorso Biella-Torino in due tratti è stata assunta in considerazione dei*

ritardi imposti al treno 2532 Chivasso-Torino Porta Susa dalla nuova, notevolissima frequentazione originata dal trasferimento di circa 250 operai dallo stabilimento Lancia di Chivasso allo stabilimento Fiat Mirafiori di Torino. Tali ritardi non consentivano il regolare inizio del turno pomeridiano.

Dopo un attento monitoraggio del collegamento, è stato deciso di mettere a disposizione, nella stazione di Santhià, un'elettromotrice con caratteristiche idonee al servizio metropolitano, e con una maggiore recettività, offrendo 312 posti a sedere in luogo dei precedenti 215. Infatti, il più veloce ed agevole incarozzamento dei viaggiatori conferisce oggi una maggior regolarità di marcia.

I viaggiatori stessi, inoltre, non devono attendere alcuna coincidenza, giacché il trasbordo avviene sul medesimo marciapiede.

Una diversa soluzione, quale il potenziamento della composizione del treno 2532 nella stazione di Chivasso, avrebbe provocato ulteriore ritardo a causa delle necessarie operazioni tecniche.

Le ferrovie dello Stato ritengono che con tale provvedimento sia stato risolto il problema del sovraffollamento a Chivasso.

Con il prossimo orario 1993/94, saranno introdotte alcune variazioni, per garantire la puntualità della partenza del treno 4177 dalla stazione di Santhià. Le necessarie, lievi modifiche nella circolazione dei treni non sono realizzabili subito, in quanto, trattandosi di una linea a semplice binario, si provocherebbero sensibili ripercussioni sulla marcia di altri treni.

Viene segnalato, inoltre, che, in base alle risultanze di un riscontro recentemente effettuato sul periodo compreso fra il 15 settembre ed il 20 ottobre 1992, le mancate coincidenze fra i treni 4190 e 2048 sono state cinque.

Nella stazione di Salussola, in occasione delle opere di centralizzazione di due binari, è stato installato un portale per sorreggere i segnali che presiedono alla circolazione dei treni. Successivamente, prospettatasi l'utilità di procedere alla centralizzazione anche del terzo binario per mutate esigenze di carattere commerciale, il portale in questione è stato smontato, per fare luogo ad uno più ampio,

e spostato al capo opposto della stazione stessa, ove sorregge altri segnali.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

LUIGI ROSSI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

per quali motivi i servizi aeroportuali italiani funzionano così male, da determinare gravissimi inconvenienti per tutti i passeggeri sia italiani che stranieri; l'interrogante in particolare sottolinea il disservizio assoluto riscontrato all'aeroporto di Venezia, dove è praticamente impossibile, se non dopo lunghe e affannose ricerche, approvvigionarsi di un carrello per il trasporto dei bagagli; dove non esiste personale educatamente corretto che dia indicazioni esatte ai passeggeri congestionati nelle ricerche delle entrate e delle uscite e per il recupero dei bagagli, che avviene in tempi estremamente lunghi; dove, durante la naturale confusione che si crea tra arrivi e partenze di voli nazionali ed internazionali, il servizio bagagli è inesistente, mentre gli uffici che dovrebbero essere a disposizione del pubblico sono generalmente chiusi, o il personale è assente;

come siano state utilizzate finora le centinaia di miliardi per la costruzione dell'aeroporto di Venezia, tuttora allo stato rudimentale nonostante il predetto aeroporto debba sopportare e smistare un traffico intensissimo sia internazionale che nazionale.

L'interrogante ritiene necessario un intervento severo e diretto degli organi di controllo aeroportuali competenti e del Ministro interrogato affinché i servizi a terra subiscano una radicale riorganizzazione in tutti gli aeroporti italiani, al fine di garantire efficiente assistenza ai passeggeri. (4-04695)

RISPOSTA. — *In ordine al problema dei servizi a terra sull'aeroporto di Venezia si rappresenta che in genere i carrelli messi a disposizione dei passeggeri dalla società di gestione SAVE sono in numero sufficiente; tuttavia problemi di spazio ne limitano la*

quantità nella zona arrivi. Ne consegue che, in caso di ritardi o sovrapposizione di arrivi e partenze, il loro numero diventa inevitabilmente insufficiente.

Tale questione è stata sollevata dai locali uffici della dogana dell'aeroporto, nonché dalla direzione aeroportuale; i passeggeri, infatti, non trovando i carrelli, sono costretti ad uscire per recuperarli e poi a rientrare con i bagagli creando confusione nel servizio doganale.

Anomalie operative possono verificarsi, soprattutto quando vi siano voli ritardati in arrivo, che devono essere scaricati contemporaneamente, con conseguenti ripercussioni nella programmazione ed organizzazione del personale e rallentamento delle operazioni aeroportuali, tenendo anche conto, che l'aeroporto veneziano deve smistare un traffico sia nazionale che internazionale particolarmente intenso.

La direzione di aeroporto di Venezia ha intrapreso le opportune azioni per definire con la società di gestione, SAVE, la problematica dei carrelli e dell'assistenza ai passeggeri.

La SAVE ha giustificato l'episodio accaduto all'interrogante con il fatto che il 28 agosto 1992, in concomitanza con il volo AZ 146, vi erano altri voli che, essendo in ritardo, si sono affollati nella stessa fascia oraria.

Per quanto concerne il servizio bagagli, il tempo medio di consegna dei bagagli va dai 15 ai 25 minuti.

Per ciò che riguarda la lamentata scortesia del personale dello scalo, la SAVE ha fatto rilevare che costituisce impegno particolare la preparazione del proprio personale al corretto contatto col pubblico.

La direzione aeroportuale di Venezia ha più volte segnalato alla SAVE disservizi, e nello scorso mese di giugno, avendo notato uno scadere nella qualità del servizio prestato agli aeromobili ed ai passeggeri, ha invitato e stimolato il gestore a recuperare lo standard normale.

In relazione poi alla destinazione delle risorse economiche programmate per l'aeroporto di Venezia, si riportano i dati connessi con tale aspetto.

Nella seduta del 24 marzo 1992 il Comitato di cui all'articolo 5 della legge n. 449 del 1985, si è espresso favorevolmente sia sul progetto di massima dei lavori di riqualificazione delle pavimentazioni delle infrastrutture di volo e opere civili per gli impianti voli notte 3 ctg. ICAO dell'aeroporto, che sullo schema di convenzione per l'affidamento dei lavori alla società SAVE SpA. L'importo stimato dell'intervento è pari a circa lire 18,5 miliardi. Dovrà essere, quindi, perfezionato l'atto di concessione e dovrà essere redatto da parte della SAVE il progetto esecutivo delle opere. Il finanziamento statale è previsto in tre anni (1992-1993-1994) e la durata dei lavori in 180 giorni dalla relativa consegna.

Il predetto comitato, nella seduta del 24 giugno 1992, si è espresso favorevolmente sul progetto di massima di un primo stralcio funzionale della nuova aerostazione passeggeri dell'aeroporto, e sullo schema di atto aggiuntivo alla convenzione per l'affidamento di sola costruzione dei lavori alla sopracitata società SAVE SpA. L'importo stimato dell'intervento è pari a circa 70 miliardi di lire. Anche in tal caso dovrà essere perfezionato l'atto di concessione, e da parte della SAVE dovrà essere redatto il progetto esecutivo delle opere. La durata stimata dell'intervento è di circa 4 anni a decorrere dal perfezionamento dell'atto di concessione.

La direzione generale aviazione civile ha recentemente operato due interventi nell'aeroporto in questione, e in particolare la ristrutturazione dell'esistente aerostazione per l'importo di lire 2 miliardi circa, regolarmente avvenuta e collaudata, e il rifacimento parziale e relativo ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, per l'importo di circa lire 5 miliardi, già avvenuto e collaudato.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

ORESTE ROSSI. — Ai Ministri dell'ambiente e della sanità. — Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha preso dovute informazioni e preso visione della denuncia

depositata il 17 giugno 1992 presso la Sezione di Polizia Giudiziaria della Procura della Repubblica di Alessandria, venendo a conoscenza del fatto che:

il laboratorio di analisi chimiche IDROGEOLOGIA Srl di Alessandria, fa parte del gruppo ECOPI Srl, che si occupa dello smaltimento di rifiuti di varia origine (anche tossico-nocivi);

tale laboratorio rilascia certificati di analisi vidimate da timbro recante il marchio del laboratorio stesso, controfirmato da responsabile il cui nome non risulta leggibile; oltre a rilasciare certificati sui quali non appone il timbro dell'ordine dei chimici che dovrebbe dare valore all'analisi stessa —:

se tale procedura sia corretta;

se tali analisi non siano da considerarsi prive di valore legale. (4-02785)

RISPOSTA. — L'interrogazione investe problematiche attinenti a funzioni amministrative che, ai sensi della legge 23 dicembre 1978, n. 833, risultavano sottratte alle attribuzioni di questo ministero e sono invece demandate all'esclusiva competenza delle regioni e delle unità sanitarie locali, quali strutture operative territoriali dal servizio sanitario nazionale.

Non si mancherà, quindi, di rispondere in merito non appena saranno stati acquisiti gli indispensabili elementi di risposta dalla regione Piemonte, al riguardo interessata per il tramite del competente commissariato del Governo, a tal fine tempestivamente investito.

Il Ministro della sanità: De Lorenzo.

RUSSO SPENA. — Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:

l'accesso al pubblico dell'area del castello di Santa Severa è stato precluso, con ordinanza di sgombero del sindaco di Santa Marinella (Roma), poiché l'erosione

marina ha prodotto gravi danni alle fondamenta del complesso monumentale;

in particolare, la torre cosiddetta Sarcena o Normanna dell'XI e XII secolo presenta gravi lesioni nella sua struttura;

la cappella Agostiniana del XV secolo è chiusa al pubblico e che gli affreschi di Antoniazio Romano ed altri sono esposti a ulteriore degrado per la salsedine del vicino Mar Tirreno e che è altresì chiusa al pubblico la cinquecentesca chiesa di Santa Severa;

anche altri ambienti del complesso sono stati danneggiati per infiltrazioni d'acqua dai tetti, a causa delle recenti alluvioni;

che anche la stampa ha sensibilizzato, sul problema, l'opinione pubblica (vedi *Bell'Italia*, n. 72 - aprile 1992 e n. 77 - settembre 1992);

tutta l'area monumentale insiste sul territorio dell'etrusca Pyrgi —

quale destinazione abbiano avuto i fondi stanziati per il castello, e se e quando saranno avviati i lavori di restauro di uno dei più suggestivi monumenti del Lazio, e se sia vero, infine, che sia stato preventivato il cambiamento della destinazione d'uso con l'istallazione, nel castello e nel borgo settecentesco e annessi giardini, di un albergo e relativo ristorante sottraendo al pubblico il godimento di uno dei residui spazi verdi della costa laziale.
(4-06584)

RISPOSTA. — *L'intero borgo di S. Marinella versa in condizioni di elevato degrado ed in particolare i manufatti di maggior interesse artistico e storico. A riguardo la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio ha di recente diffidato il comune di S. Marinella, proprietario del borgo, ad adempiere tutti gli obblighi di legge per la conservazione dello stesso.*

Non si ritiene giustificato un finanziamento statale per un intervento di restauro dato che vi è la possibilità che i lavori vengano finanziati dal comune stesso.

Infine in merito alla futura destinazione d'uso del borgo, la predetta soprintendenza è venuta formalmente a conoscenza di una convenzione stipulata tra il comune e il consorzio COSVITUR per l'utilizzazione degli spazi in parte ad uso alberghiero, in parte ad uso pubblico.

Si è ancora in attesa del relativo progetto.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.

RUTELLI, PIERONI e TURRONI. — *Ai Ministri dei trasporti e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la stampa quotidiana ha riportato la notizia che cinque operai addetti alla manutenzione dei binari della Roma-Lido, nel tratto compreso tra le stazioni Cristoforo Colombo, Ostia e Magliana, sono stati intossicati dalle esalazioni provocate dal prodotto usato per il diserbo della linea ferroviaria;

per uno degli operai intossicati si è dovuti ricorrere al ricovero presso l'ospedale G.B. Grassi;

la USL RM/8 ha chiesto all'Acotral, l'azienda che gestisce la linea ferroviaria, il calendario e i luoghi dove è stato effettuato il diserbo, nonché le schede tossicologiche del prodotto impiegato;

la normativa vigente prevede che le operazioni di diserbo siano comunicate preventivamente al personale, che le zone siano evacuate, che gli operai siano dotati di strumenti di protezione e che siano effettuati periodici controlli sanitari sugli stessi —

se risulti che l'Acotral abbia rispettato la normativa a tutela dei lavoratori contro i rischi derivanti da esposizione ad agenti chimici;

quali disposizioni e quali controlli vengano effettuati per verificare l'attuazione delle norme a tutela dei lavoratori nelle operazioni di diserbo. (4-01471)

RISPOSTA. — *Le modalità di impiego dei prodotti chimici, che vengono utilizzati per il diserbamento della sede ferroviaria, sono state disciplinate dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1255 del 1968. Il diserbamento viene effettuato da ditte specializzate del settore che provvedono all'operazione con personale proprio e nel rispetto della citata normativa.*

Nel caso in esame, il diserbo di un tratto di linea della ferrovia Roma-Lido è stato effettuato dalla ditta ZUCCHET di Roma, risultata vincitrice della gara a licitazione privata indetta dall'azienda di trasporto A.CO.TRA.L.

Il prodotto diserbante usato è il VELPAR-L appartenente alla classe meno pericolosa tra quelle previste dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 1255 del 1968, che risulta normalmente impiegato anche dall'ente ferrovie dello Stato.

Il personale aziendale A.CO.TRA.L., addetto al settore armamento, che provvede alla manutenzione e alla conservazione della sede ferroviaria e delle aree limitrofe, oltre ad essere stato edotto circa i rischi derivanti da esposizione ad agenti chimici, viene regolarmente sottoposto alle prescritte visite mediche periodiche di controllo.

Per quanto riguarda l'episodio segnalato dagli interroganti, il Ministero della sanità, tramite il commissario di Governo nella regione Lazio, ha comunicato che dopo alcune ore dall'operazione di diserbo, un dipendente dell'azienda A.CO.TRA.L. addetto ai lavori per la manutenzione della sede ferroviaria, ha accusato sintomi di malore ed è stato accompagnato all'ospedale G. Grassi di Ostia, da cui è stato dimesso poco dopo.

Il citato Ministero della sanità ha altresì precisato che il personale del settore armamento non ha partecipato alle operazioni di diserbo.

Detto personale viene comunque sottoposto alle periodiche visite mediche di controllo.

Il Velpar è irrorato in quantità estremamente diluita (15 litri di prodotto per mille litri di acqua) ed in condizioni climatiche adeguate.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

RUTELLI, SCALIA e LECCESE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:*

nel territorio del comune di S. Severa è presente uno splendido Castello risalente all'epoca Normanna, trasferito nel 1989 dal patrimonio del Pio Istituto SS. Spirito, al comune di S. Marinella;

da circa una decina di anni la Torre Normanna rivolta verso il mare presenta delle lesioni, per il cui consolidamento sono stati previsti finanziamenti regionali e statali (legge n. 8 del 1985 per indennizzo ai territori che ospitano impianti termoelettrici);

nel trasferimento del bene dal Pio Istituto SS. Spirito al comune di S. Marinella deve essere mantenuta la finalità pubblica e sociale rispetto alla utilizzazione del patrimonio;

in data 11 luglio 1991 il Consorzio di impresa denominato COSVITUR ha stipulato con il comune di S. Marinella una convenzione nella quale è prevista la trasformazione da parte di questo soggetto privato del prestigioso Castello in un albergo e la gestione per 50 anni rinnovabile e con diritto di prelazione;

il sindaco di Santa Marinella in data 9 giugno 1992 ha emesso ordinanza di inagibilità di una parte del Castello a causa delle lesioni della Torre Normanna;

sulla scia di questa «urgenza» si vorrebbe sancire l'ingresso della COSVITUR nel Castello per consolidare la torre e quindi avviare il progetto di trasformazione in albergo;

il Consorzio COSVITUR cui si affiderebbero, attraverso la convenzione, poteri eccezionali e sostitutivi delle prerogative riservate all'ente locale, è stato costituito solo il giorno precedente alla data della approvazione in consiglio comunale della convenzione ed è stato registrato presso il tribunale successivamente a questa data, suscitando legittime preoccupazioni sulla trasparenza e legittimità dell'intera operazione;

tutto ciò ha suscitato la forte protesta popolare con la raccolta di oltre 1.500 firme per l'urgente consolidamento della Torre con i fondi dello Stato e la revoca della convenzione con la COSVITUR;

la trasformazione dell'antico maniero in un albergo, appare incompatibile con la conservazione del bene e i vincoli esistenti sul castello —:

se il Ministero per i beni culturali e ambientali non intenda intervenire immediatamente per finanziare un intervento urgente e straordinario di consolidamento della Torre Normanna e per comunicare al comune di S. Marinella la assoluta improponibilità del progetto di trasformazione in albergo del Castello stesso, tutto ciò al fine di impedire operazioni speculative fondate sulla strumentalizzazione dei problemi statici del castello e tendenti a privare la collettività del godimento del bene.

(4-02665)

RISPOSTA. — *L'intero borgo di S. Marinella versa in condizioni di elevato degrado ed in particolare i manufatti di maggior interesse artistico e storico. A riguardo la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio ha di recente diffidato il comune di S. Marinella, proprietario del borgo, ad adempiere tutti gli obblighi di legge per la conservazione dello stesso.*

Non si ritiene giustificato un finanziamento statale per un intervento di restauro dato che vi è la possibilità che i lavori vengano finanziati dal comune stesso.

Infine in merito alla futura destinazione d'uso del borgo, la predetta soprintendenza è venuta formalmente a conoscenza di una convenzione stipulata tra il comune e il consorzio COSVITUR per l'utilizzazione degli spazi in parte ad uso alberghiero, in parte ad uso pubblico.

Si è ancora in attesa del relativo progetto.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.

SBARBATI CARLETTI. — *Ai Ministri della sanità e per il coordinamento delle*

politiche comunitarie e gli affari regionali.
— Per sapere — premesso che:

l'ospedale, nella logica della legge delega n. 421 del 1992, e del relativo decreto delegato, è e dovrebbe essere il momento centrale della sanità pubblica e ad esso vanno finalizzate, secondo un serio esame costi-bisogni-benefici, le giuste risorse per la sua piena funzionalità, evitando sprechi e controllando l'efficienza dei servizi;

secondo la programmazione dell'assessore alla sanità della regione Marche si procederà a breve, con il secondo piano sanitario regionale, a un ridimensionamento numerico delle USL e alla chiusura di ulteriori ospedali per razionalizzare la spesa e migliorare il servizio sanitario;

in detto piano si prevede nella fattispecie la chiusura degli ospedali di Pergola, Montegranaro, Matelica, Cingoli, sulla base di una valutazione fatta dall'ENIDATA, che è basata su dati tecnici errati, come ha denunciato il sindaco della città di Cingoli, e che inserisce questi ospedali tra quelli che non dovrebbero sopravvivere, sulla base del preconcetto che si tratta di ospedali in riconversione;

per la chiusura dell'ospedale di Pergola e di quello di Montegranaro non si tiene in debito conto che si tratta di ospedali « nuovi » (l'ospedale di Pergola è stato costruito nel 1984, con autorizzazione regionale, dopo che il vecchio ospedale era stato chiuso nel 1982 con il primo piano sanitario regionale, l'ospedale di Montegranaro è stato costruito nel 1975) in piena regola con la normativa CEE, bene attrezzati e arredati, in ottime condizioni sia per strutture che per tecnologia e facilità di collegamenti (la loro impiantistica è tra le migliori tra i vari ospedali marchigiani);

con questo tipo di decisione sembra continuare in campo sanitario una politica dissennata, che, nelle Marche, come nel resto del Paese vede e vedrà sempre più la fuga dei cittadini verso le strutture private, a causa dello standard minimo di efficienza in cui sono state lasciate voluta-

mente quelle pubbliche che, oltre alla diminuzione dei finanziamenti, hanno subito varie operazioni di « rapina » di personale e strutture, « dirottati » alle USL, non certo per l'esigenza di qualificare il servizio, ma per logiche di pura lottizzazione —:

se razionalizzare la spesa significa, su una popolazione di 1.400 mila abitanti circa, semplicemente ridurre le USL da 24 a 13 con ampia possibilità di tornare ad avvicinarsi al numero 24, in quanto alle 13 verranno aggiunti gli ospedali ad alta specialità e l'ospedale regionale, che saranno di fatto altrettante USL;

se non ritengano che ospedali ben strutturati ed efficienti, come quelli sopra menzionati, con potenzialità evidenti nelle varie branche specialistiche, debbano essere meglio utilizzati nel contesto di un piano sanitario regionale che abbia come fondamentale centro operativo il Dipartimento di Emergenza;

se razionalizzare la spesa in campo sanitario significhi semplicemente chiudere gli ospedali senza colpire gli sprechi là dove essi sono maggiori, riducendo pertanto l'apparato amministrativo, che, invece, nelle Marche viene ridimensionato in modo « camuffato » con un forte potenziamento della burocrazia che dovrebbe essere il vero bubbone da estirpare per potenziare i servizi;

se ritengano opportuno e urgente, viste le varie interrogazioni fatte nel merito da altri parlamentari marchigiani e non, attivare un serio controllo parlamentare mediante una Commissione di indagine, che verifichi la congruità del piano elaborato dall'assessore regionale col piano sanitario nazionale, ma soprattutto con la realtà territoriale, con le strutture esistenti, con i bisogni effettivi dei cittadini, con gli investimenti che per contro si vogliono fare su strutture ospedaliere fatiscenti;

se ritengano opportuno che le popolazioni delle Comunità Collinari le quali hanno sopportato già la chiusura di una

buona quantità di piccoli ospedali, e che rimanendo nei loro paesi per antico amore svolgono un'impagabile funzione di presidio ambientale a fronte della continua espiazione nei loro confronti di strutture e servizi, operata da una irrazionale politica del territorio, vengano di nuovo penalizzate, secondo una logica di razionalizzazione poco trasparente. (4-10538)

RISPOSTA. — Sul problema posto, concernente aspetti di corretta organizzazione ospedaliera nel territorio, di indubbia rilevanza, questo ministero deve necessariamente rifarsi — nel rispetto delle specifiche e dirette attribuzioni regionali in materia (ribadite dalla Corte Costituzionale anche nella sentenza n. 338/13 giugno 1989) — alle valutazioni al riguardo espresse, nel caso di specie, dalla competente regione Marche.

Si è appreso, in tal senso, che quel consiglio regionale con propria deliberazione n. 99 del 1992 ha dato mandato alla giunta regionale di verificare la validità della funzione ospedaliera per alcuni presidi, ivi compreso quello di Pergola (Pesaro), per i quali la legge regionale n. 37 del 1982, recante il « piano sanitario regionale » tuttora in vigore, aveva previsto la riconversione in una seconda fase.

Il servizio sanità ha proceduto in tale operazione di verifica — peraltro finalizzata alla complessiva ristrutturazione della rete ospedaliera regionale definitiva — avvalendosi della collaborazione di un gruppo di consulenti, incaricato di svolgere un'indagine « di campo » intesa ad acquisire tutti gli elementi potenzialmente utili ad un'approfondita ed obiettiva valutazione.

Tale operazione di verifica è stata completata, anche se la giunta regionale non si è ancora espressa al riguardo.

Ciò non di meno — ha rilevato la regione — è ora possibile esprimere alcune considerazioni di carattere generale applicabili al caso controverso, oggetto dell'interrogazione.

La rideterminazione dei posti-letto — effettuata da ultimo ai sensi dell'articolo 4, comma 3 della legge 30 dicembre 1991, n. 412 (disposizioni urgenti in materia di finanza pubblica 1992) al tasso del 75 per cento di utilizzo — ha fornito un dato di 82

posti-letto per Pergola e di 113 posti-letto per Cagli.

Posta tale premessa, non v'è dubbio che l'esistenza del presidio di Pergola deve essere considerata necessariamente alternativa rispetto a quello di Cagli e viceversa, quantunque sia necessario ricordare che l'intera rete ospedaliera regionale è oggi in via di riorganizzazione sulla base di una nuova definizione, finalizzata ad una più soddisfacente funzionalità ed economicità dei bacini di utenza, dei livelli di assistenza garantibili, della concreta localizzazione delle diverse funzioni, secondo criteri informativi desumibili dalle vigenti disposizioni normative.

In ogni caso tale nuova definizione dovrà prevedere un « piano » relativo al problema dell'« emergenza sanitaria », con dislocazione periferica di « punti di intervento », distribuiti nel territorio indipendentemente dalla presenza di un presidio ospedaliero.

A fianco di queste indicazioni d'ordine generale — vien fatto rilevare — non può non mettersi in luce come l'alternativa fra il presidio di Cagli e quello di Pergola risulti più razionalmente risolvibile a favore di quest'ultimo.

Infatti, dal punto di vista territoriale esso costituisce l'unico riferimento per l'intera vallata del Cesano dopo la chiusura degli altri presidi limitrofi, mentre la vallata del Metauro può contare, oltre che su quello di Cagli, sugli ospedali di Fano, Urbino e Fossombrone.

Inoltre, l'ospedale di Pergola, a differenza di quello di Cagli, è costituito da una struttura di recente costruzione (1984), di moderna concezione, dotata di un'attrezzata piastra chirurgica con tre sale operatorie, progettata nel rispetto dei criteri d'igiene e funzionalità ed ubicata in posizione ottimale, appena fuori del centro abitato, con ampia disponibilità di spazi all'intorno.

Risulta positiva altresì l'ampia disponibilità di spazio per i reparti delle diverse specialità, cui si aggiunge la dotazione di strutture intese a facilitare l'accesso ai portatori di handicap, di impianti di sicurezza e, in particolare, di un autonomo depuratore ed inceneritore a filtri.

Particolare rilievo assume, poi, la considerazione per cui, a fronte di un fabbisogno

di posti-letto calcolato per il territorio dell'unità sanitaria interessata, in base al tasso di legge di 6 posti-letto per 1.000 abitanti, in 220 unità, il presidio ospedaliero di Cagli è in grado di garantirne soltanto 113. Poiché tale disponibilità, per insuperabili ragioni strutturali e di ubicazione, non risulterebbe suscettibile di ampliamento, vien fatto rilevare come l'eventuale disattivazione del presidio di Pergola provocherebbe a quell'unità sanitaria una rischiosa carenza di circa 100 posti-letto.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Azzolini.

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

se sia noto al Governo e ai ministri interrogati, per la loro specifica competenza in materia, la miriade di abusi che le amministrazioni locali, specie comunali, soggette a pochissimi controlli, fanno nei confronti dei cittadini, specie dopo l'approvazione della nuova legge sulle cosiddette autonomie locali.

È il caso dell'amministrazione comunale di Caorso ove è tollerato dal comune, se non addirittura autorizzato, lo scarico di acque luride di tali Pastori Lino e Bravi Massimo e Antonella, proprietari dei fondi Colombarone Nuovo in Agro di Cadeo, in danno dei vicini. Detti scarichi intubati dalle abitazioni dei predetti scendono a cielo aperto nel canale di depluvio delle acque piovane dei campi, senonché, la cosa è grave sia per i danni alle coltivazioni, come per i rischi della salute di uomini e animali. Addirittura mentre detta amministrazione fa eliminare ad alcuni agricoltori, coltivatori diretti, il sistema di scarico di tipo « tampa » con prescrizioni costosissime ad altri cittadini, addirittura artigiani, quindi, con scarichi di maggiore capacità inquinativa, concede quel sistema autorizzandolo, come nel caso dei fratelli Consolini Roberto e Stelio, che producono materiale d'imballaggio.

Tra l'altro proprio il comune di Caorso non ha nemmeno un valido depuratore, l'impianto colà posto in opera è in realtà un insieme di vasche di decantazione, ove di fatto non esiste attività riduttiva delle nocività degli scarichi ivi convogliati;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria e tributaria, e se i fatti siano oggetto di procedimento giudiziario, se siano noti alla procura generale presso la Corte dei conti, per l'accertamento e la doverosa repressione delle responsabilità contabili siano esse determinate da abusi, o da omissioni, anche nei controlli, di pubblici funzionari, siano essi di carriera od onorari. (4-00744)

RISPOSTA. — *Il sindaco di Caorso, a seguito di sopralluogo effettuato dall'unità sanitaria locale n. 3 di Fiorenzuola d'Arda e del conseguente verbale ispettivo ambientale, ha provveduto ad invitare, con provvedimento formale, entro termini perentori, i signori Lino Pastori, Massimo e Antonella Bravi ed i fratelli Alessandro e Maria Gogni a regolarizzare ai sensi di legge gli impianti di smaltimento delle acque di scarico provenienti dalle rispettive abitazioni.*

Con successivo sopralluogo della stessa unità sanitaria locale, l'amministrazione comunale verificava che gli interessati avevano effettivamente ottemperato a quanto loro prescritto.

Per quanto attiene i fratelli Consolini, titolari dell'omonima ditta produttrice di imballaggi in legno, il sindaco di Caorso ha recentemente emanato un'ordinanza affinché gli stessi provvedano, entro un termine perentorio, alla sostituzione della vasca a tenuta per la raccolta delle acque reflue provenienti dallo scarico dei servizi igienici a disposizione dei dipendenti con un sistema di fissaggio a letti assorbenti.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Costa.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri di grazia e giustizia,*

della sanità, dell'ambiente, delle finanze e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere:

se sia vero che da anni ormai il comune di Podenzano (Piacenza) indebitamente riscuota le imposte sul trasporto dei rifiuti solidi urbani senza aver preventivamente istituito, ma solo deliberato, il servizio de quo, da imprese che producono rifiuti della categoria « speciali » (nonostante ciò, computando il tributo sulla complessiva area coperta e non sulla produzione) e site in aree a tutt'oggi di privata proprietà (motivo quest'ultimo per cui non vengono dotate di altri servizi municipali quali acqua, illuminazione e manutenzione stradale, marciapiedi, cassonetti per immondizie). All'uopo l'interrogante fa specifico riferimento alle ditte: Carpenteria Fava di Fava Vincenzo e C. s.n. c; Repetti Mario; Ottorino Chizzini; Meta di Repetti Mario e C. s.n. c; Moorea s.r.l; Schirru & Schirru di Adalberto Schirru e C. s.n. c. Tutte correnti nel sopra menzionato comune, in località i Caconi di Gariga, alla via Galileo Galilei.

Per sapere inoltre quali siano i provvedimenti d'urgenza che il Governo, per quanto di sua competenza ritiene di assumere, onde evitare il procrastinarsi di tale contingenza nelle more dei già da tempo proposti ricorsi amministrativi.

Per sapere altresì in quali comuni delle province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena si seguano analoghi criteri, e se non sia il caso di intervenire perché non siano più consentite tali vessazioni ai cittadini da parte delle amministrazioni locali. (4-01131)

RISPOSTA. — *Il comune di Podenzano non ha mai proceduto alla riscossione di alcuna imposta relativa ai rifiuti solidi urbani, in quanto detta amministrazione adottò il regolamento per l'applicazione della tassa sulla raccolta e il trasporto dei rifiuti solidi urbani interni sin dal 1963.*

L'ente medesimo esplica l'attività di smaltimento rifiuti conformemente a quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982 e riscuote una tassa

determinata in sedici categorie, a seconda dell'utilizzo dei locali.

Il tributo in argomento è commisurato, come per gli altri comuni, ai metri quadri occupati.

Non è mai stato istituito un servizio di smaltimento rifiuti speciali, dal momento che a ciò devono provvedere per legge, a proprie spese, gli stessi produttori.

Le ditte richiamate sono ubicate in realtà in via Galilei, la quale risulta parzialmente pubblica ed in parte di proprietà privata.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Costa.

TREMAGLIA. — Al Ministro degli affari esteri. — Per conoscere:

i motivi per cui l'Ambasciata d'Italia a Copenaghen, da oltre due anni, non espone più la bandiera nazionale, mentre le vicine sedi diplomatiche di Israele, Romania, Turchia e Sud Africa lo fanno quotidianamente;

perché, contrariamente agli altri anni, per la ricorrenza del 2 giugno festa della Repubblica, nessun annuncio ne sia stato dato alla nostra collettività tanto che, al ricevimento tenutosi presso l'Istituto di cultura italiano, erano presenti, oltre agli impiegati dell'ambasciata, i pochi fortunati che a quelli si erano accompagnati;

infine, i motivi della assoluta mancanza di contatti delle nostre autorità diplomatiche con i connazionali residenti in Danimarca. (4-07658)

RISPOSTA. — La bandiera nazionale viene esposta con regolarità sul pennone dell'ambasciata d'Italia in Copenaghen, situato nel giardino antistante la cancelleria. L'assenza della bandiera che può essere stata notata da qualche tempo è da addebitare sia alla prassi a suo tempo instaurata per le esigenze di sicurezza imposte dalla guerra del Golfo sia alle difficili condizioni climatiche danesi che costringono a volte a rinunciare ad esporla,

per evitare che — come è già avvenuto in passato — si laceri o addirittura voli via dal pennone.

Quanto al riferimento ad alcune ambasciate vicine alla nostra che esporrebbero quotidianamente la bandiera, da un controllo recentemente effettuato da un funzionario e dall'appuntato dei carabinieri in servizio presso la nostra ambasciata in Copenaghen è risultato che nessuna delle citate rappresentanze esponeva la bandiera.

In merito alla questione relativa ai rapporti tra le autorità diplomatiche in Danimarca ed i connazionali colà residenti, dall'ambasciata d'Italia in Copenaghen è stato segnalato che una delle più importanti occasioni di incontro viene fornita dalla ricorrenza del 2 giugno, nella cui celebrazione il capo missione offre il tradizionale rinfresco alla comunità italiana.

Tale avvenimento viene pubblicizzato mediante l'affissione di un avviso presso la cancelleria, la sezione consolare e l'istituto di cultura nonché l'invio di apposite comunicazioni alle 13 associazioni cui fa capo buona parte dei connazionali in Danimarca. Viene inoltre inviata una lettera personale del capo missione ai responsabili delle ditte italiane, o con personale italiano, presenti sul territorio danese.

Analoghe comunicazioni vengono inoltrate ai dirigenti dei locali uffici dell'ICE, dell'ENIT e dell'Alitalia.

Tenuto conto della consistenza della collettività in Danimarca (2.500 persone circa) e dell'assenza di rilevanti forme d'associazionismo, i rapporti più stretti intercorrono fra il Comites e l'ambasciata, tramite riunioni periodiche cui prende regolarmente parte il funzionario competente per le questioni consolari e alle quali interviene lo stesso capo missione nei casi concernenti problemi di particolare rilevanza.

Onde poter in qualche modo ovviare all'assenza di un canale informativo diretto tra le istituzioni ed i connazionali, l'ambasciata ha infine provveduto ad attivare e realizzare la pubblicazione periodica di un « bollettino di informazione ».

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Spini.

TRUPIA ABATE e GIULIARI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

gli interroganti sono venuti a conoscenza della decisione presa dalle ferrovie dello Stato, secondo la quale a partire dall'attivazione dell'orario invernale saranno soppressi tutti i treni circolanti nei giorni festivi della linea Vicenza-Schio e che questi verranno sostituiti da autobus di un'azienda di cui le ferrovie dello Stato detengono la maggioranza azionaria;

ciò rappresenterebbe un ulteriore ridimensionamento della linea in contraddizione con gli investimenti in atto, tesi ad aumentare la sicurezza e abbatterne drasticamente i costi; in contraddizione con la più volte proclamata necessità di rilancio di questa ferrovia riqualificandola a metropolitana a cielo aperto come da PRT;

la scarsa frequentazione festiva dei treni della Vicenza-Schio è frutto della politica di questi anni delle ferrovie dello Stato che riducendo progressivamente il numero delle corse fino ad un terzo di quelle che viaggiano nei giorni feriali, ha spinto in quei giorni tanti utenti ad utilizzare i propri mezzi;

la stampa locale mette in evidenza quasi tutti i giorni il livello di intasamento e di pericolosità delle strade del vicentino; numerosi comitati sono sorti a tutela del progressivo deteriorarsi dell'ambiente e del territorio a causa del traffico stradale; tutti questi allarmi e le aspettative di soluzione, miranti quasi sempre a dirottare sul treno parte di questo traffico sarebbero ulteriormente disattese se la linea venisse chiusa;

è assurdo che mentre tutte le aziende pubbliche di autoservizio passeggeri versano in gravissime difficoltà finanziarie e tutte, comprese le ditte di autobus privati, dipendono dai finanziamenti pubblici, le ferrovie dello Stato intendano con propri autobus espletare il servizio nel tratto Vicenza-Schio —:

se sia a conoscenza di questa decisione, se la condivide o se intenda far

recedere le ferrovie dello Stato da una scelta a nostro avviso sbagliata. (4-06358)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA riferiscono che i provvedimenti di soppressione dei treni festivi e la loro sostituzione con bus sono stati attivati sull'intero territorio nazionale sulla base dell'analisi della frequentazione riscontrata sui convogli delle linee interessate al provvedimento, per rispondere in termini immediati, ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie riferite ai costi del servizio nei giorni festivi.*

Il servizio ferroviario, inoltre, rappresenta una alternativa conveniente rispetto ai vettori su gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda.

Il mezzo ferroviario presenta infatti costi di esercizio dieci volte superiori a quelli su strada.

Nella politica di risanamento di bilancio, l'obiettivo delle ferrovie dello Stato SpA è quello di ridurre gli oneri a carico dello Stato (e del cittadino contribuente) e di riqualificare il servizio.

Per dare concreta risposta a questa finalità di interesse generale sono allo studio delle ferrovie dello Stato orari diversificati ed integrati con diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.

Si tratta di una iniziativa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.

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

l'aeroporto di Reggio Calabria durante tutto l'anno, ma, in particolare, nel periodo primavera-estate è caratterizzato da una crescente domanda di posti per i voli da e per Roma e da e per Milano;

tale domanda di posti diventa più acuta nelle giornate del sabato e della

domenica, giornate nelle quali sono in vigore tariffe ridotte;

nonostante il prevedibile affollamento e l'accertabile aumento delle richieste di posti è accaduto ed accade che siano impiegati per il volo Roma-Reggio e ritorno del pomeriggio, aerei del tipo DC 9, abilitati al trasporto di 107 passeggeri, in luogo dei 123 passeggeri normalmente trasportabili con lo stesso tipo di aereo;

l'impiego di aerei con un numero ridotto di posti, inferiore ai posti prenotati e quindi venduti, ha prodotto per quindici passeggeri, domenica 7 giugno 1992 (volo Reggio-Roma delle ore 17,50) immaginabili disagi —:

quali urgentissimi provvedimenti intenda adottare nei confronti del vettore Alitalia-ATI per eliminare il gravissimo disservizio, essendo inimmaginabile la vendita dei posti che risultano, poi, non disponibili ed essendo altresì impensabile che l'impiego degli aeromobili avvenga senza il necessario quanto doveroso coordinamento tanto con la domanda di posti, quanto, soprattutto le necessità derivanti dalla qualità di posti venduti;

se intenda accertare con immediatezza le responsabilità per le descritte irregolarità che, incidendo sul normale svolgimento di un pubblico servizio, potrebbero essere considerate sotto il profilo della penale rilevanza;

se intenda assumere iniziative presso l'Alitalia per un tempestivo aumento dei posti offerti da e per Reggio Calabria con

incremento dei voli e con l'impiego adeguato degli aeromobili. (4-02243)

RISPOSTA. — *I collegamenti aerei sulla direttrice Roma/Reggio Calabria vengono normalmente assicurati con tre voli giornalieri di andata e ritorno. Dalla prossima stagione estiva il gruppo Alitalia opererà il quarto volo (sino ad oggi effettuato nel mese di agosto con frequenza tre volte a settimana) per un periodo più lungo e con frequenza cinque volte a settimana. Tale inserimento, che comporterà incrementi fino al 20 per cento dei posti offerti nel periodo, verrà ulteriormente adeguato in funzione della reale domanda di mercato.*

Anche sulla direttrice Milano/Reggio Calabria la società Alitalia ha in programma di estendere dalla prossima stagione estiva il volo aggiuntivo, che veniva operato nel solo mese di agosto, ad un periodo più ampio con un incremento di posti offerti fino al 10 per cento.

Per quel che concerne il disservizio verificatosi domenica 7 giugno 1992 alla partenza del volo BM 359 delle ore 17,50, si precisa che l'impiego di un aereo da 107 posti, in sostituzione di uno da 123 posti, si è reso necessario a causa di un'improvvisa avaria tecnica non eliminabile in tempi brevi.

Il coordinamento operativo del gruppo Alitalia, considerata l'eventualità che l'eliminazione dell'avaria avrebbe comportato un forte ritardo, decideva la sostituzione dell'aereo, con un altro avente un numero inferiore di posti, per garantire comunque la regolarità e puntualità del servizio.

Il Ministro dei trasporti: Tesini.