

252.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
Interpellanze:			
Piro	2-01029 14253	Tatarella	4-18539 14264
Fini	2-01030 14253	Cellai	4-18540 14264
Tripodi	2-01031 14253	Pecoraro Scanio	4-18541 14264
Interrogazioni a risposta in Commissione:		Apposizione di una firma ad interrogazioni	14265
Solaroli	5-01698 14256	Ritiro di un documento di sindacato ispettivo	14265
Borghesio	5-01699 14256	ERRATA CORRIGE	14265
Torchio	5-01700 14256	Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:	
Valensise	5-01701 14257	Aimone Prina	4-13705 III
Torchio	5-01702 14257	Angelini Giordano	4-13638 IV
Interrogazioni a risposta scritta:		Anghinoni	4-12013 IV
Gudi	4-18528 14259	Berselli	4-14314 VIII
Balocchi Maurizio	4-18529 14259	Bertezzolo	4-09415 IX
Pecoraro Scanio	4-18530 14259	Boghetta	4-09684 X
Pivetti	4-18531 14260	Boghetta	4-10589 XI
Pivetti	4-18532 14260	Boghetta	4-13667 XII
Padovan	4-18533 14261	Boghetta	4-16428 XIII
Meo Zilio	4-18534 14261	Bottini	4-09851 XIV
Matteoli	4-18535 14261	Buontempo	4-13929 XIV
Tatarella	4-18536 14262		
Cangemi	4-18537 14262		
Tatarella	4-18538 14263		

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 DELL'8 OTTOBRE 1993

		PAG.			PAG.
Butti	4-11011	XV	Patarino	4-09883	XXXVI
Caccia	4-13370	XVI	Pecoraro Scanio	4-06765	XXXVII
Cancian	4-12515	XVI	Pieroni	4-12629	XXXVIII
Casini Pier Ferdinando	4-15004	XVII	Pieroni	4-13591	XL
Fragassi	4-13494	XVIII	Pieroni	4-17070	XLI
Imposimato	4-12332	XIX	Piscitello	4-08283	XLIII
Innocenti	4-13535	XXI	Polli	4-13766	XLIV
Magnabosco	4-13359	XXII	Renzulli	4-09257	XLV
Marengo	4-14069	XXII	Santonastaso	4-10681	XLV
Martucci	4-15235	XXIII	Serafini	4-16416	XLVI
Masini	4-15655	XXIV	Sestero Gianotti	4-11247	XLVIII
Mehlla	4-10784	XXV	Sospiri	4-14300	XLIX
Muzio	4-02614	XXVI	Tealdi	4-09407	L
Nuccio	4-06719	XXVII	Tremaglia	4-11144	L
Paissan	4-13927	XXIX	Tremaglia	4-13069	LI
Palermo	4-13011	XXX	Valensise	4-11444	LII
Parlato	4-09848	XXXI	Valensise	4-12993	LIII
Parlato	4-13952	XXXII	Vendola	4-12433	LIV
Pasetto	4-11135	XXXIV	Zampieri	4-15787	LV

INTERPELLANZE

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

secondo notizie ampiamente riportate dalla stampa il Presidente del Consiglio avrebbe denunciato pericoli per l'Italia provenienti dall'interno e dall'estero;

altre e diverse notizie di stampa riguardano voci su ordini di « assaltare le sedi RAI » che sarebbero presenti in intercettazioni telefoniche, aggiungendo ulteriori elementi torbidi di minacce alla democrazia —:

se risulti al Governo quali fondamenti abbiano le notizie relative a manovre eversive;

se risulti al Governo quali siano gli ipotizzati pericoli per la democrazia italiana, cui avrebbe alluso, secondo le suddette notizie di stampa, il Presidente del Consiglio e se essi siano individuabili in centrali interne e/o internazionali.

(2-01029) « Piro, Lettieri ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per sapere — premesso che:

il Presidente del Consiglio è a Vienna per il vertice dei capi di Stato e di Governo della CEE e che è in corso una provocatoria campagna della stampa austriaca tesa a rilanciare il disegno del Grande Tirolo;

il *Die Presse* si è addirittura spinto ad affermare che « colloqui preparatori per l'Euroregione Tirolo sono in corso in una tavola rotonda dei consigli regionali del Tirolo del nord e del sud »;

che il governo austriaco non pare affetto intenzionato a bloccare trame di

evidente attacco all'identità e al tessuto nazionali del nostro paese —:

se non sia giunta l'ora di porre un fermo altolà alla politica disgregatrice di Vienna, che in Italia trova alimento e sponda in posizioni non isolate nella lega nord e nella Svp;

se non ritenga di dover bloccare ogni trattativa tendente a favorire l'ingresso dell'Austria nella Comunità economica europea;

se si intenda continuare incredibilmente a consentire le periodiche riunioni congiunte della Dieta del Tirolo e dei consigli provinciali di Trento e Bolzano in cui si coltivano le mire espansionistiche e pangermaniche di tendenza austriacante, riunioni alle quali, tra l'altro, viene accuratamente messo da parte ogni riferimento alla bandiera tricolore d'Italia.

(2-01030) « Fini, Tatarella, Tremaglia, Valensise, Martinat, Abbatangelo, Agostinacchio, Anedda, Berselli, Buontempo, Butti, Caradonna, Cellai, Colucci Gaetano, Conti, Gasparri, La Russa Ignazio, Lo Porto, Maceratini, Marengo, Massano, Matteoli, Mussolini, Nania, Parigi, Parlato, Pasetto, Patardino, Rositani, Poli Bortone, Servello, Sospiri, Tassi, Trantino ».

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

è in atto uno smantellamento degli Uffici giudiziari di Palmi siti in una delle giurisdizioni più importanti e a rischio del Paese e sede di scottanti inchieste di interesse nazionale, a partire da quella sulla massoneria, anche in seguito al trasferimento del Procuratore della Repubblica dottor Agostino Cordova alla Procura di Napoli e al ritorno del Sostituto Procuratore dottor Francesco Neri presso la sede di Reggio Calabria;

il Giudice per le Indagini Preliminari, del Tribunale dottoressa Elena Massucco, nel presentare richiesta di trasferimento alla sede di Torino aveva manifestato formalmente l'intenzione a restare nell'attuale sede fino alla scadenza naturale prevista per fine anno, allo scopo di portare a conclusione i processi assegnati al suo ufficio (tra cui uno che vedrebbe circa cinquecento imputati);

la Procura Generale di Torino, in agosto, pur avanzando una prima richiesta di presa di possesso anticipata da parte della dottoressa Massucco della nuova sede, non scaturita peraltro da particolari emergenze, ha ottenuto, purtroppo, il parere favorevole del Presidente del Tribunale di Palmi a cui si è limitato ad uniformarsi il Presidente della Corte d'Appello, dottor Viola;

la dottoressa Massucco, tempestivamente al rientro dalle ferie aveva presentato in data 9 settembre 1993, al Ministero argomentate controdeduzioni alla richiesta di anticipato possesso;

in data 11 settembre 1993, è pervenuto a Palmi — via fax — la comunicazione della disposta fissazione della presa di possesso entro il 30 settembre successivo;

tale provvedimento è stato da parte del Ministero revocato in data 18 settembre 1993 senza alcuna particolare motivazione e, successivamente, riproposto — sempre via fax — in data 29 settembre 1993, con la fissazione della presa di possesso dal 15 al 25 ottobre;

in data 4 ottobre 1993, a seguito delle reazioni della pubblica opinione, è stato finalmente comunicato dal Ministero di grazia e giustizia agli altri giudici di Palmi e all'interessata una nuova revoca del provvedimento di anticipato possesso motivato con le ulteriori notizie fornite il 2 ottobre 1993 dal Presidente della Corte d'Appello che « pur non revocando parere favorevole » aveva informato il Ministero sui due fascicoli procedurali particolarmente complessi pervenuti al GIP dotto-

ressa Massucco, in data 13 e 21 luglio (uno riguardante la centrale ENEL di Gioia Tauro —:

se fosse a conoscenza di questi contrastanti provvedimenti adottati nei confronti della dottoressa Massucco e che sono stati a firma sempre dal medesimo funzionario, dottor Testi;

come giustificati e se sia tollerabile che a questo funzionario vengano assegnati compiti di grandissima responsabilità, e conservi un incarico così delicato nonostante egli sia risultato frequentatore di iscritti alla loggia massonica deviata della P2, arrecando nocumento all'immagine e alla credibilità del Ministero stesso;

se non si ritenga strano e illogico che il Presidente del Tribunale di Palmi, e il Presidente della Corte di Assise di Reggio abbiano concesso parere favorevole al trasferimento anticipato della dottoressa Massucco nonostante fossero a conoscenza della grave emergenza esistente presso gli uffici Giudiziari interessati, del carico di lavoro — imponente per qualità e quantità — pendente presso il GIP oggetto del provvedimento e senza tenere evidentemente conto della volontà di protrarre la permanenza più volte espressa dell'interessata;

le ragioni per cui non si sia valutato nel programmare i trasferimenti che un improvviso e frettoloso ricambio — che vede interessati gli Uffici Giudiziari di Palmi e che riguarda contemporaneamente tra gli altri il Procuratore Cordova, il ritorno del dottor Neri presso la sede di Reggio, il prossimo trasferimento del dottor Busto, quello del GIP Massucco — rischia di creare gravissime difficoltà nel funzionamento e nella produttività degli uffici mettendo, peraltro, i magistrati chiamati a sostituire quelli in partenza di fronte al rischio di non poter essere in grado di portare a termine in tempi utili i processi che dovrebbero esaminare all'origine, visti i voluminosi e complessi fascicoli;

se non si ritenga che il « balletto » di fax, di ordini e contrordini, i tentenna-

menti e le decisioni contrastanti che hanno riguardato il trasferimento della dottoressa Massucco non rischiano di trasmettere all'opinione pubblica, insieme all'impressione di un Ministero inefficiente e burocratizzato, quella di Istituzioni dello Stato deboli e non all'altezza della necessità del momento;

se non ritenga che tale giudizio non possa produrre scoraggiamento nella parte sana della popolazione e rinnovata velleità e sicurezza nelle forze palesi ed occulte che fanno parte del blocco affaristico-politicomafioso massonico che si è cementato a Gioia Tauro e in altre realtà della Calabria e del Paese;

se non ritenga inquietante la circostanza che il trasferimento anticipato della dottoressa Massucco fosse stato disposto nel momento in cui ella stava per cominciare ad occuparsi del processo relativo alla centrale ENEL a Carbone di Gioia Tauro (addirittura il secondo fax reca la stessa data della firma dell'accordo tra ENEL, Governo, Sindacati, regione Calabria per il via libera alla costruzione dell'impianto) per il quale la GIP aveva già in precedenza compiuto degli atti come il sequestro dei cantieri (successivamente

dissequestrati) in seguito alla decisione della prima sezione della Corte di Cassazione all'epoca presieduta dal dottor Carnevale;

se di fronte a queste vicende inquietanti ed oscure non ritenga doveroso promuovere specifiche inchieste per accertare eventuali manovre occulte e individuare eventuali responsabilità dei responsabili degli uffici ad ogni livello;

se risulti quali motivi abbiano indotto il Presidente della Corte d'Appello a non accompagnare alle notizie più aggiornate sull'attività processuale della dottoressa Massucco, fornite al Ministero in data 2 ottobre, la revoca del precedente suo parere favorevole;

quali misure intenda assumere affinché venga garantito che il meccanismo di trasferimenti da e per il Tribunale di Palmi non determini una compromissione del lavoro ivi finora svolto con eccellenti risultati.

(2-01031) « Tripodi, Soriero, Alfredo Galasso, Scalia, Enrico Testa, Ronchi, Dalla Chiesa Curti, Brunetti, Oliverio, Sitra ».

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

SOLAROLI. — *Al Ministro per la funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che:

la Commissione Tecnica istituita presso il Ministero del tesoro che ha esaminato l'andamento della spesa pubblica tra il 1987 e il 1991 ha rilevato fra l'altro un « fuori busta » fino al 21 per cento per i dirigenti statali;

la Commissione giudica intollerabile il divario tra retribuzione contrattuale e retribuzione di fatto. Divario dovuto alle numerose componenti accessorie che sono decise per via legislativa o amministrativa e nell'ambito di rapporti clientelari;

tale divario va dallo 0,3 per cento per i docenti universitari al 21,5 per i dirigenti ministeriali;

la Commissione evidenzia inoltre come sia confusa e indistinta nei capitoli del bilancio dello Stato la spesa per il personale: non si distingue fra spese per il personale vincolato e quello non vincolato da un vero e proprio rapporto di lavoro; vengono contabilizzate voci di natura non meramente retributiva come i rimborsi per le spese di viaggio e i compensi della dirigenza politica dei ministeri —:

quale sia la sua opinione su questa situazione e quali provvedimenti intenda adottare. (5-01698)

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

risulta all'interrogante che un'organizzazione sindacale fra le maggiormente rappresentative dei dipendenti della società di gestione del Casinò di Saint Vincent abbia da tempo notiziato il Ministero

degli interni in ordine ai problemi relativi all'assetto societario della medesima società di gestione (SITAV);

in particolare risulta all'interrogante che a tale dottor Bruno Masi, già imputato per reati di cui all'articolo 416-bis, farebbe capo una quota pari al 10 per cento delle azioni, mentre a tale Chamonal Franco farebbero capo, direttamente o attraverso la società SFIT dal medesimo controllata, quote per un complessivo 27 per cento delle azioni della citata SITAV —:

quali valutazioni esprima in merito a questa situazione, che non pare consona ai criteri di chiarezza e trasparenza che devono presiedere all'attività e alla struttura societaria delle persone e delle società alle quali sono date in gestione case da gioco, ciò anche in considerazione dei molteplici tentativi, già posti in atto, di infiltrazione mafiosa e/o di attività di riciclaggio per il tramite di casinò italiani e stranieri.

(5-01699)

TORCHIO. — *Ai Ministri delle finanze, della sanità, del commercio con l'estero e per il coordinamento delle politiche agricole, alimentari e forestali.* — Per conoscere — premesso che:

grazie ad evasioni fiscali agevolate dall'abolizione delle frontiere comunitarie, l'Italia sta diventando sempre più « terra di conquista » per le carni straniere, l'allarme viene dalle Associazioni di Produttori di Carne Bovina che, nonostante la svalutazione della lira, hanno rilevato a partire dal mese di gennaio 1993 una accresciuta concorrenzialità dei bovini di importazione;

secondo tali Associazioni l'assenza di controlli alle frontiere ha incrementato le evasioni dell'IVA, che fino allo scorso anno veniva pagata al passaggio della dogana ed ora deve essere versata all'arrivo in azienda dei capi importati, con la conseguenza che sui principali mercati arrivano

capi bovini a prezzi inferiori del 15/20 per cento rispetto ai capi di produzione nazionale;

sul mercato di Modena, il principale d'Italia, i bovini provenienti dalla Francia (da cui importiamo circa un milione e 500 mila capi all'anno) vengono venduti a cifre sensibilmente inferiori (oltre 700 lire in meno al chilogrammo, secondo conti) a quello che dovrebbe essere il loro prezzo, considerati i costi di acquisto, trasporto ed oneri di importazione;

è sospetto, per lo meno, che la differenza si aggiri sempre attorno alla percentuale dell'IVA (19 per cento);

la scoperta nel padovano di alcune società fasulle che frodano l'IVA su capi di bestiame importati, fa pensare che il fenomeno sia basato proprio su meccanismi fiscali;

i sistemi adottati sono diversi: può trattarsi di società di comodo che acquistano bestiame all'estero senza pagare l'imposta e lo rivendono in Italia senza fatturazione, per evitare controlli la società « scompare » dopo pochi mesi, sostituita da una nuova società, sempre fasulla; un altro sistema è quello di fatturare i capi al momento della vendita come se si trattasse di produzione nazionale, senza però versare l'IVA sull'importazione, il prodotto nazionale, anche se di migliore qualità, diventa sempre meno conveniente e la quota di importazione continua purtroppo ad aumentare —;

quali concrete, sollecite ed incisive iniziative intendano adottare per eliminare, o quanto meno ridurre, il lamentato fenomeno. (5-01700)

VALENSISE e PARLATO. — *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e programmazione economica.* — Per conoscere:

quale sia la situazione attuale della liquidazione delle aziende del gruppo EFIM che presenta, sulla base di pregresse

difficoltà riconducibili alla gestione ordinaria del gruppo, problemi delicati e gravi che riguardano l'occupazione e le possibilità di mantenimento dei posti di lavoro in presenza di cessioni delle aziende a gruppi privati, il saldo dei debiti nei confronti delle oltre mille aziende con circa 80 mila addetti che hanno evidenti necessità di conseguire i loro crediti per ripristinare equilibri aziendali seriamente compromessi, la situazione generale del monte debiti del gruppo e le eventuali risorse realizzabili all'interno del gruppo stesso per fronteggiare, anche parzialmente, le esposizioni debitorie;

altresì le valutazioni relative alle strategie complessive in ordine ai problemi del gruppo in liquidazione, nonché alla loro coerenza rispetto alla manovra generale del Governo. (5-01701)

TORCHIO. — *Ai Ministri per il coordinamento delle politiche agricole, alimentari e forestali e per il commercio con l'estero.* — Per sapere:

se il Governo abbia conoscenza della crisi del mercato di suini da macello, che nel corso dei primi nove mesi del 1993 ha registrato quotazioni inferiori sia ai prezzi dell'anno precedente che a quelli degli ultimi quattro anni. La responsabilità della crisi, una delle più gravi mai registrate, secondo l'ISMEA non può essere attribuita alla produzione interna, aumentata nel corso dell'anno soltanto dell'1 per cento, ma alla crescita di produzione di tutta la Comunità europea, che dopo il calo registrato nel 1992 ha di nuovo fatto saltare il rapporto domanda-offerta. Per questo motivo le eccedenze di produzione comunitarie non sono state assorbite interamente dai paesi terzi e si sono riversate nelle zone deficitarie della stessa CEE fra le quali l'Italia. L'« invasione » del prodotto estero, soprattutto olandese e belga, offerto a prezzi di concorrenza, ha quindi costretto i produttori nostrani ad adeguare le tariffe ai livelli internazionali. La depres-

sione del nostro mercato, inoltre, ha reso gli allevatori meno intraprendenti, in particolare negli investimenti, con ulteriori conseguenze negative: si tengono consumi e prezzi delle carni « fresche », si è avuto un crollo delle quotazioni dei suinetti da allevamento, non rimpiazzati da nuovi

animali e difficoltà anche per l'industria di trasformazione, già provata dalla crisi economica;

quali iniziative intenda il Governo adottare per la salvaguardia di un settore così importante dell'economia nazionale. (5-01702)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

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

il Consiglio comunale di Mazza e Cozzile, provincia di Pistoia, in data 5 marzo 1991, ha deliberato di stipulare la convenzione con il Ministero della difesa per l'impiego di obiettori di coscienza in servizio civile sostitutivo, ai sensi della legge 15 dicembre 1972 n. 772;

in data 25 luglio 1991, l'amministrazione comunale di Massa e Cozzile ha fornito la documentazione richiesta con nota del Ministro della difesa del 28 giugno 1991, (Prot. N.LEV/800002/SAM/4492/2;

nonostante i ripetuti solleciti da parte degli amministratori di quel comune e del sottoscritto, ad oggi la convenzione non è ancora stata stipulata —:

quali sono i motivi che ostacolano la firma di questa convenzione;

quali iniziative intende prendere perché situazioni di questo genere non debbano ripetersi. (4-18528)

MAURIZIO BALOCCHI e CASTELLANETA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

l'IRITECNA SpA di Genova verte in una situazione gravissima, a causa della decisione della Direzione Aziendale di procedere alla messa in cassa integrazione straordinaria di un notevole numero di lavoratori;

si tratta di 44 lavoratori a far data dal 4 ottobre 1993 e ulteriori 200 a partire da gennaio 1994, pari cioè alla metà della totale forza lavoro dell'azienda;

l'IRITECNA, ex-ITALIMPIANTI, era azienda leader nel settore della impianti-

stica, in particolare all'estero, con l'acquisizione di importanti commesse e con un marchio riconosciuto ed apprezzato su tutti i mercati internazionali;

la salvaguardia dei suddetti posti di lavoro assicurerebbe la sopravvivenza della azienda, con ricadute economiche in valuta pregiata sul nostro sistema economico e con conseguenze positive per l'occupazione su un ampio e qualificato indotto di medie e piccole industrie;

l'azienda genovese ha già acquisito commesse per un importo complessivo di oltre mille miliardi, equivalenti ad un milione di ore lavorative —:

quali misure di intervento intenda prendere il Governo, oltre a quelle già adottate nell'incontro con i sindacati del 1° ottobre scorso;

se il Ministro non condivide l'opportunità di sostenere la revoca dell'annunciato provvedimento di ricorso alla CIGS e lo sblocco delle procedure richieste per l'avvio delle commesse già acquisite dall'IRITECNA genovese. (4-18529)

PECORARO SCANIO. — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Gallipoli è stato sciolto il 30 settembre 1991 con decreto del Presidente della Repubblica n. 231 ai sensi della legge 22 luglio 1991 n. 221;

dopo lo scioglimento è indispensabile prevedere decise azioni delle forze dell'ordine e degli organi giudiziari per smantellare le organizzazioni malavitose operanti nel territorio ed i loro legami anche nella burocrazia comunale;

per realizzare una vera azione di risanamento sociale è necessario prevedere particolari interventi per l'occupazione e per il potenziamento dei servizi (scuola, assistenza, formazione...) nei comuni interessati dai suddetti provvedimenti —:

dal Ministro dell'interno:

se i rapporti dei commissari di gestione del comune di Gallipoli abbiano provveduto alla risoluzione di tutti i contratti sospetti, alla verifica, alla denuncia e alla sospensione dei dipendenti comunali risultati collegati alla malavita; all'adozione di quei provvedimenti regolamentari e organizzati per garantire la massima trasparenza delle future gestioni;

se abbia potenziato l'attività di polizia nel territorio del comune di Gallipoli dopo lo scioglimento del consiglio comunale e quali esiti abbia tale azione contro la malavita organizzata;

se siano stati previsti stanziamenti adeguati per l'attività dei commissari al fine di adottare misure organizzative anticamorra, ad esempio uffici per la trasparenza amministrativa;

dal ministro del lavoro se abbia predisposto precise azioni per incentivare l'occupazione nei comuni interessati da provvedimenti di scioglimento del consiglio comunale ed in ogni caso quali siano i progetti occupazionali preparati o approvati in relazione al comune di Gallipoli.

(4-18530)

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

nei primi giorni di ottobre, nella provincia di Milano e nella stessa città si sono verificati alcuni episodi di violenza che hanno come protagonisti extracomunitari;

un sedicenne è stato rapinato in pieno giorno, in Corso Buenos Aires, nel centro di Milano, da un immigrato;

l'assalitore era armato di un coltello e la somma rapinata è di tre milioni che il ragazzo doveva portare in banca per conto del padre;

a Cinisello Balzamo (Milano) un tunisino ha ferito un negoziante « colpevo-

le » di aver testimoniato contro il cognato dell'extracomunitario durante un processo;

il negoziante è stato raggiunto da quattro coltellate —;

quali misure il Ministro intenda adottare per prevenire il verificarsi dei sempre più frequenti episodi di criminalità ad opera di extracomunitari;

se il Ministro non intenda porre in essere un'indagine conoscitiva circa la presenza degli extracomunitari, la loro clandestinità e le attività svolte, lecite o meno;

quali misure il Ministro intenda adottare per impedire che il continuo flusso migratorio dai paesi extra-Cee accresca il disagio sociale e la povertà, contribuendo a rendere precaria la civile convivenza.

(4-18531)

PIVETTI. — *Al Ministro per gli affari sociali.* — Per sapere — premesso che:

una ricerca del Censis ha evidenziato come gli anziani svolgano ruoli sociali più importanti di quanto comunemente si ritenga;

in condizioni normali, cioè in assenza di emarginazione, gli anziani risultano ancora in grado di fornire un contributo sociale attivo;

le opportunità offerte agli anziani permangono tuttavia scarse e irrilevanti —;

quali misure il Ministro intenda adottare per offrire a tutti gli anziani opportunità concrete per il loro inserimento sociale;

se il Ministro non intenda porre in essere un'adeguata campagna d'informazione tendente a ridimensionare lo stereotipo della senilità come condizione sgradita e inutile, prospettando e sollecitando quelle attività di utilità sociale di cui dovrebbero rendersi promotrici le amministrazioni locali.

(4-18532)

PADOVAN. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

la legge 9 novembre 1988, n. 475, prevede l'arresto fino a 6 mesi e l'ammenda fino a lire 10 milioni per la ritardata presentazione della denuncia annuale dei rifiuti;

lo scopo primo della legge n. 475 del 1988, era quello di costituire un catasto rifiuti e consentire quindi alle Regioni la programmazione degli impianti di smaltimento —;

se risponda al vero che in molte regioni il catasto non è ancora perfezionato e, sulla base di questo, sono arrivati in ritardo molti moduli di presentazione della denuncia annuale dei rifiuti;

se non ritenga che, dato che l'articolo 9 prevede l'istruzione di un procedimento penale e che la relativa condanna determinerebbe l'impossibilità delle imprese a partecipare alla gara d'appalto pubblico con tutte le conseguenze economiche ed occupazionali che ne deriverebbero, dopo aver verificato se quanto esposto risponde al vero, occorra procedere al fine di evitare che i soggetti interessati alla denuncia annuale dei rifiuti, paghino dei prezzi penali e pecuniari non legati alla volontà di non procedere alla compilazione e consegna del modulo per la denuncia dei rifiuti, ma dovuti a disservizi e inadeguatezza dell'amministrazione. (4-18533)

MEO ZILIO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

i professori Barbiero Adele, Battistuzzi Adelina, Dotto Luciana, Paperini Bice, Montagna Giulia, Rosi Maria Teresa, Gorra Elena, Sartorato Ida, Cattaruzza Lodovico Alba, Piasentini Paola, Marzaroli Linda Bruna, Corigliano Vittorio, Johan De Johannis Rita, Maggio Lidia, Flora Teresa, Princivalle Maria Luisa, Favero Veneranda, Zanibellato Bruna, Zampieri Mirella, Lauzana Luciana, Renati Renata, Gadan Giuliana, insegnanti di Treviso, riscuotono la

pensione provvisoria dagli anni 1982/3/4/5/6 in attesa del decreto di pensione definitiva;

sin dal 1991 sollecitavano una accelerazione dell'iter del decreto al Provveditorato agli studi di Treviso; in quella sede venne loro promesso dai funzionari del Provveditorato stesso che della definizione delle loro pensioni si sarebbe occupato un opportuno ufficio;

recentemente il Provveditore Leotta ha fatto sapere che le pratiche sono ancora ferme al 1982 per mancanza di personale mentre risulta che i pensionati del 1988 abbiano avuto la pensione definitiva revisionata già due volte per cui al danno si aggiunge la beffa per chi attende da oltre dieci anni —;

che cosa si attenda per dare una definizione alle pratiche dei professori citati in premessa nel rispetto del diritto di chi, dopo una vita di lavoro, non chiede null'altro che ciò che gli spetta. (4-18534)

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

il comune di Castagneto Carducci (Livorno), dopo un iter incredibile di circa sette anni per espletare le pratiche, ha chiesto il pagamento dei diritti di segreteria sui condoni edilizi presentati nel 1986;

con delibera della giunta municipale n. 699 del 23 giugno 1992, attuativa del decreto-legge n. 289 del 20 maggio 1992 convertito in legge il 19 marzo 1993, n. 68, l'amministrazione comunale stabiliva che, oltre i diritti tecnici, i richiedenti dei condoni dovessero pagare i diritti di segreteria individuando tre fasce di lire 300 mila, lire 500 mila e un milione;

oltre cinquanta cittadini del comune di Castagneto Carducci (Livorno), ritenendo ingiusta se non addirittura vessatoria tale delibera, hanno inviato un documento al Prefetto di Livorno, in data 18 maggio 1993, chiedendo allo stesso di esprimersi in merito alla delibera stessa;

la legge n. 68 del 1993, all'articolo 10 lettera g), parla specificatamente di « concessioni di condono edilizio » e non di « concessioni di condono edilizio » —:

se non ritengano che la Giunta municipale con la delibera n. 699 del 1992 abbia dato una interpretazione dubbia e discutibile della legge n. 68 del 1993;

se non ritengano, quanto meno criticabile, che i cittadini debbano corrispondere alla amministrazione comunale di Castagneto Carducci una cifra non indifferente per disservizi ascrivibili, unicamente, al ritardo con il quale lo stesso ente locale ha espletato le pratiche dei condoni edilizi;

se non ritengano riscontrabile in questa vicenda una palese disparità di trattamento considerato che i molti condonandi, ai quali l'amministrazione di Castagneto Carducci ha rilasciato l'autorizzazione nei tempi stabiliti, hanno corrisposto una somma irrisoria, pare attorno alle 20 mila lire, mentre ad oltre cinquanta cittadini dello stesso Comune viene imposto un versamento per diritti di segreteria che va da un minimo di lire 300 mila fino ad un massimo di un milione;

se non ritengano pertanto giusto ed opportuno, ciascuno per quanto di competenza, attivare una ispezione ministeriale atta ad acclarare i motivi di un così grande ritardo nel rilascio delle concessioni di condono edilizio e per individuare possibili responsabilità;

infine, in caso di accertate responsabilità, quali iniziative intendano assumere nei confronti degli amministratori e dei funzionari che fossero stati causa di questo disservizio penalizzante per tanti cittadini del comune di Castagneto Carducci.

(4-18535)

TATARELLA, LO PORTO, TRANTINO, NANIA e VALENSISE. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al coordinamento delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

quali siano i termini dell'intesa raggiunta tra la società OTP del Togo, l'Enichem e l'Ente minerario siciliano per la cessione dell'ISAF di Gela, in particolare per gli aspetti collegati alle garanzie occupazionali;

se tra i termini dell'intesa, oltre alla cessione dell'impianto al costo simbolico di una lira, siano previste a carico dell'Enichem o della regione siciliana ulteriori interventi finanziari e a quale scopo;

se non ritenga legittime e fondate le preoccupazioni dei dipendenti dell'ISAF, in cassa integrazione ormai da 16 mesi, che sono impegnati da tempo in una dura azione di lotta per il timore di rimanere vittime incolpevoli di una ulteriore vicenda di dismissione dell'Enichem dal settore chimico;

se non ritenga che tale politica di dismissioni di importanti settori dell'industria del nostro paese a favore di altri Stati o di capitale privato estero, rischiano, se non inserite in un contesto di garanzia dei livelli occupazionali, di compromettere la già grave situazione di aree del Meridione che, come quella di Gela, sono già fortemente colpite dalla recessione e dalla perdita di importanti attività produttive;

quali iniziative intende adottare per salvaguardare e tutelare i lavoratori interessati favorendo, al tempo stesso, il concreto e rapido avvio di valide e stabili iniziative alternative che, non consentendo pilateschi comportamenti dell'Enichem, determinino nuove occasioni di sviluppo dell'economia dell'intera zona interessata.

(4-18536)

CANGEMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il 3 settembre 1993, la direzione ENEL SpA siciliana attraverso una conferenza stampa riservata a pochi intimi annunciava la decisione di chiudere in Sicilia le zone di Caltagirone, Milazzo,

Termini I., Sciacca, di 12 Agenzie, e di 57 nuclei decentrati nei piccoli comuni, oltre al declassamento della zona di Enna;

a livello nazionale i pesanti progetti di ristrutturazione notificati dall'ENEL SpA alle organizzazioni sindacali di categoria oltre che a comportare lo smantellamento di 47 zone e di oltre 200 agenzie su tutto il territorio nazionale, con l'azzeramento di saperi o competenze decentrate sul territorio ed al servizio della utenza, comporterà l'avvio di un processo di frammentazione dell'unità d'assetto della ex ENEL pubblica, e inevitabile tagli occupazionali valutabili sulle 30 mila unità;

nessuna garanzia viene data per il mantenimento dell'attuale qualità del servizio, tenuto conto che le « zone » rappresentano nell'ambito della articolazione organizzativa dell'ENEL la parte più a diretto contatto nel servizio all'utenza —:

se il Governo ritenga sia lecito perseguire « risparmi » di così ampia portata agendo su questa direttrice di soppressione delle strutture operative della distribuzione, trasferendo puri e semplici tagli in remunerazioni di capitale a tutto e certo danno degli utenti dei lavoratori e facendo uso spregiudicato degli appalti in violazione agli accordi sindacali, in modo particolare in Sicilia;

se sia operazione economicamente vantaggiosa smantellare ricchezza sociale a vantaggio dei futuri investitori;

se si sia considerato la realtà geografica ed economica di tali territori dove i tagli intervengono, spesso in realtà economicamente arretrate ed in comuni di medie dimensioni, distanti molte decine di chilometri dai capoluoghi di provincia, con la conseguente « via crucis » che gli utenti dovranno sobbarcarsi;

se non fossero altre e non siano ancora altre le direttrici su cui operare per ottenere quel necessario abbattimento dei costi tali da remunerare il capitale azionario;

se il Governo sia a conoscenza della struttura organizzativa dell'ENEL e di quali siano le aree a forte pesantezza burocratica, le doppie strutture, le zone di parassitismo dirigenziale e le strutture di facciata nate dalle clientele e da un Consiglio di Amministrazione inquisito;

se si abbia consapevolezza in ordine a quali fra gli investimenti previsti siano effettivamente utili;

se non si ritenga che in un ente di servizio come l'ENEL sia scelta quantomeno discutibile quella di avere come unici parametri di riferimento del benessere e della ricchezza i tassi di profilo da garantire alle future cordate confindustriali e multinazionali che si apprestano a spartirsi la golosa torta che rappresenta la privatizzazione dell'ENEL;

se il Governo non intenda intervenire immediatamente al fine di impedire che la Sicilia riceva un nuovo durissimo colpo sul piano dei livelli occupazionali e sul piano della qualità dei servizi. (4-18537)

TATARELLA. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

le utenze SIP per telefoni « cellulari » sono ormai alla mercè di chiunque voglia porsi abusivamente in ascolto delle conversazioni;

non è prevista alcuna limitazione alla vendita a privati delle apparecchiature atte al rilevamento dell'utenza, reperibili in ogni negozio di componentistica elettronica al modico costo di circa lire 500 mila;

tale pratica viola il diritto alla segretezza delle conversazioni, limitabile solo su richiesta dell'autorità giudiziaria;

tale situazione è contenuta in un esposto inviato in data 30 settembre 1993, dall'avvocato Filiberto Abbate ai ministri delle poste e delle telecomunicazioni, dell'interno ed alla Procura della Repubblica di Roma —:

se non si ritenga opportuno inibire l'uso di tali apparecchiature e vietarne la vendita al pubblico. (4-18538)

TATARELLA. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la SIP ha istituito il servizio di controllo del traffico telefonico, che, su richiesta dell'utente, viene trascritto mediante registrazione su appositi moduli recapitati a mezzo del servizio postale;

tale servizio rende noti il numero telefonico chiamato, la durata della conversazione, il numero di scatti addebitato e data ed ora della chiamata;

ai fini del riscontro degli importi addebitati non è necessario rendere noto il numero chiamato e che in tal modo ogni titolare d'utenza telefonica viene ad essere controllato analiticamente in tutti i rapporti telefonici interpersonali;

tale situazione è contenuta in un esposto inviato in data 30 settembre 1993, dall'avvocato Filiberto Abbate ai ministri delle poste e delle telecomunicazioni, dell'interno ed alla Procura della Repubblica di Roma —:

se non si evidenzino, nel suddetto servizio, gli estremi della violazione al diritto alla riservatezza di ciascun cittadino, non potendosi escludere a priori che a conoscere il traffico telefonico siano altre persone o Enti oltre ai dipendenti della SIP. (4-18539)

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

in data 22 febbraio 1989 la *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ha pubblicato la legge n. 54 del 15 febbraio 1989 « Norme sulla compilazione di documenti rilasciati a cittadini italiani nati in comuni ceduti dall'Italia ad altri Stati in base al trattato di pace »;

a tutt'oggi detta legge viene continuamente disattesa, sia in sede periferica che in sede centrale, financo a livello di strutture espressioni di Ministeri della Repubblica;

di conseguenza gli operatori continuano ad apporre sui documenti rilasciati ai cittadini italiani interessati dalla legge in oggetto sigle YU - EE - YUI, sigle del tutto antitetiche alle disposizioni di cui alla citata legge —:

quali iniziative immediate ed urgenti si intendano intraprendere e quali disposizioni applicative della norma si vogliono trasmettere ai Ministeri interessati nonché alle strutture periferiche dello Stato per fare sì che lo spirito e il senso della legge n. 54 del 1989 siano rispettati appieno e, con essi, siano rispettati appieno i diritti dei cittadini italiani interessati. (4-18540)

PECORARO SCANIO. — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il Consiglio comunale di Surbo è stato sciolto il 30 settembre 1991 con decreto del Presidente della Repubblica n. 231 ai sensi della legge 22 luglio 1991 n. 221;

dopo lo scioglimento è indispensabile prevedere decise azioni delle forze dell'ordine e degli organi giudiziari per smantellare le organizzazioni malavitose operanti nel territorio ed i loro legami anche nella burocrazia comunale;

per realizzare una vera azione di risanamento sociale è necessario prevedere particolari interventi per l'occupazione e per il potenziamento dei servizi (scuola, assistenza, formazione...) nei comuni interessati dai suddetti provvedimenti —:

dal ministro dell'interno:

se i rapporti dei commissari di gestione del comune di Surbo abbiano prov-

veduto alla risoluzione di tutti i contratti sospetti, alla verifica, alla denuncia e alla sospensione dei dipendenti comunali risultati collegati alla malavita; all'adozione di quei provvedimenti regolamentari e organizzati per garantire la massima trasparenza delle future gestioni;

se abbia potenziato l'attività di polizia nel territorio del comune di Surbo dopo lo scioglimento del consiglio comunale e quali esiti abbia tale azione contro la malavita organizzata;

se siano stati previsti stanziamenti adeguati per l'attività dei commissari al fine di adottare misure organizzative anticamorra, ad esempio uffici per la trasparenza amministrativa;

dal ministro del lavoro:

se abbia predisposto precise azioni per incentivare l'occupazione nei comuni interessati da provvedimenti di scioglimento del consiglio comunale ed in ogni caso quali siano i progetti occupazionali preparati o approvati in relazione al comune di Surbo. (4-18541)

Apposizione di una firma ad interrogazioni.

L'interrogazione Larizza n. 3-01487, pubblicata nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta del 30 settembre 1993, è stata successivamente sottoscritta anche dall'onorevole Castagnola.

L'interrogazione Piscitello ed altri n. 4-17942 pubblicata nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta del 23 settembre 1993, è stata successivamente sottoscritta anche dall'onorevole Orlando.

Ritiro di un documento di sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interpellanza Tripodi ed altri n. 2-01022 del 6 ottobre 1993.

ERRATA CORRIGE

Nell'*allegato B* ai resoconti della seduta del 7 ottobre 1993, a pagina 14203, seconda colonna, quarta riga, deve leggersi: « alla convocazione dei comizi elettorali » e non: « alla convocazione dei compiti elettorali », come stampato; sempe nella stessa colonna, dodicesima riga, deve leggersi: « detta esclusione » e non: « detta conclusione », come stampato.

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

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

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

nel periodo aprile 1991-giugno 1992 è stata effettuata la ristrutturazione della linea ferroviaria Biella-Novara;

tale ristrutturazione venne motivata dalle F.S. per ridurre tempi di percorrenza, eliminare disfunzioni causate dai vecchi sistemi di comando dei passaggi a livello incustoditi, migliorare la percorribilità con la sostituzione del materiale fisso, ridurre i costi di esercizio eliminando ben sette presidi su dieci delle stazioni;

la collettività ha sopportato i disagi legati a questa ristrutturazione nella prospettiva che questa avrebbe portato ad un sensibile miglioramento del servizio;

in termini economici l'operazione è costata circa trenta miliardi di lire;

a lavori ultimati ed a linea riattivata i tempi di percorrenza si sono rivelati non solo uguali ai precedenti ma addirittura dilatati, le nuove automazioni dei passaggi a livello provocano disservizi con il loro cattivo funzionamento, l'eliminazione dei doppi binari nella maggior parte delle stazioni ha contribuito ad aumentare ulteriormente i tempi;

il materiale rotabile è obsoleto in quanto buona parte di questo ha un'età che si avvicina al mezzo secolo, indecoroso in quanto la pulizia è quasi inesistente, insicuro in quanto in più occasioni si sono verificate rotture con immissione di gas di scarico nelle carrozze, inadeguato in quanto illuminazione e riscaldamento non sono funzionali;

è di questi giorni la notizia di consistenti aumenti di tariffe ed abbonamenti —

come si intenda intervenire tempestivamente per ovviare ai problemi sopra esposti, al fine di produrre i benefici programmati per i viaggiatori i quali a tutt'oggi sono stati soltanto finanziatori delle opere nella loro veste di contribuenti e cittadini vessati nella loro veste di utenti.

(4-13705)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. precisano che le spese sostenute per i lavori di armamento, opere civili e tecnologie sulla linea Biella-Novara ammontano a lire 18 miliardi e 400 milioni.*

Per un motivo di contenimento di spesa indispensabile alla riorganizzazione della Società, alcune stazioni della linea succitata sono state disabilite e trasformate in fermate, provvedendo, però, ad istituire punti vendita a terra di biglietti, presso esercenti commerciali.

Per quanto riguarda i disservizi causati dai passaggi a livello di recente automazione, le ferrovie dello Stato fanno presente che il verificarsi degli inconvenienti è da porre in relazione con il periodo iniziale di funzionamento degli apparati; non vi è motivo di dubitare che le tecnologie introdotte sulla linea possano non incidere favorevolmente sulla regolarità dei collegamenti.

Le ferrovie dello Stato fanno sapere che da un sondaggio effettuato sulla circolazione ferroviaria della Biella-Novara, riferito al mese di aprile 1993, è emerso che su un totale di 696 treni circolanti, 472 (67,81 per cento) sono giunti in orario, 174 (25 per cento) hanno registrato un ritardo tra 1 e 5 minuti, 47 (6,75 per cento) hanno riportato un ritardo che va da 6 a 15 minuti ed, infine, 3 hanno fatto registrare dai 16 ai 30 minuti di ritardo.

Quanto al lamentato insufficiente livello di pulizia dei convogli utilizzati sulla linea in argomento, le ferrovie dello Stato riferiscono che, in relazione ad alcune specifiche osservazioni della clientela, è stato fatto intervenire il competente settore e che comunque, poiché trattasi di lagnanze relative agli arredi interni, sarà possibile pervenire ad una radicale eliminazione del problema esclusivamente con la sostituzione delle au

tomotrici della serie AIn 668-2400 con materiale rimorchiato più moderno.

Tale sostituzione sarà però graduale, perché legata alla disponibilità di automotrici più moderne su altre linee della rete, a sua volta connessa alla progressiva consegna di elettromotrici nuove destinate a linee di recente elettrificazione.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

GIORDANO ANGELINI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

con lettera del 5 dicembre 1992, la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ha risposto negativamente alla domanda della « Cooperativa Trasporto Riolo Terme » per l'istituzione di una autolinea ordinaria Riolo Terme-Bari, evidenziando tra le opposizioni come giustificata quella della società FS;

con lettera del 20 gennaio 1993 è stata accolta la richiesta della impresa Cannone di istituzione di una autolinea ordinaria Bari-Castrocaro-Risighella-Riolo Terme ritenendo che l'opposizione dell'ente FS « non appare giustificata »;

la firma in calce ad ambedue le lettere è della stessa persona —:

quali motivazioni hanno portato in così breve tempo a così contrastanti valutazioni. (4-13638)

RISPOSTA. — Si precisa che le due motivazioni, relative alle domande presentate rispettivamente dalla « Cooperativa Trasporto Riolo Terme » per l'istituzione di una autolinea ordinaria « Riolo Terme-Bari » che è stata definita negativamente con lettera n. 287 EM/OO del 5 dicembre 1992 e della « Impresa Cannone » per l'istituzione di una autolinea ordinaria « Bari-Castrocaro-Brisighella-Riolo Terme » che è stata definita positivamente con lettera n. 1156 - 1322 PU/15 del 20 gennaio 1993, sono differenti in quanto diversi sono i collegamenti che si effettuano.

Infatti, mentre l'autolinea ordinaria concessa è volta a collegare viaggiatori provenienti da Bari con le località Castrocaro e Brisighella, oltre che a Riolo Terme, di per sé priva di collegamenti ferroviari, l'autolinea ordinaria richiesta da Riolo Terme, al contrario, prevede acquisizione di viaggiatori da Riolo, Pescara, per Foggia, Canosa, Barletta, Trani, Bari e viceversa.

Appare quindi palese la netta diversità delle linee « de quibus » non comprendendo, la seconda linea, i centri termali di Castrocaro e Brisighella al proprio interno, i quali sono di per sé privi di collegamenti diretti con la Puglia sia su ferro che su gomma.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

a breve scadenza dovrebbero iniziare i lavori, nella stazione ferroviaria di Mantova, per la costruzione del sottopassaggio e l'elettrificazione di ulteriori 2 linee, riducendo l'attuale capacità da 2 linee elettrificate più 5 non, a 4 linee elettrificate più 1 non;

l'elettrificazione tende a trasformare Mantova in stazione di passaggio togliendo il Deposito di locomotive come invece risulta essere strategicamente data la sua posizione geografica;

si deve evitare la sostituzione dei treni con gli autobus sia per economicità, sia perché spesso gli utenti non trovano sufficienti posti e quindi rimangono senza servizio, sia perché si abitua l'utente al disuso del servizio ferroviario aumentando il traffico automobilistico;

le linee Mantova-Milano e Mantova-Verona soddisfano le richieste anche se in modo non ottimale, mentre la linea Mantova-Bologna offre un servizio decisamente criticabile;

con opportune coincidenze si renderebbe funzionale non solo il tratto Mantova-Bologna ma anche con le città di Firenze e Roma;

con l'orario estivo si prevede una sola corsa da Mantova, partenza ore 06.19, a

Bologna arrivo ore 07.55, quando sono perse tutte le coincidenze con Firenze e Roma;

sulla linea Mantova-Monselice sono state soppresse le corse domenicali pur essendo, quelle pomeridiane, fortemente frequentate;

il traffico merci è sempre più penalizzato rendendolo quindi sempre meno utilizzato;

la « riorganizzazione » di tutte le linee porterà alla perdita di numerosi posti di lavoro;

attualmente si procede al mantenimento della « visuale » con mezzo meccanico che indiscriminatamente saccheggia la flora e la fauna non essendoci nessun tipo di controllo sulle stesse e sulla linea ferroviaria;

le province autonome di Trento e di Bolzano si sono opposte alla soppressione dei treni domenicali sulle linee Trento-Primolano e Bolzano-Merano ottenendone il ripristino -:

quando inizieranno i lavori per l'elettrificazione ed il sottopassaggio nella stazione di Mantova;

se la riduzione delle linee sia da ritenersi momentanea per l'esecuzione dei lavori o definitiva;

se i disservizi rispondano a scelta strategica, considerato che le società di servizio alternativo su gomma hanno sede nel Centro e nel Sud Italia;

se non si ravvisi l'utilità e la necessità di ottimizzare gli orari sulle linee mantovane al fine di rendere fattive le coincidenze con altre linee per Bologna-Firenze-Roma;

se non si ravvisi l'opportunità di treni diretti da Mantova a Bologna con fermata a Suzzara-Carpi-Modena;

se non si ravvisi l'opportunità di un anno di prova delle tre seguenti corse:

1) Mantova (ore 06.10) - Suzzara (ore 06.26) - Carpi (ore 06.45) - Modena

(ore 06.57) - Bologna (ore 07.25) (essendo il primo treno fermato anche a Gonzaga e Role);

2) Mantova (ore 11.10) - Suzzara (ore 11.26) - Carpi (ore 11.45) - Modena (ore 11.57) - Bologna (ore 12.25);

3) Mantova (ore 18.45) - Suzzara (ore 19.01) - Carpi (ore 19.20) - Modena (ore 19.31) - Bologna (ore 20.00);

4) Bologna (ore 07.35) - Modena (ore 08.03) - Carpi (ore 08.14) - Suzzara (ore 08.34) - Mantova (ore 08.50);

5) Bologna (ore 13.35) - Modena (ore 14.03) - Carpi (ore 14.14) - Suzzara (ore 14.34) - Mantova (ore 14.50);

6) Bologna (ore 21.00) - Modena (ore 21.28) - Carpi (ore 21.39) - Suzzara (ore 21.59) - Mantova (ore 22.15) (essendo l'ultimo treno fermato anche a Role e Gonzaga);

se non si ravvisi l'utilità di tenere sulla linea domenicale Mantova-Monselice una corsa al mattino ed altre al pomeriggio con particolare evidenza per le corse del TV 5565 da Mantova alle ore 13.25 ed ancora del TV 5565 da Monselice con arrivo a Mantova alle ore 18.37;

se non ritenga utile promuovere un incontro con i rappresentanti delle attività produttive per ottimizzare un sistema di trasporto merci;

quali ammortizzatori sociali si intendano porre in essere per chi sarà colpito dalla diminuzione dei posti di lavoro e se questi colpiranno solo quelle facenti capo al compartimento di Mantova;

se non si ravvisi l'utilità di attuare un servizio di « visuale » con un maggior rispetto della flora e della fauna procedendo nel contempo, ad un controllo maggiore dell'efficienza della linea;

se non si ravvisi l'opportunità di promuovere uno studio atto a valutare l'utilità di collegare i centri urbani industriali di Ostiglia e Poggio Busco, con Mantova. (4-12013)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato S.p.A. riferisce che nell'aprile 1992 ha definito, con gli enti locali di Mantova, comune e provincia, un « Protocollo di accordo per il riassetto ferroviario del nodo di Mantova » e considera di rilevante interesse la risoluzione dei problemi per le interconnessioni sia con il sistema dei trasporti in Lombardia e nell'Area Mantovana, sia con il sistema delle comunicazioni nazionali ed internazionali.*

Viene così previsto, nel quadro di un nuovo e più funzionale sistema di mobilità, il potenziamento delle strutture merci attualmente attestate negli scali di Mantova Frassinè, S. Antonio Mantovano e Bozzolo allo scopo di riqualificare la stazione di Mantova specializzandola per il servizio viaggiatori.

Al riordino del servizio ferroviario merci e viaggiatori dovrà corrispondere la riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma con la realizzazione di un sistema viaggiatori ferro-gomma integrato con la nuova stazione autocorriere prevista dall'amministrazione comunale in Via A. Pitentino in fregio alla ferrovia.

La riqualificazione e la valorizzazione della stazione di Mantova e delle aree ferroviarie, che si renderanno disponibili in fasi successive, consentiranno il riassetto urbano ed il recupero ambientale (con la realizzazione di un parco, ad uso della cittadinanza, compreso nell'area tra la ferrovia ed il lago), un migliore assetto degli impianti ferroviari e il finanziamento degli interventi necessari per:

i collegamenti infrastrutturali a servizio del porto fluviale di Mantova-Valdaro ed il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie merci;

la soppressione dei due passaggi a livello sulla linea Mantova-Monselice alle progressive Km. 91+128 (Ospedale) e 92+775 (Zona stadio - Via Brennero - Via Ceresè);

l'integrazione della futura nuova auto-stazione con gli impianti delle ferrovie dello Stato;

la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale a servizio degli impianti ferroviari e della nuova autostazione in grado di

consentire anche il collegamento del parco prospiciente il Lago Superiore con V.le Tazio Nuvolari e Via A. Pitentino.

I progetti per la realizzazione delle opere verranno effettuati in accordo e collaborazione fra gli enti locali e le ferrovie dello Stato e la realizzazione dei vari punti del « Protocollo » sarà prevista con specifici Accordi di Programma che definiranno i progetti, la disponibilità delle risorse economiche ed i tempi di realizzazione.

Fino a questo momento il citato Protocollo non è ancora stato ratificato dal comune di Mantova anche per le note vicissitudini politiche che hanno comportato la formazione di due giunte in pochi mesi; non sussistono invece difficoltà da parte della regione, della provincia e delle ferrovie dello Stato che, con l'occasione, riconfermano la disponibilità alla collaborazione con le realtà locali.

Sono in corso interventi di ammodernamento tecnologico sulle linee del nodo di Mantova tali da aumentare la potenzialità e la sicurezza e consentire il mantenimento del servizio in un'ottica di economicità di gestione.

Più in particolare è prevista la realizzazione del Sistema di Comando Traffico Centralizzato sulle linee:

Mantova-Dossobuono (Verona), con un intervento finanziario per circa 11 miliardi, che sarà in esercizio nell'ottobre 1993;

Mantova-Monselice, con un intervento per circa 16 miliardi, che sarà in esercizio nella primavera del 1994;

Mantova-Modena, con un intervento finanziario per circa 20 miliardi, che sarà in esercizio nella primavera del 1995.

Per le linee sopra citate è stata deliberata anche l'elettificazione che verrà completata non appena saranno disponibili le risorse economiche.

Nella stazione di Mantova sono in corso i lavori per la sistemazione a piano regolatore della stazione, con termine previsto per la primavera del 1994, per la costruzione delle pensiline sul secondo e terzo marcia-

piede e del sottopasso che collegherà i cinque binari e potrà permettere in un prossimo futuro il collegamento pedonale diretto dal parco del lago a Piazza Don Leoni. È previsto anche l'allargamento del secondo marciapiede.

I lavori relativi al sottopasso, che avvengono necessariamente con la sospensione del servizio ferroviario in due binari per ogni fase di avanzamento dei lavori, termineranno entro l'inverno 1993; per ovviare ai disagi temporanei dei viaggiatori è stato attrezzato un marciapiede provvisorio sul 6° binario.

Per quanto riguarda il problema dell'esuberanza del personale sulle linee interessate dall'automazione, questo sarà affrontato con le Organizzazioni Sindacali secondo gli accordi previsti dal CCNL che prevedono l'utilizzazione di diverse forme di ammortizzatori sociali quali il pre-pensionamento, la mobilità esterna verso gli altri enti e la mobilità interna verso altre qualifiche e impianti.

L'importanza di un nodo ferroviario risulta tale in base ai servizi offerti, non sempre per la presenza di particolari impianti di esclusivo servizio interno.

È opportuno ricordare che la presenza di depositi locomotive e officine, va raccordata alla organizzazione del servizio ed alla ottimizzazione dei costi di gestione delle strutture operative e dei mezzi.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori va sottolineato che Mantova è ritenuto nodo ferroviario strategicamente importante. I disservizi più pesanti sono stati causati dai lavori rimasti interrotti per quattro anni, tra il 1988 e il 1992, fra Suzzara e Carpi sulla linea Mantova-Modena.

La recente decisione delle ferrovie dello Stato di sostituire alcuni treni festivi poco frequentati con bus, è dovuta all'indilazionabile necessità di razionalizzazione dei costi del servizio resa ancora più urgente dalle limitate risorse economiche disponibili di cui ai Contratti di Programma e di Servizio.

La strategia della Divisione Trasporto Locale è quella di potenziare l'offerta rafforzando in primo luogo i servizi nelle aree congestionate e promuovendo una forte integrazione e diversificazione nell'utilizzo dei vettori sulla base dell'analisi della domanda

in modo tale da garantire un sistema coordinato di trasporto pubblico, in accordo con gli enti locali — regioni, province, comuni complessivamente attrattivo per la clientela e raramente alternativo al trasporto privato.

In particolare per quanto riguarda i collegamenti Mantova-Bologna, va sottolineato che esistono serie difficoltà di ricevimento nella stazione di Bologna negli orari di punta e per la saturazione nel tratto Modena-Bologna.

Comunque il nuovo orario ferroviario estivo '93, consente ai viaggiatori provenienti da Mantova con il treno regionale 5553 delle ore 6.15, con arrivo a Bologna alle ore 7.56, il proseguimento per Firenze-Roma con l'IC 503 alle ore 8.34 con arrivo a Firenze Rifredi alle ore 9.21 e Roma Termini alle ore 11.05, con l'Espresso 205 alle ore 8.45 con arrivo a Firenze SMN alle ore 9.50 e Roma Termini alle ore 11.25, oppure con l'IC 505 alle ore 9.14 con arrivo a Firenze Rifredi alle ore 10.02 ed a Roma Termini alle ore 11.45.

L'offerta di servizi sulla linea Poggio Rusco-Ostiglia-Mantova è garantita con il nuovo orario estivo '93 da tre collegamenti per Poggio Rusco in partenza da Mantova alle ore 6.20, 13.25 e 17.32 con coincidenza a Nogara e con tempi di viaggio compresi tra 57' e 60', mentre i collegamenti da Poggio Rusco per Mantova sono alle ore 6.18, 9.04 (diretto), 13.39, 17.35, 19.24 con coincidenza a Nogara e con tempi di viaggio compresi tra 57' e 66'.

Lavori in corso sulla linea Bologna-Nogara-Verona non consentono, in questo momento, di introdurre sostanziali modifiche nell'offerta e comunque ulteriori richieste di nuovi collegamenti devono essere supportate da un'analisi della domanda anche per realizzare una vera integrazione con altri vettori.

Oggi il lavoro possibile è relativo al miglioramento delle coincidenze nei nodi di Modena sulla direttrice Milano-Bologna e di Nogara sulla direttrice Bologna-Verona in stretta sinergia con gli enti Locali.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

con interrogazione n. 4/08402 del 2 dicembre 1992, si chiedeva al Ministro della pubblica istruzione quali fossero i motivi per cui l'autonomia della sede dell'istituto tecnico industriale statale « Belluzzi » di San Lazzaro di Savena (BO) non fosse stata concessa, nonostante la lettera del Ministero della pubblica istruzione n. 1408 del 19 maggio 1992 che l'aveva annunciata;

nell'occasione si chiedeva, altresì, di sapere quando sarebbe stata concessa tale autonomia rispettando così i dettati degli organi competenti, quali la provincia di Bologna, il consiglio scolastico provinciale ed il provveditorato agli studi di Bologna;

il Ministro della pubblica istruzione rispondeva a tale interrogazione precisando di aver accolto la richiesta di autonomia della sezione di San Lazzaro, dipendente dall'istituto tecnico industriale statale « Belluzzi » di Bologna, con provvedimento avente efficacia dall'inizio dell'anno scolastico successivo alla data di registrazione del provvedimento stesso da parte della Corte dei conti;

il Ministro precisava, altresì, che detta registrazione non essendo avvenuta prima dell'inizio dell'anno scolastico, si era reso impossibile attivare la nuova istituzione a decorrere dal 1° settembre 1992;

la delibera di autonomia, espressa con provvedimento 19 maggio 1992 protocollo 1408 del Ministro della pubblica istruzione risulta bloccata presso la Corte dei conti per ragioni sconosciute —:

quali iniziative urgenti intenda adottare per assicurare la concreta esecuzione di tale decisione e quali siano i reali motivi del ritardo in merito. (4-14314)

RISPOSTA. — *In ordine alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare in oggetto, si fa presente che questo Ministero ha deciso di subordinare l'effica-*

cia del provvedimento di autonomia della sezione industriale al S. Lazzaro di Savena (dipendente dall'istituto industriale « Belluzzi » di Bologna) — adottato nel piano di razionalizzazione relativo all'anno scolastico 1992/93 — alla registrazione del medesimo da parte degli organi di controllo poiché per detta sezione si prevedevano 22 classi funzionanti a decorrere dal 1° settembre 1992 numero inferiore ai parametri previsti dalla normativa vigente in materia (25 classi).

Occorre precisare a tale riguardo che l'iter del decreto istitutivo risulta molto complesso in quanto il medesimo deve essere sottoposto alle controfirme del Ministero dell'interno e a quella del Ministero del tesoro per il tramite della Ragioneria centrale.

Alla medesima Ragioneria occorre fornire preventivamente i dati sui singoli bilanci per l'anno scolastico in cui avviene l'istituzione e per quello precedente, al fine di verificare la minore o maggiore spesa che si dovrà sostenere (soprattutto per le scuole che si sdoppiano o che incrementano il tipo o il numero di sezioni o di corso).

Tali adempimenti, che hanno riguardato nell'anno in esame 58 provvedimenti, sono stati subordinati alla predisposizione dei bilanci preventivi 1993.

È da osservare, inoltre che, ottenute le controfirme del Ministero del tesoro, il decreto dovrà essere inviato agli organi di controllo con la documentazione prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1407 del 1968.

A tale fine questa Amministrazione ha già sollecitato l'amministrazione provinciale perché la documentazione già inviata dal competente ente locale sia integrata, con la deliberazione di formale assunzione degli oneri di legge e dei certificati di salubrità e di prevenzione incendi per i locali in uso alla scuola in parola.

Si desidera, comunque, assicurare che questa Amministrazione continuerà a seguire l'iter del decreto e non mancherà di dare immediata attuazione al medesimo appena saranno ottemperate le formalità di competenza da parte degli organi di controllo.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

BERTEZZOLO. — *Ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

secondo il quotidiano *Il Manifesto* del 6 novembre 1992 l'Agusta avrebbe venduto alle Filippine 8 aerei S-211 e 18 SF-260 utilizzabili in operazioni antiguerriglia;

sempre secondo il citato giornale l'ambasciatore italiano a Manila si sarebbe dato molto da fare per questo contratto e lo considererebbe un trionfo personale —:

se la notizia sia veritiera — visto che le Filippine sono in guerra e sono nel libro nero di Amnesty International per le violazioni dei diritti umani — se non ritiene incompatibile il contratto con l'articolo 1 della legge n. 185 del 1990 che vieta l'esportazione di armi a paesi belligeranti o che non rispettino i diritti umani e pertanto di non concedere le prescritte autorizzazioni per la vendita dei predetti aerei;

se non ritengano di prendere provvedimenti nei confronti del diplomatico trasformatosi in piazzista di armi. (4-09415)

RISPOSTA. — 1. Secondo l'onorevole interrogante, la presunta illegalità della esportazione verso le Filippine di velivoli da addestramento IF260 e S211 si baserebbe essenzialmente su due presupposti:

il paese sarebbe « in stato di guerra »;

le Filippine sarebbero sul « libro nero » di Amnesty International in considerazione delle violazioni di diritti umani commesse.

In tali circostanze, secondo l'onorevole interrogante, si applicherebbero le norme di cui all'articolo 1, comma 6, lettere a) e d) della legge n. 185 del 1990, che vietano le esportazioni verso i paesi in stato di conflitto armato e rispettivamente verso i paesi i cui governi siano responsabili di accertate violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti dell'uomo.

Non si ritiene di poter trarre le conclusioni di cui sopra e ciò poiché:

per quel che attiene all'asserito « stato di guerra », il Governo, con delibera CISD del 3 agosto 1990 (par. 1.3.a), ha precisato che il divieto di esportazione deve essere applicato verso « gli Stati che siano coinvolti in situazioni di conflitto armato in atto ». Tale non può essere evidentemente il caso degli episodi di guerriglia nelle Filippine, che hanno carattere sporadico, comunque certamente non di aperto conflitto armato;

quanto alla questione delle asserite violazioni di diritti umani, si rileva che, se è vero che la legge n. 185/90 prevede (articolo 1, comma 6, lettera d) un divieto di esportazione e di transito dei materiali di armamento « verso i paesi i cui governi sono responsabili di accertate violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti dell'uomo », la portata di tale divieto è stata purtuttavia precisata, delimitata e circoscritta dal Governo che, con Delibera CISD del 3 agosto 1990, ha statuito che « il divieto di esportazione e di transito di materiale d'armamento dovrà applicarsi verso....gli Stati a carico dei quali gli organi competenti delle Nazioni unite (Commissione dei diritti dell'uomo, Consiglio economico e sociale, III Commissione dell'Assemblea Generale) abbiano emesso, per il periodo preso in considerazione, una pronuncia di accertata violazione dei diritti umani sulla quale l'Italia abbia espresso voto favorevole o, se partecipante in veste di osservatore, non abbia presentato dichiarazione contraria o riserva ».

Peraltro, con successiva Delibera del 12 dicembre 1991 (par. 1, lettera B), il CISD ha equiparato, ai formali accertamenti da parte dei competenti organi delle Nazioni Unite, quelli riconducibili alle appropriate, istanze della Cooperazione Politica Europea.

Pur gravi violazioni dei diritti umani, sia pure accertate da autorevoli organismi quali « Amnesty International », saranno quindi irrilevanti (ai fini dell'applicazione del divieto di cui all'articolo 1, comma 6, della legge n. 185/90) sino a quando i relativi accertamenti non saranno stati recepiti e fatti propri dalle competenti istanze delle Nazioni Unite e/o della Cooperazione Europea.

In relazione a quanto sopra, ed avuto riguardo al caso specifico, è noto che nessun accertamento in questo campo, a carico delle Filippine, è stato deliberato in sede ONU e/o di CPE.

2. Tutto ciò premesso, si precisa che l'istanza di autorizzazione all'esportazione in questione è stata attentamente e debitamente vagliata sotto il profilo politico e giuridico, sia dal Comitato Consultivo Interministeriale previsto dall'articolo 7 della legge n. 185/90, che dal Comitato di Coordinamento Interdirezionale istituito, in seno a questo Ministero, con decreto ministeriale del 28 agosto 1992. Ambedue i comitati hanno espresso parere favorevole.

Per quanto concerne in particolare il Comitato di Coordinamento Interdirezionale, dal verbale della seduta tenuta da tale comitato il 23 novembre 1992 — nel quale vengono precisati gli elementi in considerazione dei quali il comitato ha ritenuto che nel caso in esame non sussistesse alcun motivo ostativo alla concessione dell'esportazione — appare che il comitato ha valutato la situazione politica interna delle Filippine e ha accertato la non applicabilità nel caso in specie, per difetto di presupposti, del disposto della Delibera CISED del 3.8.1990 par. 1.3.a (ultimo capoverso). Il comitato ha infatti constatato che si è in presenza di materiale (velivoli da addestramento) non strategico, non destabilizzante né suscettibile di modificare gli equilibri militari dell'area, tanto è vero che esso non rientra in alcuna notifica alle Nazioni Unite a fini di iscrizione nel relativo Registro degli Armamenti Convenzionali.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Giacobazzo.

BOGHETTA, CAPRILI, FISCHETTI, BOLOGNESI, AZZOLINA e CALINI CANAVESI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro.* — Per sapere — premesso che:

attualmente circa 600 - 700 lavoratori dipendenti di varie imprese di puli-

mento garantiscono le pulizie e l'igiene dell'insieme delle strutture aeroportuali di Fiumicino;

il giorno 11 gennaio scorso è scaduto il termine per la presentazione delle offerte da parte delle imprese di pulizia per il rinnovo degli appalti sulla base di una somma decurtata dal 40 per cento rispetto a quella stanziata per il 1992 da parte della direzione del gruppo Alitalia;

questa decisione porterà a gravi carenze igieniche in una struttura decisiva del nostro sistema di trasporto nazionale ed internazionale;

fin dal 5 gennaio 1993, i lavoratori delle imprese di pulizia sostenuti dalle organizzazioni sindacali, sono entrati in sciopero creando ritardi nei voli, disagi per i passeggeri (mancanza di pasti caldi) e gravi carenze sul piano igienico che hanno dato luogo ad ispezioni dei servizi della USL competente, per difendere i livelli occupazionali e le loro condizioni contrattuali;

di fronte a tale grave situazione i dirigenti aziendali del gruppo Alitalia non hanno voluto partecipare ad un incontro organizzato dal Prefetto di Roma preoccupato dagli avvenimenti che coinvolgono l'aeroporto di Fiumicino;

i lavoratori dal 15 gennaio 1993, hanno provvisoriamente sospeso il loro sciopero ad oltranza in attesa di risposte positive da parte dell'Alitalia;

i sindacati CGIL - CISL - UIL del settore hanno indetto per il giorno 22 gennaio uno sciopero di solidarietà con i lavoratori delle imprese di pulizia di tutti i lavoratori del trasporto aereo dell'aeroporto di Fiumicino —:

con quali criteri vengono attribuiti gli appalti per le pulizie da parte dell'Alitalia per l'area aeroportuale di Fiumicino in quanto sembrerebbe che alcuni di essi siano stati affidati a trattativa privata;

quali garanzie occupazionali e contrattuali si intendono dare ai lavoratori delle imprese di pulizia, tra i quali molti

prestano la loro opera presso l'aeroporto in maniera continuativa da oltre 10 - 20 anni;

come i ministri interroganti intendano garantire la massima trasparenza e correttezza nell'assegnazione di tali appalti e quali iniziative intendono assumere per garantire i diritti dei lavoratori interessati. (4-09684)

RISPOSTA. — *Le procedure per l'affidamento dei servizi da parte del gruppo Alitalia prevedono, allo scopo di garantire le migliori condizioni di acquisto, una verifica di mercato e la definizione del contratto di fornitura tramite «una richiesta multipla di offerta».*

È prevista la presentazione delle offerte in conformità dei requisiti normativi e tecnici dei capitolati d'appalto, elaborati dalle singole unità operative in funzione delle specifiche esigenze e coerentemente con gli standards aziendali.

La richiesta di offerta non è pubblica, ma è limitata ai fornitori della società con determinati requisiti di idoneità, definiti in base ad esigenze e valutazioni aziendali.

Fatte salve le necessarie verifiche di congruità, l'appalto viene assegnato al miglior offerente.

Per quanto concerne l'area aeroportuale di Fiumicino, il gruppo Alitalia ha formalizzato la richiesta di offerta per il rinnovo dei contratti di pulizia scaduti il 31 dicembre 1992, invitando tutte le ditte di pulimento con le quali, alla predetta data, intratteneva rapporti.

In seguito all'affidamento di tali servizi di pulizia le aziende appaltatrici hanno manifestato la volontà di procedere ad una riduzione dell'orario di lavoro in atto e/o del personale occupato presso gli impianti aeroportuali.

Per tali motivi le organizzazioni sindacali del settore pulizia, unitamente a quelle del settore aeroportuale, hanno posto in essere una serie di manifestazioni di sciopero e di mobilitazione del personale per rivendicare il diritto alla tutela dell'occupazione e al mantenimento delle condizioni economico normative acquisite contrattualmente.

In seguito a diverse riunioni tenutesi anche presso la Prefettura di Roma si è determinato un chiarimento tra le parti, giungendosi alla revoca degli scioperi a seguito di intesa raggiunta il 31 gennaio 1993 stabilita presso l'Ufficio provinciale della massima occupazione di Roma.

Con gli accordi sottoscritti tra le ditte subentranti negli appalti e le OO.SS. è stata garantita l'occupazione di tutto il personale che in precedenza operava presso gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, nonché il trattamento economico e normativo preesistente a qualsiasi titolo.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

BOGHETTA, CAPRILI e FISCHETTI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

in data 12 agosto con delibera CIPE è stato avviato il processo di trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato;

nel dicembre del 1992 sono stati deliberati e nominati gli organi direttivi delle Ferrovie dello Stato SpA;

in tali organismi non è prevista la figura del Direttore Generale;

la legge n. 819 del 1973 riguardante l'OPAFS prevede che la Presidenza di tale ente sia nominata dal Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato;

pertanto l'OPAFS è priva del Presidente stesso con grave danno alle attività dell'ente stesso e sui servizi dovuti a ferrovieri —:

cosa intenda fare per ripristinare con urgenza la piena operatività dell'OPAFS;

come intenda superare la situazione di incertezza intervenuta a seguito della trasformazione in SpA dell'ente Ferrovie dello Stato. (4-10589)

RISPOSTA. — *A seguito della trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in Società per Azioni si è determinata l'impossibilità di nominare il Presidente e i Consiglieri di*

amministrazione dell'Opera di Assistenza e Previdenza per i Ferrovieri dello Stato (OPAFS).

Tali cariche erano infatti riservate in base alla legge istitutiva 14 dicembre 1973, n. 829 a figure soggettive non più presenti negli attuali organismi societari; in particolare il Presidente dell'OPAFS era il Direttore Generale dell'ex Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Per ovviare a tale situazione, in adesione al parere n. 268/89 espresso dalla 2^a Sezione del Consiglio di Stato e nell'intento di assicurare la continuità dell'attività istituzionale in attesa dell'apposita riforma legislativa, con decreto ministeriale 12.3.93, n. 56 T, si è provveduto allo scioglimento del Consiglio di amministrazione e del comitato Esecutivo dell'OPAFS e alla nomina di un Commissario Straordinario e di un Commissario Aggiunto che lo coadiuvi.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

l'istituto tecnico Belluzzi, con sede a San Lazzaro di Savena (BO) frequentato da circa 500 studenti e in cui operano 75 docenti, è tuttavia ancora una sezione staccata dall'istituto tecnico industriale Belluzzi di Bologna nonostante il parere favorevole all'autonomia espresso dagli organi a livello provinciale per l'autonomia;

il provvedimento del Ministero della pubblica istruzione prot. 1408 del 19 maggio 1992 ha sospeso *sine die* l'autonomia dell'istituto;

tale situazione complica la gestione di un istituto, come quello in questione, complessa per la presenza di laboratori ed attrezzature costose e rallenta le ulteriori potenzialità e la corrispondenza ai motivi per cui è stato istituito —:

quale sia l'intenzione del Ministro a proposito delle concessioni dell'autonomia dell'istituto tecnico Belluzzi di San Lazzaro. (4-13667)

RISPOSTA. — In ordine alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare in oggetto, si fa presente che questo Ministero ha deciso di subordinare l'efficacia del provvedimento di autonomia della sezione industriale al S. Lazzaro di Savena (dipendente dall'istituto industriale « Belluzzi » di Bologna) — adottato nel piano di razionalizzazione relativo all'anno scolastico 1992/93 — alla registrazione del medesimo da parte degli organi di controllo poiché per detta sezione si prevedevano 22 classi funzionanti a decorrere dal 1° settembre 1992 numero inferiore ai parametri previsti dalla normativa vigente in materia (25 classi).

Occorre precisare a tale riguardo che l'iter del decreto istitutivo risulta molto complesso in quanto il medesimo deve essere sottoposto alle controfirme del Ministero dell'interno e a quella del Ministero del tesoro per il tramite della Ragioneria centrale.

Alla medesima Ragioneria occorre fornire preventivamente i dati sui singoli bilanci per l'anno scolastico in cui avviene l'istituzione e per quello precedente, al fine di verificare la minore o maggiore spesa che si dovrà sostenere (soprattutto per le scuole che si sdoppiano o che incrementano il tipo o il numero di sezioni o di corso).

Tali adempimenti, che hanno riguardato nell'anno in esame 58 provvedimenti, sono stati subordinati alla predisposizione dei bilanci preventivi 1993.

È da osservare, inoltre che, ottenute le controfirme del Ministero del tesoro, il decreto dovrà essere inviato agli organi di controllo con la documentazione prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1407 del 1968.

A tale fine questa Amministrazione ha già sollecitato l'amministrazione provinciale perché la documentazione già inviata dal competente ente locale sia integrata, con la deliberazione di formale assunzione degli oneri di legge e dei certificati di salubrità e di prevenzione incendi per i locali in uso alla scuola in parola.

Si desidera, comunque, assicurare che questa Amministrazione continuerà a seguire l'iter del decreto e non mancherà di dare immediata attuazione al medesimo appena

saranno ottemperate le formalità di competenza da parte degli organi di controllo.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

nonostante sia da tempo ultimata la nuova sede della Motorizzazione civile di Bologna in zona Roveri;

anche ultimamente in sede di risposta all'interrogazione n. 4-10265 datata 7 giugno 1993 si indicava una apertura della nuova sede in tempi brevi;

non è chiaro se già vi sia personale qualificato all'uso dei computers e della modulistica nuova in caso di trasferimento;

il nuovo stabile rischia l'abbandono: mancate pulizie, un telefono per la Motorizzazione e uno per il pubblico, un ufficio postale (balisare per il lavoro da svolgere) è pronto da un anno con il personale già destinato;

il permanere di due uffici, uno in centro l'altro in periferia, è causa di notevoli ritardi;

comunque la situazione nella vecchia sede è tale che ogni lunedì si ripetono scene di caos, causa la mancata organizzazione adeguata alle richieste dell'utenza e delle agenzie;

si lamenta la difficoltà e a volte impossibilità di accedere ad un servizio dovuto;

vi sono rischi anche per l'attività lavorativa visto che i proprietari di camion che consegnano il libretto di circolazione non possono lavorare fino alla restituzione —:

cosa intenda fare per affrettare i tempi del trasferimento della MTCT nella nuova sede;

quali tempi esattamente siano previsti per far terminare la situazione caotica

in cui è coinvolta settimanalmente l'utenza nella sede della MTCT di Bovi Campeggi. (4-16428)

RISPOSTA. — *Nell'ambito del programma di realizzazione di Centri della Motorizzazione Civile sul territorio nazionale per l'adempimento dei propri compiti d'istituto, è stata di recente ultimata la costruzione dell'impianto M.C.T.C. di Bologna.*

Premesso che a tutt'oggi l'Ufficio provinciale di Bologna è operativo per l'esecuzione delle operazioni di revisione degli autoveicoli, si rende noto che perché l'impianto possa adempiere anche a tutti i compiti istituzionali dell'amministrazione, restano da definire aspetti relativi al collegamento interno dei terminali posti nei vari uffici, ai telefoni ed alle pulizie.

Per la risoluzione di quanto sopra sono già stati da tempo attivati i dovuti collegamenti con le amministrazioni interessate. Si è in attesa infatti che l'Ufficio Tecnico Erariale, a seguito di apposita gara gestita da questa amministrazione per il collegamento dei terminali posti nei vari uffici con il computer centrale, esprima il proprio visto di congruità circa le offerte prodotte da alcune ditte specializzate nel settore informatico.

A questo proposito si comunica che, il centro è a oggi in grado di colloquiare via terminale con la Direzione Generale ed è attivato per il rilascio delle carte di circolazione.

Si informa altresì che il personale è già qualificato all'uso del computer e che non sono previste nuove modulistiche rispetto a quelle attualmente in uso.

Per ciò che concerne più specificatamente le linee telefoniche, si fa presente che già da tempo è attivata una linea esterna e che la ditta installatrice del centralino deve provvedere al suo allacciamento. Espletata questa procedura l'Ufficio Tecnico Erariale provvederà al collaudo dell'intero impianto.

Lo stesso Ufficio Tecnico Erariale deve esprimere il proprio visto di congruità circa la ripartizione delle somme, già accreditate dalla Direzione Generale nell'ambito del contratto di pulizia, per l'esecuzione delle stesse nella nuova sede prima della sua occupa-

zione e da questo momento alla scadenza del contratto.

Per quanto sopra esposto si precisa che, una volta acquisiti i pareri dell'Ufficio tecnico erariale, l'Ufficio provinciale di Bologna sarà reso completamente operativo.

Sarà cura pertanto dell'amministrazione operare affinché i citati pareri vengano espressi nei tempi più rapidi.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

il decreto n. 332 del 3 agosto 1990 relativo all'entrata in vigore dei programmi d'esame per il conseguimento della patente di guida e le modalità di svolgimento degli esami;

per quanto riguarda l'handicap dei sordomuti (riconosciuti dalla legge n. 381 del 26 maggio 1970) e visto l'articolo 2 (criteri per l'effettuazione della prova teorica) al paragrafo 2.1 (esami di teoria), si fa presente che la menomazione di un sordomuto non è solamente l'udito, ma anche la scarsa conoscenza della lingua italiana e di conseguenza si è impossibilitati a comprendere i « vocaboli » e la costruzione delle frasi è spesso incomprensibile per chi ha un handicap di questo tipo;

che per sordomuto si intende il sordo prelinguale e cioè la persona sorda dalla nascita o dall'infanzia che ha appreso a parlare attraverso la vista e il tatto, anziché attraverso l'udito;

che l'interrogante è seriamente preoccupato circa i nuovi sistemi entrati in vigore in questi ultimi tempi per l'esame di teoria per conseguire la patente di guida con riferimento alle persone sordomute, e che si ribadisce che per la persona sordomuta è praticamente impossibile superare questa nuova prova teorica a mezzo quiz in quanto è ben noto che il sordomuto ha un bagaglio di vocaboli molto ridotto, riferito principalmente a sole cose o fatti

concreti, ed incontra notevolissime difficoltà nella comprensione del linguaggio, soprattutto scritto;

che si ha infatti la netta sensazione, che l'interrogante continua a sostenere in tante occasioni, che gli udenti, dalle Autorità all'ultimo uomo della strada, non hanno ancora capito che cos'è la sordità, che cosa comporta la sordità —:

se intenda modificare il decreto sopra citato e in particolare l'articolo 2 prevedendo che gli esami teorici per il conseguimento delle patenti di categoria A e B speciali vengano effettuati mediante questionari scritti con il metodo « orale ».

(4-09851)

RISPOSTA. — L'esigenza prospettata è stata risolta in ambito amministrativo in quanto la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di questo Ministero, con circolare D.G. n. 36 del 9 febbraio 1993, ha impartito disposizioni ai dipendenti Uffici provinciali, finalizzate a consentire ai sordomuti l'effettuazione dell'esame teorico per il conseguimento della patente di guida con il metodo « orale » e quindi con l'ausilio di un interprete della comunicazione gestuale.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

i motivi che hanno spinto le ferrovie dello Stato a ridurre il numero delle fermate dei principali treni a lunga percorrenza in alcune stazioni del Lazio. In particolare con il nuovo orario in vigore dal 23 maggio saranno soppresse le fermate alla stazione di Tarquinia come di seguito elencato:

per Roma: 15,24; 18,37; 20,31 e 22,48;

da Roma: 13,20; 14,20 e 16,20.

stessa sorte toccherà, ad esempio, alla cittadina di Santa Marinella ed in generale a quasi tutte le cittadine di media grandezza in Italia;

se non ritenga che questo fatto oltre a danneggiare gravemente i pendolari possa alimentare il traffico veicolare con ripercussioni sulla qualità dell'aria e, in generale, della vita, proprio adesso che la stazione estiva ormai alle porte aumenta il flusso di passeggeri verso le località turistiche, le FFSS « isolano » molte città italiane con gravi danni per l'economia di queste ultime; questo provvedimento, inoltre, accrescerà « l'affollamento » dei rimanenti treni con disagi per gli utenti e pericolosi sovraccarichi;

se non ritenga urgente un intervento per far recedere le FFSS da questo provvedimento che fa pagare agli utenti gli sperperi e gli scandali che hanno contrassegnato la storia, anche recente, dell'Ente ferrovie dello Stato. (4-13929)

RISPOSTA. — *In base a quanto riferiscono le Ferrovie dello Stato S.p.A., sulla direttrice Genova-Roma sono state ripristinate, con provvedimento immediato, le seguenti fermate precedentemente soppresse dall'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario estivo in vigore dal 23.5.1993:*

tr. 2043 a Carrara Avenza;

tr. 2045 a Camogli-S. Margherita;

tr. 2046 a Sarzana;

tr. 2047 a Recco-Sarzana;

tr. 2049 a S. Margherita;

tr. 2048 a Carrara Avenza-Pietrasanta;

tr. 2050 a S. Margherita;

tr. 2052 a Carrara Avenza-Sarzana;

tr. 2441 a S. Vincenzo (gg. festivi);

tr. 2447 a Rosignano-S. Marinella;

tr. 2451 a S. Vincenzo (gg. festivi) - Tarquinia;

tr. 2453 a Rosignano;

tr. 2446 a Rosignano (gg. sabato e festivi);

tr. 2448 a S. Marinella-Tarquinia;

tr. 2450 a S. Vincenzo.

In particolare, per quanto riguarda la stazione di Tarquinia, fermeranno anche i seguenti treni:

2440, 2442, 2444, 2446, 2445, 2446, 2453.

Inoltre le suddette fermate con ogni probabilità verranno definitivamente confermate con l'orario invernale 1993-94.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

in data 22 dicembre 1992 veniva diramata la circolare n. 211, protocollo n. 2582/4383 (6) inerente la « Revisione generale dei veicoli a motore e dei loro rimorchi per il 1993 »;

pedissequamente la FAI (Federazione autotrasportatori italiana) ha chiesto alla MTCT di Como di poter continuare ad effettuare le revisioni al domicilio delle aziende associate, anche se quest'ultime non raggiungono i 40 pezzi previsti dalla circolare di cui sopra;

la stessa FAI è disposta a provvedere al momentaneo accorpamento dei veicoli di varie aziende, operanti anche nel comprensorio lecchese, al fine di ottemperare alle indicazioni della circolare n. 211;

la FAI si doterà presto di strumenti come il fenometro e l'opacimetro per una spesa di circa 60.000.000 pur di provvedere alla raccolta di domande di revisione e a raggruppare le aziende associate al fine di raggiungere il numero minimo previsto —:

quale orientamento intende assumere codesto spettabile Ministero in relazione alle richieste avanzate in tal senso dal MCTC di Como;

se non sia il caso, alla luce di quanto esposto, di modificare la tendenza della citata circolare che oltretutto appare in contrasto con i recenti provvedimenti di legge sulla ristrutturazione del settore che tendono a raggruppare le piccole aziende;

se mai sia il caso di accettare le proposte avanzate anche dalla FAI di Como che mirano ad evitare l'accumulo dei veicoli presso la MCTC di Como e il conseguente ulteriore aggravio al traffico locale che potrebbe essere arrecato dai numerosi veicoli in circolazione. (4-11011)

RISPOSTA. — *La facoltà concessa ai grandi complessi aziendali di poter chiedere che i controlli avvengano presso la propria sede trae origine, tra l'altro, dal fatto che tali complessi presentano particolari problemi organizzativi interni.*

Le piccole aziende possono, invece, più facilmente distribuire pochi veicoli nell'arco delle possibilità offerte dagli uffici della Motorizzazione civile.

Avuto poi riguardo al possibile aggravio del traffico locale causato dalle operazioni presso la M.C.T.C. di Como, il problema è stato attentamente valutato dalla Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che ha però escluso la predetta eventualità in quanto le revisioni vengono distribuite durante l'anno, secondo gli ampi programmi specificati nella circolare 211/92 del 20 dicembre 1992.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

la Direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato ha deciso di chiudere la stazione di Vergiate e di trasferire il personale in altre sedi e di lasciare pertanto la stazione incustodita;

l'amministrazione comunale di Vergiate segnala continui disagi e difficoltà di centinaia di cittadini del proprio comune; si vuole inoltre rendere noto che codesta stazione ha un'utenza proveniente anche da frazioni e comuni limitrofi, non serviti

dalle ferrovie; inoltre sul territorio vergiatese è insediata la ditta Augusta e tante medie e piccole aziende —:

quali siano le ragioni che hanno dettato tale provvedimento e se non ritiene di riprendere in esame la questione e quindi riattivare la stazione ferroviaria di Vergiate. (4-13370)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. sono impegnate nell'adozione di una serie di provvedimenti per razionalizzare l'organizzazione dei servizi, anche al fine di incrementare la produttività del personale, migliorando, nel contempo, sia la qualità dell'offerta che la sicurezza dell'esercizio ferroviario.*

Le ferrovie dello Stato fanno presente che nell'ambito di tali interventi rientra anche l'impresenziamento delle stazioni qualora le incombenze di servizio e l'entità del traffico non siano tali da giustificare la presenza del personale.

L'impresenziamento disposto per la stazione di Vergiate in quanto trovasi nelle condizioni sopra citate, non ha, tuttavia, avuto ripercussioni sull'offerta dei treni che è rimasta invariata.

I viaggiatori possono comunque disporre della sala di attesa, mentre l'acquisto dei biglietti può essere fatto nelle stazioni di destinazione per gli abbonati, ovvero in treno per la clientela occasionale.

Le ferrovie dello Stato informano, inoltre, che sono in corso trattative con il comune di Vergiate che ha richiesto di utilizzare lo scalo merci quale parcheggio; sarà verificata, la possibilità, di destinare i locali del fabbricato di stazione ad attività commerciali (Bar, edicola, tabacchi, ecc.) a cui poter eventualmente affidare la vendita dei biglietti e degli abbonamenti a fasce chilometriche.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

dal 1985 sono in atto lavori di ammodernamento per un importo di 65 miliardi con contratto già definito tra l'Ente

FS e la ditta esecutrice, ai fini della sicurezza della tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi - Calalzo, in provincia di Belluno;

con atto modificativo in data 6 novembre 1991 veniva approvato un piano definitivo di investimenti per un importo di 90 miliardi a completamento di tali lavori;

i lavori venivano sospesi il 25 novembre 1992 a seguito di un incidente di cantiere;

venivano conseguentemente posti in cassa integrazione 50 operai;

da notizie ufficiose sembra che l'Ente FS non abbia intenzione a proseguire tali lavori;

la sospensione dei lavori causerebbe la chiusura totale e definitiva della tratta ferroviaria;

tale tratta ferroviaria è l'unico servizio pubblico che collega la provincia di Belluno con il resto del Paese;

l'economia, in particolare quella turistica riceverebbe un danno enorme da una eventuale soppressione della suddetta linea;

la regione Veneta ha già predisposto uno studio di fattibilità per la prosecuzione di tale tratta collegandola a nord con il centro-Europa -;

quali siano i programmi dell'Ente FS riguardanti la tratta in oggetto;

se non intenda il Ministro sollecitare la ripresa dei lavori e confermare quanto previsto nel contratto di programma sottoscritto dal Ministro dei trasporti e dall'amministratore delegato dell'Ente FS con parere favorevole della Commissione trasporti. (4-12515)

RISPOSTA. — *Il contratto di programma stipulato tra le Ferrovie dello Stato ed il Ministero dei trasporti nel 1991 prevedeva lavori di potenziamento ed ammodernamento*

della linea Treviso-Calalzo, compresa una variante di tracciato tra i km 118,700 e 124,850.

I lavori, già finanziati per circa lire 24 miliardi, sono sospesi per ordine della magistratura dal 25 novembre 1992 a seguito di incidente di cantiere.

Con direttiva del 17 novembre 1992 i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti e del tesoro, hanno disposto che la Società Ferrovie dello Stato riveda il programma di investimenti già presentato al CIPE in data 30 aprile 1992, prevedendo « una rigorosa e motivata selezione degli investimenti, secondo criteri di rendimento, economicità per l'impresa e l'azionista; ciò dovrà portare a riformulare il quadro della priorità di intervento provvedendo, se necessario, anche a cancellare o rinviare interventi già decisi o a disinvestire linee o impianti non economici ».

Ne consegue che allo stato ogni decisione sulla prosecuzione dei lavori di potenziamento della linea stessa è subordinata alla presentazione del nuovo programma di investimenti, che resta comunque condizionato alle risorse finanziarie disponibili.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

PIER FERDINANDO CASINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali siano le motivazioni adottate in riferimento alla richiesta, presentata dal provveditorato agli studi di Bologna, in merito all'autonomia dell'ITIS Belluzzi di S. Lazzaro di Savena. Si fa presente che il suddetto Istituto accetterebbe in alternativa anche un accorpamento con la sezione distaccata dell'Itis Belluzzi di Budrio. L'interrogante fa presente che gli interessati necessitano di una risposta urgente in quanto tra un mese le famiglie dovranno provvedere alle preiscrizioni per il prossimo anno scolastico. (4-15004)

RISPOSTA. — *In ordine alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare in oggetto, si fa presente che questo Ministero ha deciso di subordinare l'efficacia del provvedimento di autonomia della*

sezione industriale al S. Lazzaro di Savena (dipendente dall'istituto industriale « Belluzzi » di Bologna) — adottato nel piano di razionalizzazione relativo all'anno scolastico 1992/93 — alla registrazione del medesimo da parte degli organi di controllo poiché per detta sezione si prevedevano 22 classi funzionanti a decorrere dal 1° settembre 1992 numero inferiore ai parametri previsti dalla normativa vigente in materia (25 classi).

Occorre precisare a tale riguardo che l'iter del decreto istitutivo risulta molto complesso in quanto il medesimo deve essere sottoposto alle controfirme del Ministero dell'interno e a quella del Ministero del tesoro per il tramite della Ragioneria centrale.

Alla medesima Ragioneria occorre fornire preventivamente i dati sui singoli bilanci per l'anno scolastico in cui avviene l'istituzione e per quello precedente, al fine di verificare la minore o maggiore spesa che si dovrà sostenere (soprattutto per le scuole che si sdoppiano o che incrementano il tipo o il numero di sezioni o di corso).

Tali adempimenti, che hanno riguardato nell'anno in esame 58 provvedimenti, sono stati subordinati alla predisposizione dei bilanci preventivi 1993.

È da osservare, inoltre che, ottenute le controfirme del Ministero del tesoro, il decreto dovrà essere inviato agli organi di controllo con la documentazione prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1407 del 1968.

A tale fine questa Amministrazione ha già sollecitato l'amministrazione provinciale perché la documentazione già inviata dal competente ente locale sia integrata, con la deliberazione di formale assunzione degli oneri di legge e dei certificati di salubrità e di prevenzione incendi per i locali in uso alla scuola in parola.

Si desidera, comunque, assicurare che questa Amministrazione continuerà a seguire l'iter del decreto e non mancherà di dare immediata attuazione al medesimo appena saranno ottemperate le formalità di competenza da parte degli organi di controllo.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

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

il giorno 25 aprile 1993, si è tenuta la celebrazione del centenario della ferrovia Firenze-Faenza, comunemente conosciuta come « Faentina »;

la « Faentina » rappresenta l'unica via ferrata di congiunzione fra i comuni della Valle del Mugello e la città di Firenze;

da anni è inattiva a causa della distruzione, provocata dalla guerra, del tratto di comuni di Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve-Firenze;

sono stati recentemente aperti dei cantieri, per la ricostruzione di tale tratto, nelle località di Fontebuona e a San Piero a Sieve, con una parte di finanziamenti già disponibili;

negli ultimi 50 anni purtroppo di cantieri simili se ne sono già visti ma i lavori, per la ricostruzione, sono stati sempre iniziati e poi interrotti e queste passate esperienze non rendono certo fiduciosi gli abitanti del Mugello per il futuro, di cui i passaggi per la definitiva riattivazione della linea non sono ancora tutti chiariti;

la riattivazione della « Faentina » appare oggi indispensabile, non solo per il pendolarismo degli abitanti dei comuni del Mugello verso la città di Firenze, ma anche e soprattutto per i problemi che questo comporta al traffico fiorentino sempre più ingolfato;

il nodo principale da sciogliere sembra essere quello della mancanza del progetto per l'ingresso della linea ferroviaria a Firenze —:

se le ferrovie dello Stato hanno, o meno, stanziato i fondi necessari per il completamento dei lavori di ristrutturazione della « Faentina »;

se la ristrutturazione del tratto tra il comune di Borgo San Lorenzo (FI) e quello di Firenze è previsto;

se risponde a verità che gli ostacoli al completamento dell'opera di ristruttura-

zione della « Faentina » siano posti dal comune di Firenze, e a che cosa siano dovute le contrarietà a tale opera;

quali siano i motivi per i quali nel nuovo piano regolatore di Firenze, la « Faentina » non è prevista;

se e quali provvedimenti intenda adottare al fine di sollecitare le amministrazioni locali interessate della provincia di Firenze, ad elaborare un progetto completo per la definitiva riattivazione della ferrovia « Faentina ». (4-13494)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che, per quello che concerne la ricostruzione della linea « Faentina », finora sono stati affidati i lavori civili di ripristino della sede della tratta tra Firenze e S. Piero a Sieve.*

Detti lavori, dell'importo di 78 miliardi circa, sono stati affidati, mediante Concessione di Prestazioni Integrate n. 33/84, all'impresa Alosa S.p.A. di Roma, sono iniziati il 4 febbraio 1993 ed hanno una durata contrattuale di 40 mesi.

Ad essi seguiranno i lavori di costruzione dei binari e di attrezzaggio tecnologico che avranno una durata di 18 mesi.

L'attivazione della tratta è prevista per il 1998.

I primi 2 km verso Firenze verranno compatibilizzati con le previsioni per l'attestamento nel nodo di Firenze della nuova linea ad Alta Velocità Firenze-Bologna.

Per i lavori relativi alle opere civili di ripristino della tratta Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve, dell'importo di 4,5 miliardi circa, è previsto invece l'affidamento mediante gara a procedura ristretta di prossimo svolgimento.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

IMPOSIMATO, BASSOLINO, DE SIMONE, JANNELLI, NARDONE, VOZZA, LETTIERI, PIZZINATO, DALLA CHIESA CURTI, DI PIETRO, PETROCELLI, BARGONE e COLAIANNI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ai Ministri dei tra-*

sporti e della pubblica istruzione. — Per conoscere — premesso che:

è stata inopportuna decisa da parte delle ferrovie dello Stato, la cui gestione si è caratterizzata dagli sperperi del denaro pubblico, l'abolizione degli abbonamenti ridotti per studenti e lavoratori per il 1° aprile 1993;

l'abolizione in questione dovrebbe essere sostituita da un'intesa tra l'ente delle ferrovie dello Stato e le regioni che dovrebbero sobbarcarsi i maggiori costi (all'incirca del 60 per cento) richiesti dalle stesse ferrovie dello Stato;

tale accordo è lontano e di incerta attuazione;

tale misura ratificata dal ministro dei trasporti danneggia 500 mila famiglie;

d'altra parte si impongono una serie di misure per non danneggiare lavoratori e studenti tra le quali:

1) corretto funzionamento dell'espresso n. 852 proveniente da Bari/Lecce e diretto a Roma Termini) in transito per Caserta alle ore 5,35 ed in particolare:

a) eliminazione delle fermate di Formia e Latina istituite con l'entrata in vigore dell'orario estivo (maggio 1992) mentre precedentemente erano inesistenti;

b) anticipo a Caserta di 5 minuti (ore 5,30) per trovarsi in orario a Roma (orario che attualmente viene per lunghi periodi disatteso);

c) soppressione della fermata che, anche se non prevista, viene solitamente effettuata al segnale di protezione di Porta Maggiore (Stazione Termini) in attesa che si liberi un binario per ricevere il treno in parola;

e) acquisizione di un locomotore al passo con i tempi (e non i vecchi locomotori obsoleti e continuamente soggetti a guasti, attualmente in uso per il traino delle vetture);

2) trasformazione in espresso del rapido delle ore 16,20 da Roma Termini per

Caserta e potenziamento dello stesso (che è rapido solo per il nome e il prezzo del biglietto giacché, come tutti gli espressi esistenti sulla stessa linea impiega lo stesso tempo di percorrenza ed effettua le stesse fermate che sono due Frosinone e Cassino — su una distanza di 207 chilometri;

3) velocizzazione della linea Caserta (o Napoli) — Roma Termini via Cassino che va servita da convogli moderni e non come avviene adesso e riduzione del tempo di percorrenza eliminando qualche fermata inutile (visto che ora ne conta ben 24). Infatti va tenuto presente che i predetti convogli sono tutti accelerati e coprono la distanza di 207 chilometri in ben 3 ore e 15 minuti;

4) istituzione di un comune treno « locale » da Aversa per Caserta in sostituzione di quello già esistente delle ore 16,51 diretto a Benevento mai in orario perché adibito al trasporto delle carrozze vuote da depositare alle varie stazioni e razionalizzazione delle coincidenze in partenza da Aversa e già previste;

5) istradamento via Caserta anziché via Aversa del diretto delle ore 14,55 da Roma Termini per Napoli giacché altri tre treni, nello spazio di una ora si fermano come previsto ad Aversa (diretto delle ore 14,20 e 15,15) in partenza da Termini nonché l'espresso nr. 211 da Roma Ostiense;

tali misure sono ormai indifferibili —:

quali provvedimenti urgenti ed adeguati intendano adottare al fine di realizzare un programma di ristrutturazione e di potenziamento della linea Caserta-Roma Termini con la riduzione e non con l'aumento dei costi, per far fronte ai bisogni primari di lavoratori e studenti costretti, per ragioni di lavoro, di studio e di economia — (il caro fitti a Roma ne è un aspetto) a quotidiani, estenuanti, interminabili viaggi con altissimi sacrifici, e ciò a differenza di quanto si verifica in altre linee del territorio nazionale — specie del centro-nord. (4-12332)

RISPOSTA. — Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che le fermate del treno 852 nelle stazioni di Formia e Latina sono state assegnate, per non danneggiare lavoratori e studenti, a seguito dello spostamento in altra fascia oraria di un treno a lunga percorrenza (Reggio Calabria-Roma) che garantiva tale servizio.

I tempi di percorrenza del treno 852 non risultano peraltro penalizzati dal suddetto intervento.

D'altronde, i vincoli d'orario nel tratto Formia-Roma (interferenze con altri treni pendolari) non consentono attualmente altre modifiche d'orario.

L'impianto di Roma Termini lavora in condizioni di saturazione tale da non poter garantire assoluta puntualità soprattutto nelle ore di punta.

Per superare detto problema, è in fase di elaborazione del progetto di un nuovo apparato centralizzato di comando di tutti gli enti di stazione (apparato A.C.E.I.) che consentirà di snellire notevolmente sia il ricevimento che il licenziamento dei treni.

Per quanto concerne i mezzi di trazione, è in atto un processo di riorganizzazione del lavoro nei settori legati alla manutenzione del materiale rotabile, i cui risultati contribuiranno a ridurre notevolmente, entro breve tempo, i guasti in linea.

Per quello che riguarda il treno delle ore 16,20 da Roma Termini per Caserta, esso pur effettuando le stesse fermate dei treni espressi, è classificato intercity a fronte di un servizio di qualità superiore: materiale rotabile più confortevole con aria condizionata e obbligatorietà della prenotazione (gratuita) contro i rischi di sovraffollamento.

La linea Caserta-Cassino-Roma è caratterizzata, dal punto di vista della domanda di trasporto viaggiatori, da una differenziazione quantitativa dei bacini di traffico a Nord e a Sud di Cassino. Infatti la tratta Cassino-Roma è interessata da un volume di traffico nettamente superiore a quella della tratta Cassino-Caserta. A proposito di quest'ultima, inoltre, il polo di attrazione di traffico napoletano risulta prioritario rispetto a quello della Capitale.

Poiché la programmazione dell'offerta, per una ottimale utilizzazione delle risorse

disponibili, non può prescindere dall'analisi del traffico rilevata, i collegamenti Caserta-Roma sono dimensionati sulle esigenze della clientela pendolare.

Inoltre la stessa tipologia del servizio offerto dai treni locali non consente la velocizzazione dei collegamenti sopprimendo le fermate, anche se da qualche tempo viene effettuato un monitoraggio costante sull'utilizzazione dei treni, per individuare, fra l'altro, eventuali fermate poco utili per la clientela.

Nella fascia oraria tra le 16 e le 18 sono previsti i seguenti treni regionali tra Napoli e Caserta via Aversa.

12423: Napoli 16.25, Aversa 16.50, Caserta 17.10;

12341: Napoli 17.00, Aversa 17.24, Caerta 17.40;

12343: Napoli 17.30, Aversa 17.53, Caserta 18.12;

12345: Napoli 18.03, Aversa 18.27, Caserta 18.43.

Il treno 12423 viene saltuariamente utilizzato per la ripartizione delle vetture presso lo scalo di Aversa. Anche se l'operazione non comporta di norma una perdita di tempo superiore a 5 minuti, è allo studio l'impiego di un treno alternativo in una fascia oraria di minima utilizzazione da parte della clientela.

L'istituzione del treno I.R. (interregionale) da Roma alle 14.55 per Napoli, via Aversa, corrisponde ad una forte domanda della clientela pendolare dei bacini di Latina e Formia (diverse centinaia di clienti) e tende ad alleggerire il sovraccollamento del diretto delle 14.20.

Del resto la clientela casertana può ugualmente servirsi dei treni istradati via Formia con trasbordo ad Aversa.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

da un recente incontro svolto dall'interrogante con le organizzazioni sindacali

dei lavoratori dipendenti dell'Ente FF.SS. è emerso un giustificato allarme riguardo alla possibile prossima chiusura degli scali merci di Montale, Montecatini e Pescia in provincia di Pistoia —:

se tali notizie corrispondano alla effettiva volontà dell'Ente FF.SS. che così contraddirebbe la dichiarata intenzione di sviluppare il trasporto merci;

quali iniziative intenda assumere per impedire l'eventuale chiusura che avrebbe riflessi negativi per l'occupazione e soprattutto priverebbe questi tre centri produttivi molto importanti di un servizio che incide in modo rilevante nella struttura dei costi aziendali con gravi ripercussioni quindi sull'intera attività produttiva della zona. (4-13535)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato S.p.A. nel quadro di una razionalizzazione del traffico merci, hanno da tempo impostato un programma di concentrazione dei trasporti sui principali scali della rete, anche nell'ottica di una riduzione dei costi di esercizio.

Il processo di disabilitazione dal servizio merci a carro riguarda sia le stazioni interessate da un modesto volume di traffico sia quelle per le quali una diversa organizzazione del traffico attraverso il concentramento dello stesso in scali limitrofi rende il servizio economicamente conveniente pur salvaguardando gli standard qualitativi.

Il parametro di produttività che viene preso a riferimento per il mantenimento dell'abilitazione tiene conto delle condizioni e delle potenzialità del mercato, del bacino di traffico in cui insiste ed opera l'impianto interessato, della posizione logistica rispetto a scali limitrofi, della quantità utilizzata della disponibilità di carico attuale e prevedibile per il futuro, nonché del costo di esercizio dell'impianto in relazione alla sua funzione e in relazione al costo del suo mantenimento in esercizio prevedibile per il futuro.

Per quanto attiene alle stazioni di Montale Agliana, Montecatini e Pescia, le ferrovie dello Stato fanno presente che la produttività degli impianti dovrà essere valutata con i criteri sopra descritti e che la loro disabili-

tazione sarà disposta, in ogni caso dopo un confronto con le organizzazioni sindacali qualora gli impianti stessi dovessero rientrare tra quelli di scarsa produttività o tra quelli il cui traffico può essere convenientemente concentrato su scali limitrofi senza discapito per la clientela.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

l'acquisto di auto con alimentazione a iniezione di carburante è da tempo scelta facoltativa e dal 1° gennaio 1993, scelta obbligata in quanto solo l'iniezione permette la possibilità di « catalizzare » la marmitta di scarico e tutto ciò, giustamente, per salvaguardare l'inquinamento dell'ambiente;

nei vecchi impianti di alimentazione a carburatore la benzina arrivava al motore mediante una pompa che lavorava a bassa pressione (0,2-0,3 bar) mentre nei nuovi impianti ad iniezione la benzina arriva al motore ad una pressione molto più alta (3,0-4,0 bar);

da qualche tempo assistiamo, con raccapriccio, che in caso di incidenti (in modo particolare quelli a catena che si verificano in autostrada), alcune auto prendono fuoco causando così orribile morte agli occupanti;

esiste la possibilità, come è stato già fatto sulle auto in Gran Bretagna, di installare un « INTERRUOTTORE INERZIALE » da parte delle fabbriche costruttrici, del costo industriale di poche migliaia di lire (10-15.000 lire) che interrompe istantaneamente dopo un urto il flusso di benzina, causa prima del verificarsi degli incendi —;

se intenda dare immediata esecuzione ad una richiesta di assoluta valenza sociale. Infatti se da un lato è giusto salvaguardare l'ambiente, è altrettanto giusto e logico, se non di più, salvare delle vite umane.

(4-13359)

RISPOSTA. — Con riferimento alla problematica sollevata dalla mancanza, sugli impianti con alimentazione a carburatore, di un interruttore che in caso di incidente interrompa il flusso di benzina, si comunica che la questione è stata oggetto di studio di questo Ministero, stante la sua indubbia valenza sotto il profilo della realizzazione del fine primario della sicurezza nella circolazione stradale.

Si rammenta, tuttavia, che la materia della omologazione dei veicoli a motore e dei loro dispositivi è regolamentata a livello comunitario con procedure che non consentono l'intervento unilaterale dei singoli Stati membri nel dettare norme costruttive di osservanza obbligatoria, neppure nell'ambito del sistema di armonizzazione opzionale.

Pertanto, si deve concludere che la soluzione del problema va ricercata in sede comunitaria, con l'emanazione di una specifica direttiva.

Al riguardo, si sottolinea che i rappresentanti italiani si sono già attivati in tal senso, presentando a Bruxelles una proposta di direttiva concernente il dispositivo in questione.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

MARENCO. — Ai Ministri dei trasporti, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:

i pendolari dei Comuni della riviera genovese di levante hanno chiesto, attraverso petizioni sottoscritte da numerosi cittadini, all'assessorato regionale ai trasporti di affrontare il problema della soppressione di alcuni treni, con l'entrata in vigore dell'orario estivo (23 maggio), che creerà notevoli disagi;

in tutto il levante genovese sono migliaia i pendolari che quotidianamente prendono il treno per recarsi a Genova, ed oltre, per lavorare, per studiare e per molte altre necessità;

si verificherà la situazione per cui alcune fermate risulteranno non collegate in determinate fasce orarie, con la conse-

guenza che gli utenti delle Ferrovie dello Stato dovranno partire con ore di anticipo e tornare con ore di ritardo, oppure servirsi dell'auto;

in particolare sarà problematica la soppressione del diretto 2165 e del treno regionale (a Rapallo alle ore 23,39), come disagi ha già creato la soppressione del treno Savona-Sestri Levante che partiva da quest'ultima località alle 4,15 del mattino con coincidenza a Genova per Alessandria e Milano;

anche il traffico turistico dalle città del nord Italia per la riviera, che in molti casi si avvale del treno, risulterà penalizzato, con danni all'economia rivierasca —:

se non ritengano assumere provvedimenti urgenti al fine di considerare e tenere nel giusto conto le legittime necessità della popolazione del levante ligure.
(4-14069)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale e del Ministro dell'industria, commercio e artigianato.

Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che il nuovo orario estivo in vigore dal 23 maggio 1993 ha introdotto alcune variazioni nell'offerta dei treni migliorando il servizio soprattutto nelle fasce orarie in cui il fenomeno del pendolarismo risulta più accentuato.

In particolare, infatti, per quanto riguarda il Levante genovese (Genova-La Spezia), i clienti pendolari rappresentano un segmento considerevole del mercato (circa 15000 viaggiatori al giorno) e la mobilità globale si concentra nell'arco tra le ore 6.00 e le ore 20.00 mentre un'attenta analisi delle frequentazioni dei treni nel periodo serale e notturno ha evidenziato una scarsa utilizzazione limitata a poche decine di clienti del treno 2165 in partenza da Genova Brignole alle ore 23.19 e diretto a Sestri Levante e del treno 1291 in partenza da Genova Brignole alle ore 0.05 e diretto anch'esso a Sestri Levante, per cui gli stessi, in un'ottica di razionalizzazione delle risorse, sono stati soppressi.

La mobilità del comprensorio è stata comunque assicurata dal treno 2499 in partenza da Genova Brignole alle ore 0.08 e diretto a Sestri Levante.

Per quello che riguarda il treno regionale 11230 in partenza da Sestri Levante alle ore 4.20, è stato soppresso sempre a causa di una scarsissima frequentazione.

Per quanto concerne il traffico turistico di media distanza dalle città del nord Italia per la riviera di Levante, proprio per favorire l'economia della zona, le ferrovie dello Stato hanno già disposto le seguenti fermate ai seguenti treni interregionali:

IR 2045 Torino — Livorno fermate a Camogli S.F. e S. Margherita L.P.;

IR 2047 Torino — Livorno fermata a Recco;

IR 2049 Torino — Livorno fermata a S. Margherita L.P.;

IR 2050 Livorno — Torino fermata a S. Margherita L.P.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

da sabato 29 maggio 1993 si trova rinchiuso presso il carcere di Pilsen (Cecoslovacchia) un nostro connazionale, il signor Mario Ferraro;

non esiste alcun ordine di cattura internazionale che giustifichi tale misura restrittiva;

i motivi che stanno alla base dell'arresto appaiono pretestuosi, legati come sono alla fantomatica accusa di « sottrazione di minore », effettuata dalla moglie, cittadina tedesca, i cui effetti si sono prodotti, inspiegabilmente prodotti nella Repubblica Ceca;

non esiste alcun rapporto di reciprocità tra Italia e Repubblica Ceca;

entro pochi giorni le autorità ceche decideranno in merito alla istanza di scarcerazione presentata dal legale d'ufficio del Ferraro —:

se non ritengano di dovere intervenire, in tempi brevissimi, anche attraverso la nostra ambasciata, già al corrente della intera vicenda, per ristabilire una situazione di giustizia. (4-15235)

RISPOSTA. — *L'Ambasciata d'Italia in Praga, non appena il connazionale Mario Ferraro è stato arrestato dalle Autorità di polizia di Pilsen il 29 maggio scorso, si è immediatamente attivata fornendo tutta l'assistenza possibile, prendendo contatti con i suoi familiari e con le Autorità giudiziarie ceche e coadiuvando l'attività del legale nominato d'ufficio.*

Tenuto conto degli aspetti umanitari del caso, l'Ambasciata d'Italia in Praga ha appoggiato il ricorso avanzato dal legale al Ministero di Grazia e Giustizia ceco ed ha nel contempo effettuato un passo ufficiale presso il Capo del Dipartimento Affari Consolari di quel Ministero degli Esteri, non mancando di segnalare il caso anche nel corso di colloqui con il Direttore degli Affari Politici del medesimo Dicastero. In data 21 giugno, inoltre, ha presentato formale richiesta di scarcerazione in base alle disposizioni della Convenzione sull'extradizione circa i termini di arresto provvisorio (articolo 16, par. 4).

L'Ambasciata d'Italia in Praga ha fornito le seguenti ulteriori informazioni sui fatti che hanno condotto all'arresto e successiva scarcerazione del nostro connazionale.

A causa di gravi contrasti tra il signor Ferraro e la moglie, la cittadina tedesca Carola Hinz, i due coniugi si erano rivolti al tribunale di Monaco che aveva disposto l'affidamento delle due figlie ad entrambi fino al 30 ottobre 1992. Prima di tale termine, tuttavia, il Signor Ferraro decideva di rientrare in Italia portando con sé la figlia Manuela. Veniva pertanto denunciato dalla consorte per i reati di rapimento e presa in ostaggio della figlia, per i quali la legge tedesca prevede una pena da un minimo di sei mesi a un massimo di 10 anni.

Il connazionale decise quindi di recarsi a Pilsen per incontrarsi con la Signora Hinz, d'intesa con questa. Qui il Signor Ferraro veniva arrestato, in esecuzione di un mandato di cattura spiccato nei suoi confronti dal tribunale di Monaco di Baviera il 22.12.1992 per i reati sopra menzionati. Il servizio Interpol tedesco aveva infatti richiesto al suo omologo ceco di procedere all'arresto provvisorio del connazionale ai fini della estradizione secondo quanto previsto dalla Convenzione Europea di Estradizione del 1957.

Con ordinanza del 30 maggio 1993 il Presidente del tribunale della città ceca deliberava favorevolmente all'arresto. Essendo detta pronuncia inappellabile, il legale del connazionale faceva ricorso direttamente al Ministero di Grazia e Giustizia ceco affinché invalidasse la decisione del tribunale in quanto basata su fatti inconsistenti nonché viziata di forma.

Il Signor Ferraro è stato scarcerato l'8 luglio scorso ed ha immediatamente lasciato il paese.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Giacobuzzo.

MASINI e SANGIORGIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso:*

che da qualche mese, con differenti modalità ed anche attraverso la forma scritta ANP (Associazione Nazionale Presidi e Direttori Didattici) ha proposto ripetutamente alla Direzione Generale per la scuola media non statale, la richiesta dell'elenco, corredato di indirizzi, delle scuole pubbliche non statali, e ciò per l'esercizio della sua attività di associazione rappresentativa dei capi di istituto delle scuole pubbliche statali e non statali;

che il direttore generale dottoressa Lecaldano ha utilizzato mezzi dilatori fino ad appellarsi al parere del Gabinetto del Ministro e dell'ufficio legislativo del MPI, rinunciando in questo caso ad esercitare i poteri e le responsabilità tipiche del massimo livello dirigenziale;

che a tutt'oggi, a quasi sei mesi dalla prima richiesta non è pervenuto alcun elenco delle scuole non statali;

che l'ultimo elenco ufficiale di dette scuole è stato pubblicato e non più aggiornato il 20 settembre 1979 —;

a) quali siano i motivi per cui non viene pubblicato ogni anno, come per tutte le altre istituzioni scolastiche, l'elenco degli istituti e delle scuole non statali di istruzione secondaria;

b) come si concili la responsabilità dirigenziale al vertice di una direzione generale con la richiesta di parere al Gabinetto del Ministro che ha funzione eminentemente politica per una « pratica » ordinaria, priva di ogni rilevanza;

c) se il comportamento dilatorio del Direttore Generale citato sia in armonia con i principi della trasparenza amministrativa sancita dalla legge n. 241 del 1990. (4-15655)

RISPOSTA. — *Le ragioni che hanno indotto il responsabile della Direzione Generale dell'Istruzione media non statale a richiedere il parere degli uffici di Gabinetto di questo Ministero, in merito ad alcune richieste di elenchi ed indirizzi delle scuole medie non statali avanzate da parte di organismi vari, tra cui l'Associazione nazionale presidi e direttori didattici, non sono certo imputabili ad un comportamento dilatorio del dirigente in parola bensì sono state determinate dalla necessità di approfondire i particolari aspetti giuridici che investono la questione medesima.*

Ed invero, trattasi di richieste che riguardano scuole gestite da soggetti privati che intrattengono con questa Amministrazione rapporti del tutto diversi da quelli che intercorrono tra la medesima Amministrazione e le istituzioni scolastiche statali.

Le informazioni richieste potrebbero, infatti, incidere su una sfera di autonomia, tutelata da norme di diritto privato rispetto alla quale l'Amministrazione non ha alcun potere di ingerenza.

Aggiungasi, inoltre, che l'Amministrazione potrebbe farsi strumento sia pure in-

diretto di esigenze di pubblicità e di propaganda emergenti in una sfera meramente privata.

Perplessità sono anche sorte in merito alla esistenza, nella fattispecie, dell'interesse per la tutela di situazioni giuridicamente rilevanti che l'articolo 22 della legge n. 241 del 1990 pone come condizione per il riconoscimento del diritto di accesso ai documenti amministrativi.

L'esigenza di approfondire la questione sotto ogni profilo è stata condivisa anche dagli uffici di gabinetto ai quali il responsabile del settore si è rivolto anche per il necessario coordinamento che richiede l'attuazione della legge n. 241 del 1990.

Dopo attento esame di tutta la problematica sono stati, comunque, forniti all'Associazione nazionale presidi gli elenchi richiesti.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

MELILLA, DI PIETRO e STANISCIÀ.

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

il provveditore agli studi di Pescara ha presentato il piano di razionalizzazione della rete scolastica provinciale accentuando la linea già praticata negli ultimi anni scolastici di soppressione e di diversa aggregazione di tante scuole medie;

in particolare il provveditore agli studi di Pescara propone:

a) la soppressione delle scuole medie di Carpineto, Pescosansonesco, Serramonacesca, Villa Celiera, Montebello, Roccamorice, Piano d'Orta, Picciano, Villanova, Manoppello Scalo, Alanno Scalo, Fontanelle e « Salvemini » di Pescara;

b) la trasformazione in sezioni staccate delle attuali scuole medie di Farindola, Collecervino, San Valentino, Caramanico;

la soppressione riguarda prevalentemente comuni montani che avrebbero gravi difficoltà di collegamento soprattutto nella stagione invernale determinando no-

tevoli disagi per gli studenti e le loro famiglie e un obiettivo ostacolo all'affermazione del diritto costituzionale allo studio;

la presenza di questi paesi nei versanti pescaresi degli istituendi parchi nazionali del Gran Sasso e della Maiella rende ancora più incomprensibili tali scelte in considerazione degli incentivi economici e dei servizi sociali che lo Stato prevede con la legge-quadro n. 394 per le aree protette;

assurda appare la soppressione della scuola media di Manoppello Scalo (sezione staccata di Manoppello) dove, nel dicembre 1992, è stato inaugurato un nuovo edificio scolastico costato circa 2 miliardi e realizzato tenendo conto dell'incremento demografico della zona;

la soppressione della scuola media « Verga » di Fontanelle (sezione staccata del « Fermi » di Pescara) non tiene conto dell'imminente assegnazione di 250 alloggi nella zona di « Villamagna »;

la soppressione della scuola media « Salvemini » di Pescara è contraddittoria con la scelta del comune di Pescara che ha appaltato la costruzione della nuova sede per una spesa di 6 miliardi;

il consiglio scolastico provinciale di Pescara ha giustamente respinto questo piano di razionalizzazione del provvedimento agli studi —:

quali iniziative intenda assumere per evitare una incomprensibile penalizzazione del sistema scolastico dell'obbligo della provincia di Pescara. (4-10784)

RISPOSTA. — *In ordine alla interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si ritiene opportuno premettere che il competente Provveditore agli Studi di Pescara nel formulare le sue proposte in sede di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1993/94 non ha potuto non tener conto del decremento demografico in atto nella provincia che ha comportato negli ultimi sette anni una diminuzione complessiva degli alunni*

frequentanti le scuole medie di 3471 unità pari al 25 per cento del totale.

Ciò ha creato una evidente sproporzione tra l'apparato istituzionale esistente e i reali bisogni di frequenza nonché l'esigenza di concentrare gli alunni in unità scolastiche di dimensioni più adeguate al fine di migliorarne i livelli di preparazione e di integrazione.

Questo Ministero, tuttavia, pur consapevole delle esigenze di razionalizzazione esistenti nella provincia ha ritenuto opportuno graduare gli interventi richiesti al fine di non arrecare gravi disagi all'utenza adottando, per l'anno scolastico 1993/94, quei provvedimenti che si rendevano più urgenti.

Per tali motivi si è preferito non procedere, almeno per quest'anno scolastico alla soppressione della scuola media di Manoppello Scalo e della scuola media « Verga » di Fontanelle.

In considerazione dell'esiguo numero di classi e di alunni in costante diminuzione non si è potuto fare a meno di adottare, invece, il provvedimento di soppressione della scuola media « Salvemini » di Pescara che non arreca alcun disagio all'utenza considerata la presenza di altre 13 scuole medie nella città.

Si è provveduto, infine, alla trasformazione in sezione staccata della scuola media Farindola tenuto conto dell'esiguo numero di classi (n. 4 classi).

A tale riguardo è opportuno precisare che la trasformazione in sezione staccata della scuola autonoma non arreca alcun disagio all'utenza considerato che gli allievi continuano a frequentare nella medesima sede e con i medesimi docenti.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

MUZIO, BORGOGGIO e DOLINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per il coordinamento della protezione civile, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste. — Per sapere — premesso che:*

il giorno 19 giugno 1992 dalle ore 16,00 alle ore 17,00 si è abbattuto un

violento nubifragio, che seppur limitato nella estensione, ha colpito in modo inusitato, con una grandinata di dimensioni mai viste, la città di Acqui Terme e comuni del circondario, producendo danni ingenti al tessuto urbano, alle strutture abitative e alle attività produttive e commerciali, con particolare riferimento alle colture agricole della zona, molto pregiate e colpite nel momento della fioritura;

il nubifragio in questione, avendo prodotto allagamenti con il livello dell'acqua oltre il metro rispetto ai piani stradali, ha danneggiato tutta la struttura commerciale ed il relativo stoccaggio delle merci, determinando così uno stato di particolare emergenza per la ripresa della normale attività cittadina;

la produzione agricola, viticola ed ortofrutticola costituisce uno dei settori produttivi principali sia di Acqui Terme che dei comuni del circondario, per cui i danni arrecati provocheranno sicuramente effetti economici negativi per l'intero ciclo produttivo agricolo e per tutto l'anno, e possono mettere in ulteriore difficoltà economica l'intera area e le popolazioni;

la eccezionalità dell'evento è già stata segnalata dalle autorità competenti e che la sua gravità è facilmente riscontrabile dalle documentazioni e rilevamenti atmosferici e meteorologici;

simili condizioni di calamità dovrebbero essere affrontate e gestite con criteri omogenei e garantisti, assicurati da una legge quadro nazionale, alla quale il nostro gruppo si rende disponibile, e per la quale occorre prevedere l'iter legislativo, ma che al momento simili eventi possono essere affrontati solo con decreto, che pur tuttavia si impronti a criteri omogenei e garantisti —;

quali iniziative intendano assumere i Ministri in indirizzo per fare fronte a dette urgenze;

se ad avviso dei Ministri interessati non sussistano le condizioni per la dichiarazione di stato di calamità naturale con i conseguenti necessari adempimenti;

se i Ministri in indirizzo non ritengono di dover far predisporre l'immediato pronto intervento ed il constatamento dei danni prodotti dalla calamità. (4-02614)

RISPOSTA. — Per le avversità atmosferiche verificatesi nei primi giorni del mese di giugno 1992 nel comune di Acqui Terme, non si è ritenuto di far ricorso alla dichiarazione dello stato di emergenza previsto dalla legge n. 225 del 24 febbraio 1992 in quanto, per intensità ed estensione, non sono state tali da richiedere mezzi e poteri straordinari per farvi fronte.

Per quanto concerne i danni in agricoltura, si richiama la legge 14 febbraio 1992, n. 185, che disciplina il fondo di solidarietà nazionale e conferisce alle regioni la competenza a chiedere al Ministero dell'Agricoltura la dichiarazione della pubblica calamità. La legge stessa indica le procedure necessarie per accedere alle previste provvidenze prescindendo dalla dichiarazione dello stato di emergenza di cui alla citata legge n. 225 del 1992.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri (Protezione civile):
Riggio.

NUCCIO. — Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:

la legge 25 agosto 1982, n. 604 stabilisce, tra l'altro, che l'amministrazione degli affari esteri, di concerto con il Ministero della pubblica amministrazione, deve emanare ogni triennio il bando di concorso per la selezione del personale da destinare alle istituzioni scolastiche italiane all'estero, comprese le scuole europee;

per i precedenti concorsi il bando contemplava, tra le prove da sostenere dai candidati, lo scritto in lingua italiana sulla problematica e finalità delle istituzioni scolastiche italiane all'estero da porsi in relazione alle peculiarità delle stesse istituzioni, soprattutto per quanto concerne l'insegnamento della lingua italiana, come

lingua seconda, ai figli dei lavoratori italiani in emigrazione (legge n. 153 del 1971);

inopinatamente, per il bando di concorso che l'amministrazione degli esteri si appresta ad emanare per la selezione di personale direttivo, docente e non docente, non viene richiesta la prova scritta di italiano; tale soppressione, rispetto ai precedenti bandi, si fonderebbe sulla convinzione che le competenze culturali e professionali di base, richieste per le utilizzazioni nelle diverse situazioni formative previste, siano possedute dagli aspiranti, in quanto appartenenti ai ruoli della pubblica istruzione;

tale assunto potrebbe ritenersi fondato per le assegnazioni di personale scolastico alle scuole italiane all'estero, ove ordinamenti e programmi sono sostanzialmente identici a quelli delle scuole del territorio metropolitano;

meno fondata è la convinzione nel caso di assegnazioni di personale scolastico alle iniziative di cui alla legge n. 153 del 1971, nonché alle scuole europee: due realtà nelle quali le problematiche didattico-ordinamentali si differenziano notevolmente da quelle della scuola metropolitana e richiedono competenze polivalenti più marcate rispetto a quest'ultima;

non sarebbe accettabile quindi, in quanto non plausibile, la proposta del Ministero degli affari esteri di procedere ad un accertamento di merito più articolato solo in sede di colloquio, anche in relazione alle osservazioni formulate dalla apposita commissione del Consiglio nazionale della pubblica istruzione, il cui parere è stato espresso non senza sollevare riserve, dando luogo alla stigmatizzazione dei limiti di una procedura che non ha consentito alla commissione stessa di valutare pienamente e nel suo complesso, le innovazioni proposte dall'amministrazione degli esteri, la quale ha sollevato motivi di urgenza nella richiesta del parere stesso, pur sussistendo da parte del Consiglio nazionale della pubblica istruzione ragio-

nevoli motivazioni per un eventuale rinvio nella espressione del richiesto parere —:

se le innovazioni contenute nel bando di concorso non risultino ostative alla invocata questione degli avvicendamenti del personale in servizio all'estero da oltre un decennio, anche in relazione alle pressanti richieste sostenute da numerose associazioni di genitori italiani in emigrazione che auspicano, per le iniziative di cui alla legge n. 153 del 1971, un nuovo impulso nel contesto della necessaria, invocata, attualità della immagine della rappresentanza italiana all'estero.

Con questo spirito s'interrogano i competenti Ministeri, affinché vogliano rivedere l'attuale stesura del bando di concorso di prossima emanazione, messo a punto dal Ministero degli affari esteri, ripristinando la prova di lingua e cultura italiana per i candidati da assegnare alle iniziative scolastiche di cui alla legge n. 153 del 1971 e alle scuole europee, con la esclusione del personale che trovansi in costanza di servizio all'estero e di coloro che, restituiti ai ruoli metropolitani, non abbiano completato un triennio di servizio in Italia, secondo quanto recitava, con precise finalità, il decreto del Presidente della Repubblica n. 215 del 1967. (4-06719)

RISPOSTA. — Il decreto 28.7.92, che disciplina la selezione del personale di ruolo dello Stato da destinare all'estero, stabilisce come l'esame scritto per il personale direttivo, docente e non docente, debba consistere in una prova in lingua straniera, in considerazione del fatto che la selezione medesima deve essere finalizzata sia a verificare le capacità dei candidati a svolgere le funzioni all'estero, sia a vagliare la conoscenza della lingua straniera del paese di destinazione.

Detta prova scritta non si limiterà a verificare soltanto il grado di conoscenza della lingua straniera, ma avrà anche la funzione di accertare le capacità professionali e culturali dei candidati come previsto dall'articolo 1 della legge 604/82; essa non verterà solo su tematiche generiche, ma, come richiesto anche dal Consiglio Nazionale Pubblica Istruzione, su quella relative a

questioni e problemi di ordine pedagogico e didattico.

Per quanto attiene ai docenti da destinare ai Corsi istituiti si sensi della legge 153/71, la specifica conoscenza della lingua del paese di destinazione è di primaria importanza, tenuto conto che i suddetti Corsi hanno lo scopo non solo di favorire un adeguato inserimento sociale dei lavoratori italiani e dei loro congiunti, ma anche di promuovere iniziative volte a realizzare ogni utile collaborazione con le strutture scolastiche e formative degli Stati ospitanti.

Nel decreto interministeriale del 28.7.92 si è ribadita la peculiarità della scuola europea, alla quale sono destinati docenti che devono essere forniti sia di attitudini specifiche per cultura e aggiornata preparazione didattica, che di una notevole capacità di esprimersi correntemente nelle lingue straniere: queste ultime sono infatti mezzo quotidiano di comunicazione, indispensabile per l'utilizzo degli strumenti didattici.

Perché comunque si possa avere anche una componente in lingua italiana nella prova per candidati che, essendo di ruolo, dovrebbero averne piena e perfetta cognizione, si è richiesto al Ministero della Pubblica Istruzione, cui compete provvedere alle tracce di esame, di articolare la prova scritta non soltanto in lingua straniera, ma anche in lingua italiana.

Si rileva altresì che le innovazioni apportate nel nuovo bando non risultano assolutamente ostative agli avvicendamenti dal personale in servizio all'estero.

A tale proposito è stato rivisto il comma 4 dell'articolo 3 del precedente decreto del 28.9.88, al fine di assicurare un avvicendamento del personale che già gode dei benefici di una lunga permanenza all'estero e per garantire personale aggiornato sulle nuove metodologie didattiche. Il Decreto 28.7.92 stabilisce, infatti, che il personale possa essere riutilizzato all'estero al compimento della durata massima del servizio, a condizione che il personale medesimo abbia superato nuove prove di selezione e abbia completato il precedente incarico alla data di decorrenza della nomina medesima che non potrà pertanto essere conferita in « costanza di servizio all'estero ». Si osserva che sulla

legittimità di tale ultima norma, messa in dubbio da alcune Organizzazioni Sindacali, è stato richiesto il parere all'Avvocatura Generale dello Stato.

Anche da parte dell'amministrazione degli Esteri si auspica il ripristino dell'articolo 5 della legge 215/67 che prevedeva l'impiego del personale all'estero per ulteriori sette anni, purché preceduti da un triennio di effettivo servizio in Italia. Corre l'obbligo comunque di rappresentare che la selezione prevista dalla legge 604/82 meriterebbe una attenta e radicale revisione sul piano legislativo.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Fincato.

PAISSAN e PIERONI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo delle ferrovie dello Stato, la stazione ferroviaria di Carrara-Avenza subirà una drastica diminuzione di fermate di treni viaggiatori (ormai solamente 34, alcuni dei quali periodici) e la chiusura dello scalo merci;

con tale operazione salteranno quasi completamente i collegamenti tra tale località e le principali città del centro-nord (Genova, Torino, Firenze, Grosseto e Roma);

questo scalo, da anni, subisce un preoccupante e progressivo impoverimento, sia per la quantità che per la qualità dei servizi, nonostante la importanza demografica (68.000 abitanti escluso il comprensorio) ed economica (primo centro mondiale per l'estrazione, la lavorazione e il commercio del marmo, ottavo porto commerciale d'Italia e secondo polo fieristico della Toscana);

tale scalo si trova in una delle principali direttrici ferroviarie del paese, sulla quale alcuni centri di minore importanza (vedi Chiavari, Rapallo e Viareggio) non hanno subito un così penalizzante ridimensionamento;

solamente con un generale ripensamento della politica dei trasporti teso a

favorire più il mezzo pubblico, meno inquinante ed energivoro (treno), che non la motorizzazione privata — unitamente ad opere spesso inutili e faraoniche (alta velocità) dagli effetti devastanti sul territorio oltre che sulle casse dello Stato e sulla moralità pubblica — si potranno risolvere i problemi della mobilità in Italia;

il regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991 si rifà, oltre che a questioni di bilancio, anche ai valori socio-ambientali in materia di obblighi inerenti la nozione di servizio pubblico da parte degli Stati membri;

non è certamente con la politica dei tagli delle fermate nelle città medie che si aumenta l'appetibilità del prodotto treno che dovrà semmai acquistare, sempre più, nuove fasce di mercato e non disincentivare quelle che già possiede;

la risoluzione 7-00178 del 17 marzo 1993 della IX Commissione Trasporti, approvata con un solo voto contrario, impegna il Governo a rispettare e a far rispettare il contratto di servizio siglato il 29 dicembre 1992 dal Governo e dalle Ferrovie dello Stato spa, in particolare a rispettare e a far rispettare quanto previsto dall'articolo 6 che al primo paragrafo, recita testualmente: « le parti prendono reciprocamente atto dell'impossibilità di modificare l'orario invernale 92/93 perché già in corso e quello estivo 93 a causa dei tempi tecnici di elaborazione »; lo stesso articolo al secondo paragrafo prevede anche l'esenzione di responsabilità per le Ferrovie dello Stato spa da eventuali perdite economiche derivanti dall'impegno citato in precedenza —:

se il Ministro sia a conoscenza delle motivazioni per cui le Ferrovie dello Stato intendono apportare questi tagli;

come il Ministro giustifichi il mancato rispetto della risoluzione della IX Commissione 7-00178 del 17 marzo 1993 e quali iniziative intenda intraprendere per rispettare e far rispettare quanto previsto dall'articolo 6 del contratto di servizio, dunque per evitare che le ferrovie dello

Stato sopprimano qualsiasi servizio nell'orario estivo 1993 e in particolare, in questo caso, diminuiscano le fermate dei treni viaggiatori nella stazione di Carrara-Avenza. (4-13927)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che la soppressione della fermata nella stazione di Carrara-Avenza di alcuni treni interregionali rientra in un programma di velocizzazione degli stessi elaborato nei mesi scorsi.*

Tuttavia, le ferrovie dello Stato, in considerazione delle numerose proteste pervenute da enti locali ed associazioni varie, hanno già provveduto a riassegnare la fermata ai treni 2048, 2043, 2052.

Le ferrovie dello Stato fanno, altresì, sapere che una ristrutturazione più consistente del servizio sulla linea tirrenica (all'interno della quale troverà probabilmente spazio una maggiore quantità di offerta nella stazione di Carrara ed in altre stazioni della linea) è attualmente allo studio e troverà applicazione in parte nell'orario invernale 1993/94, ed in parte nell'orario estivo 1994.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

in data 25 gennaio 1993 gli studenti di Acquaviva delle Fonti, Cassano Murge e Gioia del Colle, in provincia di Bari, avevano organizzato una manifestazione antimafia dal titolo « Insieme contro la mafia » con la partecipazione di esponenti-simbolo della lotta al sistema criminale, quali il presidente e vice-presidente del coordinamento antimafia di Palermo;

la suddetta manifestazione si è articolata in un corteo cittadino per le strade di Acquaviva delle Fonti, ed un incontro tra gli studenti per discutere del problema della mafia che anche in Puglia ha da tempo superato il livello di guardia, che all'iniziativa hanno partecipato insegnanti, presidi e lo stesso provveditore agli studi;

l'educazione giovanile ha come punto di riferimento la scuola, e lo stesso « pro-

getto giovani » del Ministero della pubblica istruzione indica, tra le priorità, quella di « educare i giovani alla legalità », quindi la scuola ha l'obbligo di educare i giovani a combattere l'illegalità;

alcuni presidi, ed in particolare il professor Vito Porcelli, preside dell'istituto « Liceo Classico Publio Virgilio Marone » di Gioia del Colle (BA) ed il professor Vito Leonardo Giorgio, preside dell'istituto magistrale « Don Lorenzo Milani » di Acquaviva delle Fonti (BA), hanno secondo alcuni volantini distribuiti dagli studenti delle scuole di zona, minacciato « ritorsioni » nei confronti degli studenti che eventualmente avessero preso parte alla manifestazione « Insieme contro la mafia » —:

se e quali provvedimenti intende adottare in relazione ai fatti di cui sopra, qualora vengano effettivamente accertate le suindicate condotte dei professori Vito Porcelli e Vito Leonardo Giorgio. (4-13011)

RISPOSTA. — *In ordine alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare, indicata in oggetto, il Provveditore agli Studi di Bari ha fatto presente che, dagli accertamenti effettuati, è emerso che, presso il Liceo-ginnasio di Gioia del Colle e presso l'istituto magistrale Acquaviva delle Fonti, i rispettivi colleghi docenti non hanno autorizzato l'iniziativa, alla quale fa riferimento la S.V. Onorevole, non ravvisando in essa una iniziativa significativa per la formazione degli studenti alla cultura della legalità.*

Tale decisione è stata assunta dai competenti organi collegiali consapevoli della solidarietà delle famiglie degli allievi.

Peraltro, presso il Liceo-ginnasio di Gioia del Colle si è svolto, in data 30 gennaio 1993, un incontro con il Giudice Giovanni Colangelo proprio sulla tutela della legalità; tema che questo Ministero ritiene fondamentale per la formazione personale degli studenti e per lo sviluppo civile del paese, la cui trattazione viene pertanto sostenuta ed incentivata.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

PARLATO. — *Ai Ministri dei trasporti, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio ed artigianato.* — Per conoscere — premesso che:

la CISNAL ATI di Napoli ha denunciato che le norme di cui alla legge 29 maggio 1982 n. 297 (disciplina del trattamento di fine rapporto e norme in materia pensionistica) quanto alle attribuzioni sino al 70 per cento del trattamento per spese sanitarie o acquisto della prima casa vengono applicate con discriminazioni e limitazioni illegali, al riguardo riservandolo solo agli AA/VV e ATB escludendo i piloti, oppure inserendo il limite di 50 Km dal luogo del lavoro relativamente alle motivazioni-finalizzazioni della richiesta, ed infine senza che, per ovvi e doverosi motivi di trasparenza, esistano nemmeno pubblici elenchi e graduatorie degli aspiranti aventi diritto, con ciò privilegiandosi criteri discrezionali a vantaggio del clientelismo aziendale e dei sindacati di regime —:

se risponda al vero quando precede e se vogliono intervenire perché la legge in parola venga applicata senza esclusioni e discriminazioni nei confronti degli aventi diritto e nel modo più trasparente.

(4-09848)

RISPOSTA. — *Si risponde anche a nome del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.*

In data 19 aprile 1985 è stato formalizzato l'accordo tra il gruppo Alitalia/ATI e le organizzazioni sindacali di tutte le categorie del personale aziendale per la adozione consensuale delle modalità operative della legge 29 maggio 1982, n. 297.

Nel corso dell'anno 1992 sono state riconosciute e liquidate n. 58 anticipazioni suddivise come segue:

n. 18 a piloti (di cui 8 per acquisti di abitazioni distanti oltre i 50 km dalla sede di lavoro);

n. 19 ad assistenti di volo e assistenti di terra;

n. 21 al personale di terra.

Non risulta fissato, né di fatto applicato, alcun limite di 50 km dal luogo di lavoro per tutto il personale di volo per il riconoscimento del 70 per cento del trattamento di fine rapporto.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

con ordinanza n. 54 del 13 aprile 1991 il sindaco di Acerra ingiungeva alla Montefibre di provvedere allo smaltimento dei residui tossici e nocivi esistenti presso lo stabilimento di Acerra;

contro tale ordinanza la Montefibre presentava ricorso al TAR per l'annullamento previa sospensione;

il TAR con ordinanza del 9 luglio 1991 ha ingiunto alla Montefibre di presentare un progetto di smaltimento entro il 15 ottobre 1991 ed al comune di esprimersi su tale progetto entro il 22 ottobre 1991;

in data 25 settembre 1991 la Montefibre ha presentato una serie di « ipotesi di smaltimento » rappresentate in altrettante schede;

con delibera di giunta municipale del 7 ottobre 1991, dichiarata immediatamente eseguibile sono stati incaricati i professori Enrico Drioli e Severino Zanelli per un parere sulle varie proposte di smaltimento dei rifiuti presentate dalla Montefibre;

in data 17 ottobre 1991 i suddetti professori hanno fatto pervenire il loro parere assunto al protocollo generale del comune al n. 24531;

con delibera di giunta municipale n. 1401 del 18 ottobre 1991, dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 47, comma 3, della legge n. 142 del 1990 e comunque ancora non notificata, ai sensi di legge, ai capigruppo dei partiti politici, la giunta municipale ha deliberato

« di far proprio il giudizio espresso dai professori Drioli e Zanelli, e dall'ISPSPSL circa la soluzione di smaltimento di rifiuti di fondo colonna esistenti presso lo stabilimento Montefibre di Acerra indicato nella scheda 2/C del programma presentato dalla società anzidetta, a condizione peraltro che tale soluzione abbia immediatamente corso e venga attuata col rispetto della normativa vigente in materia »;

il giudizio espresso dai professori Drioli e Zanelli, incaricati dal comune di Acerra di pronunciarsi sull'idoneità dei progetti presentati dalla Montefibre così concludeva: « il documento Montefibre, commentato puntualmente è un " programma " che contiene ipotesi di smaltimento dei residui fondo colonna. Delle ipotesi fatte alcune sono soltanto idee, la cui validità non è stata ancora verificata.

Le proposte sotto il titolo A) riguardano specificamente il recupero dei materiali contenuti nei residui. La loro realizzazione farà diminuire drasticamente la produzione di residui nel futuro, ma il loro contributo alla soluzione del problema dello smaltimento dei rifiuti accumulati è previsto solo per quelle ipotesi molto lontane dalla realizzazione. L'ipotesi IA è concreta e già operante, ma non riguarda lo smaltimento dei rifiuti esistenti.

Le proposte sotto il titolo B) sono o inconsistenti o indefinite, cioè non concrete, oppure concrete, ma dipendenti da particolari ditte estere.

La proposta sotto il titolo C) sono, o indefinite, cioè non concrete, o concrete, ma dipendenti da processi autorizzativi non prevedibili, oppure concrete e con tempi di attuazione differenziati.

In sintesi la proposta di termodistribuzione condotta in un impianto già autorizzato e funzionante appare la soluzione più rapidamente praticabile. Le ipotesi delle schede 2C, 3C e 4C si differenziano per il luogo dove sono fatte le operazioni di triturazione dei fusti di separazione del ferro e per la possibilità di commercializzare il contenuto solido dei fusti come combustibile solido.

Fra quelle tre soluzioni la 2C2 (scheda 2C) è la più facilmente attuabile. Il docu-

mento commentato non è un " progetto ", come è chiamato in alcune note ufficiali perché manca di qualsiasi dato concernente le caratteristiche dei prodotti trattati, delle apparecchiature che si vogliono impiegare e della sequenza di operazioni che costituiscono diversi processi. Esso costituisce un documento di base necessario per individuare le strade da percorrere al fine di smaltire le 7.481 tonnellate di residui di fondo colonna e di limitarne la loro produzione nel futuro.

La presentazione di un tale documento sarebbe stata più tempestiva dodici anni fa (nel 1978) allorché lo stabilimento Montefibre iniziò la sua produzione di Terital associata alla produzione di residui di fondo colonna »;

la giunta municipale non poteva adottare la delibera di cui innanzi, atteso che il TAR nell'istruttoria dibattimentale e di merito ha ordinato alla Montefibre di presentare « progetti » entro il 15 ottobre 1991 e non « pareri di massima », così come definiti dagli esperti a ciò espressamente incaricati dal comune;

da ciò si evince una palese forzatura della giunta municipale tendente a favorire la Montefibre con un provvedimento viziato alla base perché fondato su un presupposto diverso da quello richiamato dall'ordinanza del TAR del 9 luglio 1991 che imponeva alla Montefibre di presentare non « pareri di massima » (tali sono stati definiti dagli esperti comunali) ma un « progetto di smaltimento » (e per progetto, così come concludono gli stessi esperti, è da intendersi un documento contenente le caratteristiche dei prodotti trattati, delle apparecchiature che si vogliono impiegare e della sequenza di operazioni che costituiscono diversi processi). La deliberazione approvata dalla giunta municipale non è conforme ai dettami legislativi in quanto la stessa, dato il tempo trascorso dal 9 luglio 1991 ad oggi, ben poteva essere discussa in consiglio comunale e presa con i poteri di quest'ultimo;

tale decisione concreta una palese ipotesi di eccesso di potere e, in termini

politici, costituisce una chiara e manifesta prevaricazione dei diritti delle minoranze che, tra l'altro, sono state promotrici di tutta la edificante azione contro tale vergognosa situazione di fatto che pone in pericolo l'intera comunità e che suona a vergogna delle varie amministrazioni anche per quelle che sono le conclusioni degli esperti incaricati i quali hanno evidenziato come sarebbe stato più opportuno e produttivo che le ipotesi di massima oggi elaborate dalla Montefibre fossero state poste all'attenzione dell'amministrazione comunale dodici anni fa, allorché lo stabilimento Montefibre iniziò la sua produzione di Terital associata alla produzione di residui di fondo colonna;

su questi stessi presupposti i consiglieri comunali di Acerra Giovanni Bianco, Sandro Sicignano, Sandro Nicchiarico e Giovanni Piscitelli hanno diffidato il sindaco nella qualità e la giunta municipale di Acerra nella sua interezza, nonché il segretario comunale dottor Enzo di Marco, che ha apposto ai sensi dell'articolo 53 della legge n. 142 del 1990, il proprio visto di legittimità senza il preventivo parere dei capi ripartizione e dell'ufficio tecnico, attesa la non urgenza della decisione, in quanto vi era abbondante tempo per convocare il consiglio comunale e discutere: 1) della valenza dei pareri di massima tracciati dalla Montefibre e pervenuti in data 25 settembre 1991; 2) del conferimento dell'incarico (7 ottobre 1991); 3) delle conclusioni dei periti pervenute in data 17 ottobre 1991 a fronte di una scadenza del 22 ottobre 1991; astenendosi da qualsiasi atto lesivo degli interessi della comunità e a che rappresentino al Tar, mercé i difensori costituiti nel giudizio di resistenza, le conclusioni dei periti comunali in virtù delle quali è evidente che la Montefibre è inottemperante all'ordinanza del Tar datata 9 luglio 1991;

ed hanno anche diffidato il sindaco nella qualità e la giunta nell'interezza a che rappresentino con puntualità e ad ognuno per le rispettive competenze, al dipartimento della protezione civile, al Ministero dell'ambiente, al Ministero della

sanità, al Ministero dell'industria ed al Ministero dell'interno, il grave stato di insolvenza e di inadempienza della industria Montefibre di fronte ad un episodio così grave ed allarmante, nonché venga dato corso a tutti gli atti in sede civile e penale per la tutela degli interessi diffusi lesi da tale stato di cose e soprattutto per la perduranza della inadempienza da parte della Montefibre nonostante le ordinanze appositamente pronunciate;

è stata inoltre avviata la costituzione di un comitato civico a tutela dei diritti inviolabili della Comunità e degli interessi diffusi, che andrà ad agire, come unanimemente proposto ed approvato, in ogni sede, nessuna esclusa, per ottenere il rispetto della vigente normativa in materia ambientale ed il risarcimento di tutti i danni eventualmente e da chiunque causati alla comunità —;

quali valutazioni traggano da quanto sopra e quali iniziative vogliano urgentemente assumere in conformità della diffida notificata al sindaco, alla giunta municipale, da parte degli anzidetti consiglieri comunali di opposizione dinanzi alla drammatica vicenda di inquinamento ambientale in atto.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 4-28653 del 23 ottobre 1991.

(4-13952)

RISPOSTA. — *Da notizie fornite dalla prefettura di Napoli, che ha attentamente seguito la questione, risulta che le operazioni di smaltimento dei residui tossico-nocivi esistenti presso lo stabilimento Montefibre di Acerra sono in via di ultimazione e che il programma prefissato e concordato tra l'Amministrazione comunale e la società Montefibre potrà essere rispettato.*

I fusti inviati a termodistruzione sono complessivamente 40.500, mentre quelli giacenti sulla piattaforma adibita allo stoccaggio sono circa 3.800.

In merito alla validità delle delibere della Amministrazione comunale di Acerra, si fa

presente che questa va eventualmente valutata in sede giudiziaria da parte dei competenti tribunali amministrativi così come non rientra nelle competenze di questo Dipartimento interferire con proprie considerazioni, relativamente all'ipotesi di inadempienza da parte della società Montefibre all'ingiunzione del TAR di cui all'ordinanza del 9 luglio, richiamata nell'interrogazione.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri (Protezione civile):
Riggio.

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

che è opinione unanime che vada privilegiato il trasporto su rotaia anziché quello su ruota, che comporta tra l'altro pesante inquinamento;

che in tale ottica, evidentemente, dovrebbe essere favorito al massimo il trasporto pubblico rappresentato dalla ferrovia, e privilegiando tale trasporto rispetto al trasporto a mezzo autopullman;

che, se è vero tutto quanto sopra affermato, è incomprensibile l'atteggiamento statale nei confronti della linea ferroviaria Verona-Chioggia, linea che, tra l'altro, collega due capoluoghi di provincia (Verona e Rovigo) e serve tre province della regione Veneto;

che tale linea, per la totale assenza di treni che la servono, per la lentezza con la quale i pochi treni che viaggiano servono i paesi e le città collegate, è di fatto messa nelle condizioni di non essere utilizzata;

che tutto ciò è peraltro comprensibile se si ha riguardo al fatto che esiste una società di trasporto su ruota, la Polesine Bus, che in pratica effettua concorrenza rispetto alle ferrovie dello Stato, avendo una propria linea di autopullman che serve i medesimi luoghi che dovrebbero essere serviti dalla linea ferroviaria sopra indicata;

che entrambi i servizi, sia quello delle ferrovie dello Stato che della Polesine Bus, versano in condizioni di *deficit* da capogiro (la spa Rodigina, pur guadagnando quattro miliardi, ne spende venticinque !);

che molto più sensato sarebbe da parte delle ferrovie dello Stato creare finalmente un servizio adeguato agli anni duemila, che consenta alla popolazione che è potenzialmente servita da tale linea di servirsi effettivamente del mezzo ferroviario —:

tutto ciò premesso, se non ritenga opportuno intervenire, con tutti i mezzi a sua disposizione, per impedire l'abolizione di fatto della linea ferroviaria Verona-Rovigo-Chioggia, ed anzi potenziarla in modo tale da rendere il servizio appetibile per quel vasto bacino d'utenza potenzialmente interessato al servizio sopra indicato. (4-11135)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che da un'attenta analisi effettuata è risultata una scarsa frequentazione delle stazioni della tratta Rovigo-Verona.*

Inoltre, gli utenti usufruiscono di viaggi molto brevi il cui percorso medio è di circa 25 chilometri.

L'utilizzazione dell'offerta di trasporto copre il 16 per cento circa dei posti-Km offerti nei giorni lavorativi ed il 15 per cento circa in cuelli estivi.

Le ferrovie dello Stato fanno altresì presente che la linea in questione è servita da 20 treni sul tratto Rovigo - Legnago, nell'arco della giornata fra le 6,30 e le 20,30, oltre a 2 servizi con l'autobus al mattino ed uno alla sera, mentre il collegamento con Verona è realizzato con soli quattro treni e con un servizio di autobus serale.

Lo scarso livello di servizio fra Verona e Rovigo è dovuto sia al fatto che il tratto Verona Cà di David-Nogara, della linea Verona-Bologna, comune alla Verona-Rovigo, è a semplice binario e sia ai lavori attualmente in corso per il raddoppio della linea e la ristrutturazione dei binari delle stazioni ubicate sul tratto.

Tale situazione, destinata a protrarsi fino al 1995/96, di fatto non consente di mettere

in circolazione ulteriori treni per migliorare il servizio fra Verona e Rovigo e non consente nemmeno il miglioramento delle coincidenze a Verona fra i treni attualmente previsti e quelli della linea Milano-Venezia.

Le opere di cui sopra hanno comportato, altresì, l'interruzione temporanea del tratto di Linea Isola della Scala - Cerea, facente parte della linea Verona-Rovigo, per cui i treni di quest'ultima devono passare dalla stazione di Nogara.

Poiché, come già innanzi detto, la domanda di trasporto scende notevolmente nei giorni festivi, risultando pressoché inesistente nella mattinata di tali giorni, dal 1° novembre 1992, i treni del mattino ed alcuni del pomeriggio sono stati sostituiti con un servizio di autobus, in sintonia con l'analogo provvedimento adottato a livello nazionale, mirante al contenimento del costo del servizio offerto.

Poiché la sostituzione dei servizi ferroviari con autobus nei giorni festivi, per i maggiori tempi di viaggio impiegati, comportava la perdita di alcune coincidenze, in particolare nella stazione di Rovigo, le ferrovie dello Stato fanno sapere che, dal febbraio u.s. sono state apportate modifiche agli orari dell'autobus maggiormente interessato, in modo da realizzare le coincidenze a Rovigo.

Anche sulla tratta Rovigo-Chioggia è stata registrata, nei giorni festivi, una rilevante flessione della domanda di trasporto collettivo, per cui si è reso necessario introdurre il servizio sostitutivo con autobus.

Le ferrovie dello Stato sottolineano che una diversa distribuzione dei treni, rispetto all'attuale, con una intensificazione delle corse nelle ore di maggiore domanda, che del resto non sarebbe tale da giustificare un aumento dei treni, richiederebbe l'impegno di maggiori risorse (mezzi e personale) che rimarrebbero inutilizzati nel rimanente periodo della giornata. La rarefazione del servizio nei periodi non di punta non renderebbe disponibili risorse da impiegare per l'intensificazione nelle ore di maggior richiesta.

Stante la riscontrata scarsa frequentazione dei servizi attualmente offerti, le ferrovie dello Stato fanno rilevare che sarà indi-

spensabile realizzare quanto prima un coordinamento con il servizio di trasporto collettivo con autobus extraurbani, non disgiunto da provvedimenti di limitazione al trasporto privato, per giungere ad un consistente e duraturo aumento dei viaggiatori trasportati con i treni, unico presupposto per scongiurare il paventato rischio di dismissione del servizio sulla linea.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

PATARINO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e della difesa. — Per sapere:

a) se siano vere le notizie relative al coinvolgimento di una Banca di Udine e di una ditta di spedizioni di Trieste nella vicenda riguardante l'enorme traffico di missili e proiettili per cannoni scoperto a bordo della « Dolphins 1 », nave tenuta, da qualche giorno, sotto sequestro nel porto di Taranto;

b) se ritengano di intervenire con appropriate iniziative al fine di fare piena luce su quello che la stampa ha definito un vero e proprio « giallo internazionale »;

c) quali provvedimenti intendano eventualmente adottare nei confronti dei responsabili. (4-09883)

RISPOSTA. — Secondo quanto comunicato dal Ministero dell'interno, dalle indagini esperite dalle Forze di Polizia del porto di Taranto sulla documentazione di bordo e dalle dichiarazioni del Comandante della « Dolphins One » si è rilevato che il carico risultava commissionato dalla Banca Antoniana di Udine con destinatario la Società per Azioni « Sutes » di Trieste, città di scarico secondo il programma di viaggio. Pertanto la Questura di Taranto ha provveduto ad inviare un funzionario e due elementi della locale squadra mobile ad Udine e Trieste per gli opportuni approfondimenti dell'indagine stessa.

La Procura della Repubblica presso il tribunale di Taranto ha comunicato al Ministero degli Esteri di aver aperto, in relazione all'articolo 26 della legge n. 185/1990,

un procedimento, nei confronti di persona da identificare, per traffico illecito di materiali di armamento sottoponendo a sequestro nave e carico. L'indagine giudiziaria, tuttora in corso, è coperta dal segreto istruttorio.

Il munizionamento rinvenuto nel corso dell'ispezione effettuata in porto — secondo quanto comunicato dallo Stato Maggiore della Marina Militare in data 29 gennaio u.s. — è stato preso in consegna temporanea dal deposito munizioni della Marina di Taranto per immagazzinamento e custodia provvisoria a seguito di richiesta della locale Autorità giudiziaria, la quale risulta aver assunto la direzione delle investigazioni, come precisato dalla Prefettura di Taranto in data 1° febbraio successivo. La predetta procura ha posto sotto sequestro la nave ed il relativo carico con decreto del 28 gennaio 1993 (ai sensi degli articoli 235 e seguenti del c.p.p.) rigettando l'istanza di dissequestro presentata dal legale di fiducia del Comandante della « Dolphins One ».

Successivamente, l'11 febbraio la Prefettura di Taranto ha comunicato che, in tale data, la Seconda Sezione Penale del tribunale di Taranto ha emanato un provvedimento di revoca del « sequestro della MIN "Dolphins One", della documentazione in originale ad essa relativa (previa acquisizione in copia), delle sue pertinenze e provviste, del riso, vestiti e medicinali (previo scarico del residuo in sequestro) » e ne ha ordinato la restituzione al Comandante ricorrente e comunque all'avente diritto, dichiarando contestualmente il « non luogo a provvedere quanto alle armi e munizioni rinvenute a bordo della detta nave » e rigettando nel resto le richieste di riesame.

È risultato invece confermato il provvedimento di sequestro, non solo del materiale bellico trasportato dalla « Dolphins One », ma anche delle sessantuno camionette Toyota facenti parte del carico e per le quali è stato richiesto al Comitato Sanzioni se esse debbano o meno essere ricomprese nel disposto dell'articolo 6 della Risoluzione 713 dell'ONU. Lo Stato Maggiore della Marina ha comunicato al Ministero degli Esteri in data 12 febbraio u.s. di riservarsi di riferire

sui successivi movimenti della nave ove fossero risultati di interesse.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Giacobuzzo.

PECORARO SCANIO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

con la deliberazione del 23 ottobre 1991, la Commissione di garanzia sul diritto di sciopero ha emanato una proposta sui servizi minimi da garantire in conformità alla legge n. 146 del 1990, che è stata sottoscritta sia dall'Ente ferrovie dello Stato che dalle OOSS Filtr/CGIL - Fil/CISL - Uil/Trasporti;

nella citata deliberazione al punto 5) è previsto che anche nei periodi orari dalle 9,01 alle 17,59 e dalle 21,01 alle 5,59 devono essere garantiti i servizi minimi indispensabili;

con la lettera del 19 agosto 1992, la Divisione esercizio dell'Ente delle ferrovie dello Stato ha comunicato alla Fisast-Cisas, che non è firmataria del citato accordo, l'elenco dei treni a lunga percorrenza, mentre quelli compartimentali sono direttamente elencati sull'orario ufficiale, che durante gli scioperi devono essere garantiti;

in data 13 ottobre scorso durante lo sciopero proclamato dalle OOSS sopracitate, sia l'Ente delle ferrovie dello Stato che quest'ultime non hanno assolutamente garantito i treni a lunga percorrenza e in modo limitato quelli a carattere locale;

dagli altoparlanti della stazione Termini l'Ente delle ferrovie dello Stato dava annuncio addirittura della soppressione di quei treni che invece sarebbero dovuti essere comunque garantiti per legge;

quanto sopra assume particolare rilievo se si tiene conto che la maggioranza dei ferrovieri non hanno aderito allo sciopero di cui sopra —:

se abbia disposto un'inchiesta su quanto accaduto e quali provvedimenti

intenda assumere perché non si verifichino ulteriori disagi per gli utenti. (4-06765)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato S.p.A., premesso che alla protesta sindacale del giorno 13 ottobre 1992, indetta dalle organizzazioni sindacali FILT-FIT-UILT-SMA dalle ore 9 alle 13, ha aderito il 32 per cento del personale ferroviario, precisano, considerati anche gli effetti interconnessi ed ultrativi sulla organizzazione del servizio, che durante il periodo di sciopero hanno circolato il 31 per cento dei treni a lungo percorso e il 35 per cento dei treni locali.

Allo scopo di diminuire i disagi provocati all'utenza, sono state, inoltre, effettuate n. 50 corse sostitutive con autobus.

In conformità alla legge 12 giugno 1990, n. 146 ed in applicazione della delibera 23 ottobre 1991 della Commissione di garanzia, sono stati, di norma, garantiti i treni regionali ed intercompartimentali come da pubblicazione sull'orario ufficiale.

Le ferrovie dello Stato fanno, altresì, presente che, nell'occasione, essendo lo sciopero limitato a 4 ore, la circolazione dei treni nell'arco delle 24 ore (di cui 20 non interessate dalla proclamazione dello sciopero stesso), è andato ben oltre alla indicazione formulata dalla Commissione con la propria proposta del 23 ottobre 1991, che prevede in caso di sciopero di 24 ore la salvaguardia di due fasce orarie (6/9 - 18/21) e l'effettuazione di almeno due coppie di treni a lungo percorso.

In relazione ai servizi resi specificatamente nel compartimento di Roma, le ferrovie dello Stato riferiscono, inoltre, che dei 51 treni a lungo percorso previsti, nell'arco dello sciopero (9 - 13), 27 sono i convogli che hanno effettuato il servizio e cioè il 53 per cento; dei 63 treni regionali, 22 hanno svolto il servizio per una percentuale del 35 per cento; sui 29 treni merci previsti, 19 hanno assicurato il servizio e cioè il 66 per cento.

Gli annunci dati dall'altoparlante di Roma Termini, hanno inteso ulteriormente richiamare i viaggiatori in merito alle soppressioni effettuate, che peraltro erano state tempestivamente divulgate, come previsto dalla legge, attraverso tutti gli organi di informazione.

È da fare presente che sono, comunque, ancora in corso contatti tra la Commissione stessa, la Società ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali, tesi a raggiungere un'intesa definitiva sui livelli di servizio da garantire in caso di scioperi nel servizio ferroviario.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

all'inizio del febbraio 1993 sono stati avviati, nella stazione FS di Ancona, i lavori per la realizzazione di una sopraelevata che dovrebbe collegare, a sette metri di altezza, il marciapiede del primo binario con il vecchio deposito locomotive: una struttura metallica che dovrebbe essere realizzata in due stralci, il primo per una spesa di 700 milioni, il secondo per altri 600;

secondo quanto denunciato dalla Filt-Cgil, la richiesta della sopraelevata era stata avanzata circa vent'anni fa, dopo la morte di un lavoratore travolto da un carrello nel punto in cui oggi sono iniziati i lavori. In questi anni però il deposito locomotive è stato spostato, e i lavoratori che devono attraversare i binari non sono più circa 700, come ai tempi in cui fu richiesto il sovrappasso, ma appena una decina. Inoltre la Filt-Cgil ha reso noto che anche il settore riservato al caricamento delle batterie sarà spostato dal primo binario all'ex deposito locomotive, per cui gli addetti non dovranno più attraversare i binari;

l'appalto dei lavori è stato affidato senza neppure consultare le organizzazioni sindacali;

le FS Spa lamentano permanenti difficoltà finanziarie, e adducendo tali difficoltà giustificano le più volte annunciate dismissioni di reti e di servizi, la soppressione della tariffa 22 (sconto sugli abbonamenti di lavoratori dipendenti e studenti pendolari), dismissioni e soppressione che le FS Spa non possono attuare in base al

contratto di servizio sottoscritto dall'Azienda e dal Ministro dei trasporti, per cui la loro concretizzazione sarebbe una grave inadempienza —:

come mai le FS Spa hanno proceduto all'appalto dei lavori per la sopraelevata nella stazione di Ancona, opera ormai inutile, così definita dagli stessi lavoratori a cui a suo tempo poteva giovare;

se non si intenda intervenire immediatamente per impedire che le FS Spa realizzino la suddetta opera, spendendo inutilmente un miliardo e 300 milioni;

se il Ministro sia a conoscenza di casi analoghi a quello sollevato dalla presente interrogazione;

se il Ministro intenda attivarsi, al di là del caso specifico della stazione di Ancona, per disporre adeguati controlli onde evitare sprechi finanziari da parte delle FS Spa per lavori inutili, e quali iniziative intenda in tal senso assumere.

(4-12629)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che la passerella pedonale in costruzione nella stazione di Ancona, in corrispondenza della radice sud di stazione, peraltro idonea al passaggio di carrelli di servizio, collega il marciapiede principale ad un'area interna al fascio binari su cui sorge lo spogliatoio del personale di manovra.*

Il progetto relativo alla costruzione della passerella, richiesta anche dalle organizzazioni sindacali, risale agli anni 1986-87, anni in cui, per lo spostamento del vecchio deposito locomotive di Ancona, fu deciso di riutilizzare, per altri scopi, aree e fabbricati resisi disponibili.

Le ferrovie dello Stato precisano di seguito le motivazioni di infortunistica e di servizio che hanno dato origine al progetto.

1) A seguito dello spostamento suddetto, una palazzina annessa all'ex deposito Locomotive di Ancona è stata opportunamente ristrutturata e destinata a spogliatoio del personale di manovra.

Le organizzazioni sindacali nell'accettare tale soluzione misero in evidenza il fatto che,

per raggiungere lo spogliatoio, era necessario attraversare la radice sud dei binari di stazione e chiesero che fosse realizzato un sottopasso o una passerella di collegamento.

Il recente trasferimento da Ancona a Falconara di parte dell'attività della manovra riduce, tuttavia, il numero delle persone che utilizzano lo spogliatoio.

2) La liberazione dell'ex deposito locomotive ha anche offerto l'opportunità di trasferire l'officina carica accumulatori dai locali del fabbricato viaggiatori.

Nel momento di avviare i lavori di predisposizione della suddetta officina nella nuova sede, le ferrovie dello Stato ritennero opportuno che i carrelli per il trasferimento delle batterie non dovessero attraversare i binari per raggiungere il 1° marciapiedi ed il piazzale ovest dove prevalentemente si opera per il cambio batterie ai treni. La passerella, dotata di montacarichi, potrebbe dare una risposta a tale esigenza.

3) Fra l'ex deposito Locomotive e lo spogliatoio della manovra stanno per essere avviati i lavori per un impianto di manutenzione treni a composizione bloccata consistente di 5 binari, coperti, attrezzati con fosse di visita, che potrebbe costituire un ostacolo al raggiungimento delle aree e degli impianti posti al di là di esso, che sono:

la squadra rialzo;

il già citato spogliatoio;

in prospettiva, un realizzando impianto di manutenzione carrelli detto « tornio in fossa »;

un'ampia area che può essere utilizzata per servizi tecnici.

4) Non è infrequente la necessità di attraversare la radice dei binari con tubazioni (idriche, elettriche) per raggiungere i numerosi impianti posti lato mare; ogni attraversamento tecnologico in quel punto di stazione comporta oneri (di costo e soggezioni all'esercizio) notevoli.

La passerella prevede sezioni specifiche per il passaggio di tubazioni e risolverebbe ogni futura esigenza di attraversamento tecnologico.

5) La passerella offre una alternativa all'attraversamento della radice sud di Ancona dove vengono svolte anche le manovre dei treni che transitano.

Le ferrovie dello Stato fanno, altresì, presente che la soluzione esecutiva prescelta per la realizzazione dell'opera è stata quella della passerella aerea perché molto più economica rispetto al sottopassaggio e senza soggezioni per l'esercizio.

La passerella è realizzata in carpenteria metallica predisposta in officina e montata in opera. Concordata la costruzione della medesima con le organizzazioni sindacali, il lavoro è stato inserito nei programmi compartimentali in conto 502 (rinnovamenti ed antinfortunistica).

Il programma 502 viene organizzato secondo una graduatoria di priorità e l'intervento in parola è entrato nei finanziamenti disponibili solo nel 1990.

I lavori sono stati aggiudicati, a seguito di gara a procedura ristretta, all'impresa TRICHES Enrico di Belluno, con ribasso del 15,86 per cento, per un importo contrattuale, al netto del ribasso, di 697 milioni di lire.

Le ferrovie dello Stato fanno sapere che lo scorso gennaio le organizzazioni sindacali hanno comunicato di ritenere non opportuna la realizzazione della passerella. Immediatamente convocate, le organizzazioni sindacali sono state messe a conoscenza dello stato dei lavori che risulta essere il seguente: la carpenteria metallica è già predisposta in officina nella misura del 95 per cento mentre i lavori di fondazione sono stati realizzati al 70 per cento; ad oggi risulta ormai speso il 65 per cento circa dell'importo contrattuale (pari a circa 400 milioni di lire).

In considerazione di ciò, le ferrovie dello Stato, pur riconoscendo che le modifiche organizzative del lavoro hanno ridotto la necessità di tale opera hanno, comunque, deciso di porre in essere la passerella dall'ex deposito locomotive allo spogliatoio (ove sono già state fatte le fondazioni): quel tratto consentirà di superare i cinque binari dell'impianto di manutenzione treni a composizione bloccata.

Gli elementi di carpenteria destinati al rimanente tratto, già costruiti in officina,

saranno approvvigionati in stazione e per ora non posti in opera.

Qualora entro un anno circa, rimanesse confermata la minore opportunità di un loro impiego per lo scopo originario, le ferrovie dello Stato utilizzeranno tali elementi presso altre stazioni, ove sono presenti problemi di attraversamento dei binari.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

la risoluzione 7-00178, 17 marzo 1993, della IX Commissione, sottoscritta dai capigruppo in Commissione di Verdi, PDS, Lega, PSI, DC, PRI e Rifondazione comunista, approvata con un solo voto contrario, impegna il Governo a rispettare e a far rispettare il contratto di servizio siglato il 29 dicembre 92 dal Governo e dalle ferrovie dello Stato spa, in particolare a rispettare e a far rispettare quanto previsto dall'articolo 6 che, al primo paragrafo, recita testualmente: « le parti prendono reciprocamente atto dell'impossibilità di modificare l'orario invernale 92/93 perché già in corso e quello estivo 93 a causa dei tempi tecnici di elaborazione ». Lo stesso articolo al secondo paragrafo prevede anche l'esenzione di responsabilità per le ferrovie dello Stato spa da eventuali perdite economiche derivanti dall'impegno citato in precedenza;

ciononostante le FS continuano ad annunciare tagli e soppressioni di servizi a partire dall'entrata in vigore del nuovo orario estivo, senza tenere in considerazione la suindicata risoluzione approvata dalla competente Commissione della Camera;

nella fattispecie, è intenzione delle ferrovie dello Stato spa chiudere il prossimo agosto, per l'intero mese, la linea Teramo-Giulianova (Abruzzo), il che vuol dire che neppure i treni provenienti da Chieti-Pescara potranno arrivare a Teramo;

la Teramo-Giulianova è una linea secondaria ma molto frequentata, in particolare nella stagione estiva da bagnanti e villeggianti diretti a Giulianova;

la strada statale Teramo-Giulianova, che corre parallela alla linea ferroviaria in questione, è talmente trafficata che i bus che la percorrono impiegano, per lo stesso tragitto, più tempo del treno. È inoltre già teatro di numerosi incidenti, situazione che si aggrava nel periodo estivo, e destinata a peggiorare se si procederà alla chiusura della linea ferroviaria Teramo-Giulianova;

nonostante si tratti, come su scritto, di una linea secondaria, sulla Teramo-Giulianova transita un treno merci al giorno;

nel caso le ferrovie dello Stato procedano alla annunciata chiusura nel prossimo mese di agosto, il personale ferroviario sarà ugualmente retribuito, in particolare con il rimborso per competenze mancate;

sulla linea Teramo-Giulianova sono in corso interventi per la sostituzione dei passaggi a livello a chiusura manuale con passaggi a livelli automatici, e per l'installazione di una segnaletica più moderna;

questa ennesima soppressione di servizio prevista dalle ferrovie dello Stato, nonostante la risoluzione suindicata, è solo l'ultimo atto di proterva indifferenza del Governo rispetto alle indicazioni del Parlamento, in particolare per quel che riguarda le ferrovie dello Stato spa: indifferenza per cui si è già vissuto un conflitto istituzionale fra Parlamento e Governo che non accenna a trovare soluzione. Nel caso oggetto della presente interrogazione l'atteggiamento delle ferrovie dello Stato e il mancato intervento del Governo, a giudizio dell'interrogante, assumono forma di vera e propria provocazione —;

come il ministro giustifichi il mancato rispetto della risoluzione della IX Commissione 7-00178 del 17 marzo 1993, e quali iniziative intenda intraprendere per rispettare e far rispettare quanto previsto

dall'articolo 6 del contratto di servizio, dunque evitare che le ferrovie dello Stato sopprimano qualsiasi servizio nell'orario estivo '93 e in particolare, in questo caso, chiudano la linea Teramo-Giulianova;

se il ministro sia a conoscenza delle motivazioni per cui le ferrovie dello Stato intendono chiudere, nel mese di agosto, la suddetta linea ferroviaria: in particolare se si tratti di una misura che prelude a una definitiva dismissione;

nel caso si tratti di una chiusura che prelude a una definitiva dismissione, se sia intenzione del Ministro intervenire per impedirlo, anche in considerazione del rischio per la pubblica incolumità che rappresenterebbe un ulteriore aumento di traffico sulla strada Teramo-Giulianova;

se gli interventi in corso sulla linea ferroviaria Teramo-Giulianova per la sostituzione dei passaggi a livello a chiusura manuale e l'ammodernamento della segnaletica debbono far supporre che non è intenzione delle ferrovie dello Stato sopprimere la linea o devono essere imputati a una totale mancanza di programmazione. (4-13591)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA fanno presente che la linea Giulianova - Teramo è interessata da quattro coppie di treni sia per l'orario invernale che per quello estivo.*

Dall'orario estivo 1992 tutti i treni sono stati prolungati, via Giulianova - Pescara, fino a Chieti.

Naturalmente, nel senso inverso, tutti i treni provenienti da Chieti, via Pescara - Giulianova, giungono a Teramo.

Le ferrovie dello Stato fanno, altresì, sapere che i treni, durante il periodo dell'orario invernale e nella parte dell'orario estivo in cui ancora sono attivi scuole ed uffici, presentano una frequentazione media di 50 viaggiatori per treno.

Poiché la frequentazione nei mesi di luglio ed agosto 1991 e 1992 è risultata pari a 30 viaggiatori di media ogni treno nei mesi di luglio e a 20 viaggiatori nei mesi di agosto, le ferrovie dello Stato hanno disposto

per il 1993 la sospensione dalla circolazione per tutto il mese di agosto.

Peraltro, per la riqualificazione della linea, sono in corso lavori che consistono nella automazione di tutti i passaggi a livello presenti e quindi nella chiusura di 5 posti di guardia e nell'impresenziamento di 4 fermate.

Tali opere, la cui ultimazione è prevista entro il 1993, permetteranno una migliore gestione della linea.

Ciononostante, le ferrovie dello Stato non escludono che la gestione stessa permanga fortemente deficitaria, e che quindi la linea possa essere inclusa tra le linee da dismettere ai sensi della direttiva ministeriale del 17 novembre 1992 e del Piano triennale '93-'95 approvato dai ministri del bilancio, del tesoro e dei trasporti il 9 dicembre 1992.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

sulle quattro linee ferroviarie classificate locali del compartimento di Ancona - Fabriano/Pergola, Civitanova/Albacina, Ascoli Piceno/Porto d'Ascoli, Teramo/Giulianova - sono in corso lavori di ammodernamento che si prevede di ultimare entro la prima metà del 1994;

i lavori, per un importo complessivo di circa 22 miliardi, consistono principalmente nella soppressione di un gran numero di passaggi a livello; quelli che resteranno saranno resi autocomandati dal treno;

la linea Civitanova/Albacina sarà provvista di Comando Centralizzato del Traffico;

nell'interrogazione 4/12628, 29 marzo 1993 - ancora priva di risposta - l'interrogante segnalava che nella stazione di Passo Varano, scalo a sud di Ancona, erano in corso lavori di sistemazione generale per un importo di circa 615 milioni, ma che il nuovo orario triennale elaborato dalla direzione FS elimina numerose fermate a Passo Varano, riducendola da sta-

zione notevolmente frequentata quasi a semplice stazione di transito. Nella stessa interrogazione si evidenziava la necessità di verificare se e quanti siano i casi analoghi, ossia investimenti di soldi pubblici in impianti che la FS SpA destina allo smantellamento —:

se il Ministro sia in grado di garantire che le quattre linee locali citate in premessa non subiranno tagli e soppressioni di servizi;

se non si ritenga comunque opportuno verificare che i lavori in corso o previsti in impianti FS, e dunque investimenti di soldi pubblici, riguardino tratte e stazioni che la FS SpA non intende smantellare o depotenziare. (4-17070)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA precisano di avere in corso i lavori di ammodernamento degli impianti tecnologici, in particolare degli impianti di sicurezza e segnalamento, nelle quattro seguenti linee ad interesse locale:*

- A) Giulianova — Teramo
- B) Ascoli Piceno — Porto d'Ascoli
- C) Fabriano — Pergola
- D) Civitanova — Albacina.

I suddetti lavori, per l'importo complessivo di L. 22 miliardi circa, previsti da precedenti piani di adeguamento ed ammodernamento infrastrutturali, sono finalizzati sia ad un incremento del fattore sicurezza sia al conseguimento di economie di personale e consistono nella automazione di numerosi passaggi a livello ed adeguamenti agli impianti delle stazioni.

Non sono stati necessari interventi in alcuni P.L. per i quali è prevista la chiusura definitiva, previ accordi con gli enti locali.

In particolare, sulla linea Civitanova — Albacina, è prevista anche la realizzazione del C.T.C. (Controllo Centralizzato del Traffico) nella prima metà della linea medesima.

I lavori di cui al punto A) sono già stati ultimati ed i relativi impianti attivati.

Per quanto riguarda le altre linee i lavori sono in corso e si prevede l'ultimazione

complessiva tra il 2° semestre '93 o il 1° semestre '94, anche se diversi singoli impianti si potranno attivare prima.

Al momento non è prevista la chiusura di dette linee.

Le ferrovie dello Stato fanno comunque presente che, nei prossimi mesi e non oltre la fine del corrente anno, saranno sviluppati tutta una serie di approfondimenti, in collaborazione e d'intesa con le regioni interessate alle singole linee, per verificare necessità presenti e future e possibilità e convenienza di servizi alternativi, e ciò sulla base di rigorose valutazioni di costi/ricavi, in rapporto, altresì, alla disponibilità a contribuire alle spese di esercizio da parte delle regioni stesse, nonché della loro partecipazione alle spese, per interventi mirati alla riduzione dei costi.

Per quanto riguarda in particolare gli interventi relativi alla stazione di Varano di cui alla precedente interrogazione n. 4-12628 del 29 marzo 1993, le ferrovie dello Stato aggiungono che la stazione è attualmente interessata a lavori di adeguamento del dispositivo di armamento e degli impianti di elettrificazione e di sicurezza e segnalamento nel contesto più generale dell'istituzione dei nuovi impianti A.C.E.I. (Apparati centralizzati elettrici a itinerari) — B.A.B. (Blocco automatico banalizzato), sulla tratta Ancona Centrale/Pescara Centrale.

Sono altresì in corso i lavori di soppressione di un P.L. (al centro della stazione) con la realizzazione di un sottovia pedonale che avrà funzione anche di sottopasso di stazione.

Le ferrovie dello Stato precisano che non vi è alcuna relazione fra i suddetti lavori (facenti parte di un contesto generale di ammodernamento della linea) con la soppressione della fermata di alcuni treni secondo ipotesi di un nuovo progetto orario.

I lavori in corso, come già accennato in premessa, hanno lo scopo di migliorare le condizioni di circolazione dei treni, di sicurezza e di regolarità e pertanto i provvedimenti sulla fermata dei treni non annullano o vanificano gli investimenti.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

PISCITELLO. — *Al Ministro per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso:

che il 31 dicembre 1990, nella Sicilia orientale, si verificò un terremoto dagli effetti catastrofici;

che esso provocò alcuni morti e privò di un tetto oltre cinquemila persone;

che arrecò inoltre gravi danni all'apparato produttivo ed economico, nei settori dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

che solo per un puro caso fu evitata una tragedia di ben più ampie proporzioni a causa dell'altissima concentrazione, nella popolosa area delimitata dagli abitati di Augusta, Priolo, Melilli e Siracusa, di insediamenti industriali ad alto rischio di incidente rilevante, nonché di arsenali italiani e NATO contenenti armi convenzionali, atomiche e chimiche;

che l'intervento dello Stato fu improntato al tradizionale principio dell'improvvisazione, mostrando l'assenza di piani e procedure di intervento prestabiliti;

che gli stessi pochi comuni sulla carta dotati di un piano di protezione civile ne ignorarono l'esistenza precipitando nel caos più totale;

che gli interventi di prima accoglienza, quelli di consolidamento statico degli edifici danneggiati, nonché finalizzati alla creazione di quei luoghi squallidi e privi di ogni servizio essenziale denominati « campi containers », sono stati realizzati con grande dispendio di risorse pubbliche, scarsa trasparenza, spesso senza che di talune opere si riuscisse ad intravedere un fine diverso da quello del puro incremento della spesa;

che a distanza di due anni dal verificarsi degli eventi in parola le popolazioni interessate attendono ancora una risposta in termini di interventi concreti per la ricostruzione;

che la legge n. 433 del 1991 che prevedeva, pur tra tanti limiti, almeno la ricostruzione delle abitazioni danneggiate è stata resa inoperante a causa della colposa mancata previsione della copertura finanziaria che ha provocato l'intervento della Corte dei conti e che la legge finanziaria approvata dal Parlamento rinvia al triennio 1996-1998 la parte più consistente degli interventi di ricostruzione, ponendo le premesse per un nuovo Belice, nota vergogna nazionale;

che gli stessi fondi di emergenza della protezione civile risultano essersi esauriti, non potendo in tal modo essere garantiti né l'assegno in favore di quanti hanno trovato una sistemazione autonoma né la manutenzione dei containers;

che le popolazioni colpite dal terremoto hanno ottenuto l'approvazione della legge n. 433 del 1991 solo per effetto del blocco totale della circolazione delle persone e delle merci messo in atto per diversi giorni nella zona industriale di Priolo e che un nuovo blocco è già stato minacciato in risposta alla beffa subita con la vanificazione di detta legge;

che questa eventualità comporterebbe conseguenze incalcolabili, e comunque gravissime, sul piano dell'ordine pubblico e sull'intera economia della zona;

che il ministro interrogato, dal giorno del suo insediamento non ha ritenuto di dover prendere conoscenza dei drammatici effetti del sisma del 13 dicembre 1990 attraverso un sopralluogo nelle zone interessate, né si è espresso circa le soluzioni più idonee a fronteggiarli —:

se non ritenga doveroso recarsi presso le zone colpite dal terremoto del 13 dicembre 1990 per constatare di persona gli effetti dallo stesso prodotti;

se non ritenga in tale occasione di dover incontrare i comitati rappresentativi dei cittadini maggiormente colpiti dal terremoto;

quali iniziative intenda assumere per accelerare l'iter della ricostruzione e per

garantire il rientro nelle proprie abitazioni ai cittadini privati di un tetto, da un giorno all'altro, per effetto del terremoto;

quali provvedimenti siano stati assunti in ordine alla prevenzione di un nuovo possibile terremoto nelle zone già colpite;

quali interventi, in particolare, siano stati attuati relativamente alla sicurezza del polo petrolchimico di Priolo e degli stoccaggi di armi convenzionali, atomiche e chimiche nella stessa zona presenti;

se non ritenga necessario prevedere forme di sostegno pubblico all'adeguamento del patrimonio edilizio preesistente al 13 dicembre 1990 rispetto all'intensità stimata di un futuro evento sismico.

(4-08283)

RISPOSTA. — Questo Dipartimento segue attentamente la situazione denunciata anche attraverso la costante opera del Gruppo Nazionale per la Difesa dai Terremoti del C.N.R. il quale ha tra i propri compiti sia la promozione e lo sviluppo di ricerche indirizzate al miglioramento della conoscenze sismologiche, geologiche e ingegneristiche sia, in occasione di eventi sismici, la gestione di azioni di intervento tecnico-scientifico, in particolare nei campi della geologia applicata e dell'ingegneria.

Tra le normali attività del Gruppo rientra pertanto quella di mettere a disposizione del Servizio nazionale di protezione civile, una serie di dati di intensità macrosismica dai quali possano essere estratti cataloghi sismici, storie sismiche del sito, scenari di terremoto in determinate aree. Vengono inoltre effettuati studi sui dati storici per la valutazione dai processi di attenuazione dagli effetti con la distanza dal luogo ove si è verificato il terremoto.

Notoriamente la Sicilia orientale è una delle aree del territorio italiano a più elevato rischio sismico e vulcanico ed è proprio in questa area che sono stati destinati con legge n. 195/1991, 20 miliardi di lire per la realizzazione del progetto « Poseidon » di sorveglianza sismica e di ricerca sui precursori dei terremoti nonché di sorveglianza vulca-

nica e di ricerca sui precursori della eruzioni nei vulcani attivi della Sicilia.

Il sistema « Poseidon » — che è in corso di attuazione — prevede la realizzazione di complesse reti strumentali, in gran parte automatizzate, i cui dati, permettendo una attività di controllo continuo dei fenomeni e di studio dei precursori, renderanno possibili le valutazioni sulle più opportune misure da prendere da parte della Protezione Civile.

Per quanto attiene gli interventi relativi alla sicurezza del polo petrolchimico di Priolo, è in corso di formalizzazione un provvedimento di questo Dipartimento che istituisce una Commissione interdisciplinare per la verifica delle strutture produttive e delle refluenze sulla popolazione e sull'ambiente, e per il superamento o la mitigazione di possibili condizioni di emergenza, a suo tempo richiesta dalla regione Sicilia.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri (Protezione civile):
Riggio.

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

il maltempo della scorsa settimana, che ha causato frane ed interruzioni su alcune strade Ossolane e Cannobine, ha reso impraticabile il transito veicolare attraverso il passo del Sempione;

la strada internazionale del Sempione è rimasta bloccata nella giornata di domenica 25 aprile per alcune ore, causa una grossa valanga staccatasi dalle pendici del monte Hubschorn;

detta valanga nella sua corsa ha travolto l'auto di un turista ed ha bloccato il transito da e per la Svizzera, inchiodando sul posto per alcune ore numerosi veicoli fra cui una dozzina di grossi autocarri —:

se, alla luce di quanto esposto ed a conferma di quanto richiesto in precedenti interrogazioni, non si ritenga opportuno e necessario un'intervento di codesto Ministero presso il corrispondente in terra elvetica al fine di chiedere il ripristino

(almeno per il periodo invernale) del servizio di treni-navetta fra le stazioni di Iselle (Italia) e Briga (Svizzera), unica soluzione possibile atta a permettere un normale collegamento invernale fra le due aree confinanti. (4-13766)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. hanno assicurato che, nonostante la precisa richiesta delle Ferrovie Federali Svizzere di disdire la convenzione stipulata il 12 settembre 1959 con le Ferrovie dello Stato, motivata dalla scarsa redditività del servizio dei treni navetta attraverso il passo del Sempione, provvederanno a sollecitare le stesse Ferrovie Elvetiche a riconsiderare la questione al fine di ottenere un ripristino, senza aggravio di oneri per le ferrovie dello Stato, del collegamento almeno durante il periodo invernale.*

Si è provveduto altresì ad interessare dell'argomento il Ministero degli esteri ai fini di un intervento presso il Governo svizzero.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

talune fonti di informazione hanno riportato un'intervista rilasciata dal generale Momir Talic, comandante del 1° Corpo d'armata serbo in Bosnia, che avrebbe dichiarato di essere pronto a disporre un attacco missilistico contro la centrale atomica di Krsko, al confine fra Slovenia e Croazia, nell'eventualità che l'Onu decida un intervento delle proprie truppe sul territorio serbo —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per scongiurare il pericolo di una catastrofe nucleare.

(4-09257)

RISPOSTA. — *Circa le affermazioni rilasciate dal Generale Momir Talic, non si dispone di maggiori informazioni rispetto a quanto riportato dagli organi di stampa. Va comunque rilevato che le affermazioni del generale serbo-bosniaco sembrano rientrare*

in una logica di eccessi verbali tipici della crisi in atto nell'ex Jugoslavia e generalmente privi di alcun aggancio con la realtà concreta dei fatti.

Ad ogni buon conto, l'Italia partecipa come noto al dispositivo integrato della NATO, che prevede pianificazioni di contingenza anche per far fronte a conflitti che possono comportare rischi nucleari.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Giacobazzo.

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

nell'ultimo trimestre del 1993 le Ferrovie dello Stato Spa hanno previsto la soppressione di 900 treni festivi in Italia nonché la riduzione del numero dei treni locali (definiti adesso « regionali ») e la sostituzione di tutti codesti convogli con autobus; tale decisione, in palese contrasto con tutte le indicazioni del Parlamento, ed in particolare delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, volte ad intensificare il trasporto su rotaia e ridurre invece quello su ferro (per favorire la mobilità, ridurre la pericolosità delle strade, per favorire la tutela ambientale, riequilibrare la modalità di trasporto e moltissime altre ragioni) sarebbe stata motivata dalla presunta necessità di risparmiare costi di gestione —:

quanti siano stati i convogli che, a tutt'oggi, sono stati soppressi e sostituiti con autobus di linea;

se sia stato tenuto conto, nel prevedere il « risparmio », del fatto che il personale addetto alle linee è comunque in servizio e che le linee stesse, fino a quando non saranno dismesse, hanno egualmente un costo di manutenzione ancorché non vengano utilizzate a pieno regime;

quali costi siano stati sostenuti dall'Ente Ferrovie per l'acquisto dei predetti autobus, se sia stato necessario assumere ed addestrare personale da impiegare per l'uso di tali mezzi, quanto sia stato previ-

sto per le spese di manutenzione e per l'acquisto di pezzi di ricambio;

quale sia stato il costo per passeggero/chilometro di un pulmann (tenuto conto della minor durata degli automezzi rispetto ai treni, e delle maggiori spese di manutenzione) e di un treno a parità di viaggiatori trasportati;

se non ritenga che l'adozione di una tale politica renda ancor meno economica la gestione di alcune tratte ferroviarie e, perciò, prelude alla definitiva soppressione di queste stesse tratte destinate, in breve tempo, a divenire « rami secchi »;

quale sia stato il bilancio di questi primi mesi di esperimento, e se è vero si sia verificato un notevole peggioramento del servizio, specie in alcune zone del Sud, se è vero che si siano dilatati i tempi di percorrenza a causa dell'impossibilità dei mezzi su strada di utilizzare corsie speciali e dell'obbligo che essi hanno di non superare i limiti di velocità previsti;

se non ritenga invece di porre fine all'« esperimento », attraverso una politica di aumento delle entrate possibile con il miglioramento della offerta in termini di puntualità dei servizi, di efficienza e regolarità. (4-10681)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che i convogli fino ad oggi soppressi nei giorni festivi sono 859, dei quali 817 sostituiti con autobus.*

Inoltre, tra le linee interessate 25 sono state chiuse completamente al traffico ferroviario. Il provvedimento riguarda, comunque, i soli giorni festivi e non ha quindi nulla a che vedere con la chiusura totale di intere linee.

I servizi sostitutivi sono stati appaltati a ditte già operanti nel settore delle varie zone, senza alcuna necessità da parte delle ferrovie dello Stato S.p.A. di acquistare autobus ed assumere o addestrare personale.

Per quanto riguarda il costo medio per passeggero/km su autobus è stato finora di L. 170 a fronte di un costo medio di L. 680 su treno (esclusi i costi di linea).

Il bilancio di questi primi mesi risulta pertanto completamente positivo sul piano economico.

Casi isolati, nei quali si è constatato un sensibile peggioramento del servizio, si sono verificati solo per problemi di impostazione d'orario e sono stati risolti con l'orario estivo.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

SERAFINI, MASINI, DI PRISCO e SANGIORGIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:*

si è vista la nota n. 212/II del provveditore agli studi di Siena Antonio di Florio del 9 gennaio 1993 con cui si propone al Ministero della pubblica istruzione i provvedimenti da realizzarsi nell'anno scolastico 1993-1994 in ordine al piano di razionalizzazione delle scuole medie della provincia di Siena nel seguente modo:

1) soppressione dell'autonomia della scuola media di Gaiole in Chianti sezione di Radda in Chianti e sua aggregazione alla scuola media di Castelnuovo Berardenga;

2) diversa aggregazione della scuola media di Radicofani da sezione della scuola media di Sarteano a sezione della scuola media di Piancastagnaio;

3) soppressione dell'autonomia della scuola media di Sarteano e sua aggregazione alla scuola media di Cetona sezione San Casciano Bagni;

4) soppressione dell'autonomia della scuola media di Rapolano Serre sezione Rapolano Terme e sua aggregazione alla scuola media di Asciano;

si è visto il parere obbligatorio del consiglio scolastico provinciale con cui a maggioranza dei componenti ha approvato le proposte del provveditore per quanto riguarda i punti 1, 3 e 4 mentre per il punto 2 (aggregazione della scuola di Radicofani a S.M. di Piancastagnaio) il parere è stato espresso all'unanimità anche in

relazione al fatto che tale richiesta era stata avanzata da oltre 15 anni dal distretto scolastico dell'Amiata n. 40 di cui fanno parte le due scuole;

si è vista la nota n. 1510 dell'8 maggio 1993 del Ministero della pubblica istruzione con cui si dispone senza motivazioni la razionalizzazione in modo diverso da quanto proposto dal provveditore agli studi di Siena e in particolare:

1) soppressione dell'autonomia della scuola media di Gaiole in Chianti sezione di Radda in Chianti e sua aggregazione alla scuola media di Castelnuovo Berardenga (come proposto dal provveditore agli studi anche se con l'opposizione di Gaiole in Chianti, centrale geograficamente tra Radda in Chianti e Castelnuovo Berardenga);

2) la scuola media di Radicofani non risulta aggregata né a Piancastagnaio (come previsto dal provveditorato agli studi di Siena) né a Sarteano, non si sa se per dimenticanza, errore materiale o altro;

3) soppressione dell'autonomia di Cetona che viene aggregata insieme a San Casciano Bagni alla scuola media di Sarteano diversamente dalla proposta del provveditore agli studi;

4) soppressione dell'autonomia della scuola media di Asciano (7 classi) e sua aggregazione a Serre di Rapolano - scuola di solo 3 classi con meno di 30 alunni nel totale e distante solo 7 chilometri da Rapolano Terme (6 classi) diversamente dalla proposta del provveditore agli studi;

si è visto che tali decisioni hanno portato turbativa sia nell'ambiente scolastico che nelle comunità locali come risulta dalla stampa inducendo i vari soggetti interessati a fare opposizione al tribunale amministrativo regionale (TAR);

si sono esaminati i tabulati del MPI da cui risultano alterati o comunque aggregati in modo disomogeneo i dati relativi alle scuole;

si è esaminata la nota, inviata al provveditore agli studi di Siena, n. 1510 dell'8 maggio 1993 a firma del dottor De Leo, da cui risulta che le aggregazioni delle scuole sono scritte a mano e collocate dopo la firma del dirigente;

si è valutato che la razionalizzazione proposta per l'anno scolastico 1993-1994 non porta nessun risparmio economico per il blocco del pensionamento del personale che comunque aveva prodotto domanda di cessazione dal servizio anticipatamente -:

quali siano state le motivazioni che hanno indotto il Ministero della pubblica istruzione a stravolgere il piano di razionalizzazione proposto dal provveditore agli studi di Siena procurando in tal modo notevoli ricorsi al TAR;

2) quali sono le ragioni che hanno impedito l'aggregazione della scuola media di Radicofani alla scuola media di Piancastagnaio come previsto dal provveditore agli studi di Siena;

3) di quale scuola media sarà sezione staccata Radicofani dal 1° settembre 1993;

4) quali siano stati i criteri che hanno ispirato la soppressione dell'autonomia della scuola media di Cetona, equidistante geograficamente tra Sarteano e San Casciano Bagni a vantaggio di Sarteano, non previsto dal provveditore agli studi di Siena;

5) per quali ragioni dai tabulati risulta che Sarteano ha una consistenza di 9 classi mentre nella realtà sono 6;

6) se in considerazione di quanto esposto sopra e in relazione a diverse ipotesi di razionalizzazione prevedibili con l'articolo del decreto legislativo n. 35 del 12 febbraio 1993 (esempio gestione verticale eccetera) e al mancato risparmio economico per l'anno 1993-1994 non ritenga di dovere sospendere il provvedimento in questione (nota n. 1510 dell'8 maggio 1993) per un anno scolastico in modo da ripristinare trasparenza nelle decisioni e un più oculato piano di razionalizzazione della rete scolastica e tenga conto di tutti

i fattori del rapporto scuola territorio e non solo delle pressioni più o meno palesi dei presidi interessati. (4-16416)

RISPOSTA. — I motivi che hanno indotto questo Ministero a modificare in parte il piano di razionalizzazione della rete scolastica della provincia di Siena, proposto dal competente Provveditore agli Studi, ed in particolare a procedere alla trasformazione delle scuole medie di Asciano e Cetona in sezioni staccate rispettivamente delle scuole medie di Rapolano Serre e di Sarteano, sono dovuti esclusivamente all'esigenza di mantenere l'autonomia alle unità scolastiche con maggior numero di classi.

Le scuole medie di Asciano e Cetona funzionano infatti entrambe con n. 7 classi (Cetona n. 4 classi sede centrale e n. 3 classi presso la s.s. di S. Casciano Bagni) mentre le scuole medie di Rapolano Serre e Sarteano funzionano entrambe con n. 9 classi (Rapolano Serre 3 classi sede centrale + 6 classi Rapolano Terme; Sarteano 6 classi sede centrale + 3 classi Radicofani).

Essendo la scuola media di Sarteano rimasta autonoma, la scuola media di Radicofani è rimasta aggregata a quella di Sarteano dalla quale dipende fin dal 1° ottobre 1980.

Per quanto concerne poi le ragioni per le quali nei tabulati, contenenti il piano di razionalizzazione delle scuole medie per l'anno scolastico 1993/94, la consistenza numerica della scuola media di Sarteano risulta di n. 9 classi, si fa presente che il numero delle classi delle scuole indicate nel piano è comprensivo di quelle funzionanti presso le sezioni staccate delle medesime.

Si fa presente, infine, che la trasformazione di scuole medie in sezioni staccate, pur non provocando alcun disagio per gli utenti, i quali continuano a frequentare nella medesima scuola e con i medesimi docenti, comporta un ridimensionamento degli organici del personale (presidi e collaboratori amministrativi) che non può che giovare al contenimento della spesa pubblica.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

SESTERO GIANOTTI, CALINI CANAVESI e MAIOLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la tratta ferroviaria compresa tra le stazioni di Chivasso e Aosta è gestita da parecchi decenni dal genio ferrovieri e attualmente la loro presenza copre tutto l'organico delle stazioni (con poche eccezioni soprattutto per la parte relativa alle biglietterie) e più di metà del personale al lavoro sui treni (macchinisti e capitreni);

tale particolarità di gestione risulta esserci nel territorio nazionale unicamente per la tratta Chivasso-Aosta, e viene normata da una convenzione stipulata tra il Ministero della difesa e le Ferrovie dello Stato, rinnovata ogni dieci anni (la prossima scadenza è il 30 aprile 1994);

il genio ferrovieri utilizza la linea Chivasso-Aosta quale luogo di addestramento per i giovani che adempiono ai propri obblighi militari in questa particolare arma dell'Esercito;

la scelta dei giovani avviene tramite concorso e la ferma prevista è, a differenza del normale servizio di leva, di tre anni, al termine dei quali i giovani militari hanno la possibilità di accedere al servizio nell'Ente FS, tramite un semplice esame di idoneità;

l'accesso al genio ferrovieri esige l'appartenenza obbligatoria al sesso maschile e una sana e robusta costituzione;

negli ultimi anni sono state interrotte le assunzioni nell'Ente FS tramite gli uffici di collocamento o i concorsi pubblici e contestualmente si è assistito ad un aumento dei posti disponibili nei bandi di leva del genio, conseguenza probabilmente del fatto che l'Ente FS ha comunque necessità di quote di personale di giovane età —:

se non confliggano tali situazioni e tale prassi con le leggi che regolamentano la possibilità di accesso al lavoro e in particolare quella sulle « pari opportunità » legge n. 125 del 1991. (4-11247)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che le assunzioni nel proprio ambito del personale congedatosi dal Reggimento genio ferrovieri dell'Esercito sono regolate dalle apposite convenzioni, stipulate con il Ministero della difesa, del 12 luglio 1985, articolo 22 (per il genio ferrovieri) e n. 102 del 22 settembre 1988, articolo 21 (per il genio ferrovieri ponti metallici).*

Tali convenzioni prevedono da parte delle Ferrovie dello Stato la assunzione « diretta » dei congedati dal genio ferrovieri, che abbiano avanzato specifica domanda in tal senso, senza una procedura selettiva ulteriore rispetto a quella effettuata in fase di arruolamento militare.

Tale immediatezza della chiamata è giustificata dal fatto che il personale in esame ha acquisito, durante il periodo di servizio militare prestato, una elevata professionalità in campo ferroviario direttamente utilizzabile nell'organizzazione funzionale della società stessa.

Le ferrovie dello Stato fanno osservare che il numero crescente dei posti disponibili nei bandi annuali di arruolamento volontario nel genio ferrovieri (n. 483 nel 1990, n. 560 nel 1991 e n. 560 nel 1992) ha lo scopo di soddisfare congiuntamente talune accresciute esigenze funzionali/operative della amministrazione militare ed, indirettamente, mirate esigenze di personale professionalizzato delle ferrovie dello Stato.

Tuttavia, il quantitativo di ex genieri che ha richiesto di transitare annualmente nelle ferrovie dello Stato dopo il congedamento assomma, di media nell'ultimo triennio, a sole circa 300 unità annue.

Ciò scaturisce dal fatto che nello specifico bando di arruolamento emanato annualmente dal Ministero della difesa — in cui vengono evidenziati, con chiari fini incentivanti, i benefici richiedibili dagli ex militari al momento del congedamento — viene annoverata la possibilità di assunzione non soltanto presso le Ferrovie dello Stato ma, ai sensi della legge 31 maggio 1975, n. 191, anche presso lo stesso Ministero della difesa (ruoli delle lavorazioni e dei servizi generali delle maestranze — ruoli degli impiegati civili) e le altre amministrazioni pubbliche.

Le ferrovie dello Stato sottolineano che, a parte la peculiare fattispecie, negli altri casi le assunzioni vengono effettuate nel pieno rispetto delle leggi che disciplinano la pari possibilità di accesso al lavoro ed in particolare di quella sulle pari opportunità uomo-donna nel lavoro di cui alla legge 10 aprile 1991, n. 125.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

SOSPURI. — *Al Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. — Per sapere — premesso che:*

il signor Stefano Di Biasio, nato il 5 agosto 1949, a Pescara ed ivi residente, chiese, anni addietro, di essere assunto dall'amministrazione dei trasporti ai sensi della legge 1° dicembre 1986, n. 870 (assunzione degli idonei ai concorsi pubblici banditi da altre amministrazioni statali per il personale della carriera ausiliaria);

in data 26 luglio 1990, con nota protocollo 12563, la divisione dodicesima della I direzione centrale-personale del Ministero dei trasporti, chiese al Di Biasio, inserito nella graduatoria di merito a parità di punteggio con altri candidati, i titoli di preferenza posseduti, da questi prontamente inviati;

da allora lo stesso Di Biasio non ha più saputo nulla al riguardo —:

quali notizie sia in grado di fornire circa i motivi della mancata assunzione ex lege del candidato citato in premessa.

(4-14300)

RISPOSTA. — *Il Signor Di Biasio Stefano si è classificato al 155° posto — con punti 73,00 — della graduatoria relativa alla ex carriera ausiliaria per la regione Abruzzo, regione richiesta dall'interessato.*

I posti previsti per detta regione erano tre e questo Ministero ha provveduto alla nomina dei tre candidati classificatisi in posizione utile nella graduatoria stessa, i quali hanno assunto regolarmente servizio alla data fissata.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

che il decreto del Ministro dei trasporti del 30 giugno 1988 n. 388 reca norme di omologazione e di installazione dei pannelli retroriflettenti e fluorescenti per la segnalazione dei veicoli pesanti e lunghi;

che con il successivo decreto del Ministro medesimo in data 19 giugno 1992 n. 391 è stato approvato il Regolamento recante disposizioni concernenti i pannelli di segnalazione delle attrezzature portate o semiportate dalle trattrici agricole durante la circolazione su strade;

che entrambi i predetti provvedimenti ministeriali normano, tra l'altro, le dimensioni e le caratteristiche di tale segnalazione;

che tra i due provvedimenti si rilevano differenziazioni nelle dimensioni che non trovano giustificazione alcuna;

che appare quindi opportuno modificare i provvedimenti predetti in modo da ottenere la prescrizione di identiche dimensioni sia per i veicoli ad uso agricolo che per i veicoli ad uso diverso destinati ai trasporti con specifico riferimento ai pannelli utilizzati per le motrici di cui al primo decreto citato;

che ciò agevolerà notevolmente sia i costruttori di tali pannelli e relativi rivenditori, sia gli utenti acquirenti senza creare inutili confusioni assolutamente ingiustificate —;

se non ritenga il Ministro adito, a fronte del problema sollevato, di adottare al più presto il necessario provvedimento di unificazione delle dimensioni dei pannelli di cui alle premesse. (4-09407)

RISPOSTA. — *La legge 15.12.90 n. 399 recante « norme sulla circolazione delle trattrici agricole », al comma 2 dell'articolo 69, dispone che gli ingombri a sbalzo derivanti da attrezzature portate o semiportate, devono essere dotati di pannelli retroriflettenti e fluorescenti con le caratteristiche colorime-*

triche e fotometriche di cui al decreto del Ministero dei Trasporti 30.6.1988 n. 388 che disciplina in generale la segnalazione dei veicoli pesanti e lunghi. Nulla è precisato invece nella legge n. 399/1990 per quanto concerne la dimensione dei pannelli in questione.

Questa è regolata dal decreto ministeriale 19.6.1992 n. 391 in modo diverso da quanto stabilito in via generale dal decreto ministeriale 30 giugno 1988, n. 388.

Una tale differenziazione viene ritenuta opportuna dalla Direzione generale della motorizzazione civile di questo Ministero, avuto riguardo alla diversità delle situazioni di pericolo che l'utente della strada incontra nel caso di veicoli lenti e/o lunghi rispetto al caso di trattrici agricole equipaggiate con attrezzature comportanti ingombro a sbalzo e alla esigenza di evidenziare dette diverse situazioni con pannelli di differenti dimensioni.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

che con precedenti interpellanze avevo segnalato il disservizio ferroviario sulla Brescia-Bergamo-Lecco, soprattutto in merito agli orari spesso non rispettati, con grave disagio per chi deve recarsi al posto di lavoro;

che la situazione si è ulteriormente aggravata per lo stato pietoso in cui versano le carrozze adibite al trasporto, sedili rotti, finestrini non funzionanti, sporcizia nei vagoni —;

se intenda intervenire con urgenza presso la direzione compartimentale delle ferrovie di Milano, al fine di sostituire carrozze così disastrose e che dimostrano una incredibile negligenza e trascuratezza nei confronti di una vasta categoria di lavoratori viaggiatori. (4-11144)

RISPOSTA. — *La Società Ferrovie dello Stato fa presente che i treni che percorrono la linea Lecco — Bergamo — Brescia sono composti per oltre il 50 per cento da elettro-*

motrici dei gruppi ALe 582 e ALe 801, per la maggior parte di recente costruzione e di adeguata capacità; circa il 30 per cento è costituito da carrozze a piano ribassato e a doppio piano, particolarmente idonee per il trasporto dei viaggiatori pendolari, e il restante 20 per cento è costituito da elettromotrici del gruppo ALe 803 che offrono sufficienti livelli di comfort.

In sostituzione di tali materiali, per guasti o per manutenzione, vengono di regola impiegate elettromotrici del gruppo ALe 840 di vecchia costruzione, fin quando non saranno disponibili nuovi materiali.

Avuto riguardo alla regolarità di marcia dei treni le F.S. fanno presente che la stessa risente soprattutto delle caratteristiche della linea, che è a semplice binario, con conseguenti ripercussioni per tutti i treni in circolazione non appena uno solo di essi risulti in ritardo, nonostante la diligenza degli operatori; a ciò aggiungasi una serie di rallentamenti dovuti negli ultimi mesi all'esecuzione di interventi urgenti all'infrastruttura ferroviaria.

Le Ferrovie riferiscono poi che sono state poste in essere una serie di iniziative, soprattutto nel settore dei controlli e della periodicità degli interventi, al fine di migliorare gli attuali standards di manutenzione e di pulizia dei treni circolanti sulla linea.

Per quanto infine riguarda le avarie, i guasti e le asportazioni all'interno delle vetture, la SpA osserva che vi sono alcuni comportamenti vandalistici da parte di una certa utenza non facilmente prevenibili che causano alle stesse FS notevolissime difficoltà, sia per i costi degli interventi di ripristino, sia per reperire convogli sostitutivi di quelli danneggiati, i quali peraltro devono essere avviati in officina per le necessarie riparazioni.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

che con precedenti interpellanze nella passata e presente legislatura ho più volte rimarcato l'inspiegabile e colpevole abban-

dono di Bergamo rispetto ai collegamenti ferroviari, soprattutto con Milano;

che la situazione dovrebbe ulteriormente aggravarsi, se rispondono al vero le notizie della soppressione dal prossimo mese di maggio di due altri treni: quello in partenza da Bergamo delle ore 4,44 diretto a Sesto San Giovanni e quello in partenza da Milano centrale delle 23,15 diretto a Bergamo;

che i sindaci hanno preso decisa posizione contro l'eventualità della soppressione che ridurrebbe ulteriormente le comunicazioni con Milano;

che in pratica si vorrebbero sopprimere i treni « notturni » spostando anche i treni merci di giorno il che significherebbe intasamento e ritardi su tutta la linea;

che simili decisioni sono in contraddizione con la tendenza a privilegiare il trasporto collettivo su rotaia, e in particolare la cancellazione del treno delle 23,15 crea disagi gravissimi —:

se intenda fornire una risposta urgente, per accertare se nei piani immediati della direzione delle Ferrovie dello Stato esiste l'intenzione di sopprimere i treni suddetti, e in caso affermativo, un suo intervento al fine di evitare una decisione che contrasta con le necessità della gente bergamasca, pendolari e normali viaggiatori, con il rischio di arrivare in tarda serata a Milano e di non poter più proseguire per Bergamo in tempo utile.

(4-13069)

RISPOSTA. — Le ferrovie dello Stato S.p.A. fanno osservare che negli ultimi anni il nodo di Bergamo è stato interessato da un forte potenziamento dei collegamenti per le diverse relazioni e precisamente per Brescia, per Cremona e per Lecco.

Anche la relazione Bergamo — Milano, che risulta la più difficile a causa dell'alta concentrazione di treni nelle ore di punta, ha avuto un non trascurabile potenziamento.

È stato infatti istituito un treno veloce fra Bergamo (ore 7.30) e Milano Porta Garibaldi

(ore 8.22) e sono stati programmati cinque nuovi treni fra Carnate e Bergamo in coincidenza con treni in arrivo da Milano.

I treni 10859 in partenza da Milano alle ore 23.15 e 10840 in partenza da Bergamo alle ore 4.44 di cui si temeva la soppressione, sono stati mantenuti in circolazione nonostante la bassa frequentazione; ciò a seguito di una intesa tra le ferrovie dello Stato, la regione Lombardia e le Organizzazioni sindacali, che si inquadra nel più ampio ambito della istituzione di un servizio ferroviario regionale integrato ed innovativo, la cui istituzione prevede, tra l'altro, lo studio di una organizzazione della produzione dei servizi più funzionale alle esigenze della clientela pendolare locale.

Le ferrovie dello Stato assicurano, infine, che gli orari dei treni merci sono rimasti in linea di massima invariati.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

VALENSISE. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:

lo sviluppo turistico costituisce, ormai da decenni, l'unica nuova realtà trainante in termini di occupazione e di redditi diffusi dell'intero territorio della neo provincia di Vibo Valentia;

in questo quadro è indispensabile l'effettuazione di collegamenti ferroviari funzionali all'agevole movimento dei flussi turistici durante la stagione estiva, mentre è del pari indispensabile il potenziamento dei servizi ferroviari per la movimentazione delle merci —:

se intenda rappresentare per l'orario estivo, alle Ferrovie dello Stato S.p.a.:

a) la necessità di trasformare in giornaliero il treno 1676 e 1677 per e da Torino potenziandone la periodicità e che, comunque, deve essere mantenuta;

b) la opportunità di istituire la fermata a Vibo-Pizzo del treno EXPR 898 e del corrispondente 899;

c) la opportunità di dirottare sulla Nicotera-Tropea i treni EXPR 800 e EXPR 803;

d) la necessità di istituire a Vibo-Pizzo la fermata del treno EXPR 772 e del corrispondente 773 per e da Milano;

e) la necessità di dirottare sulla tratta Nicotera-Tropea il treno EXPR 870 ed il corrispondente 871 per e da Milano;

f) la necessità di trasformazione in treno ordinario del periodico EXPR 1772 per Milano in servizio lungo la linea litoranea;

g) la necessità che la tratta litoranea, a partire da Nicotera, sia servita dal treno EXPR per Roma-Ostiense e dai treni EXPR 778 e 779;

h) la necessità della istituzione sulla tratta Nicotera-Tropea di collegamenti diretti con Catanzaro e Cosenza a servizio dei numerosissimi studenti universitari di quella popolosa zona;

i) la necessità inderogabile di dotare la stazione ferroviaria di Vibo Marina di terminale per le prenotazioni;

l) la necessità di istituire per il trasporto merci in piccole partite un punto vendita presso la stazione di Vibo Marina, sede di agenzia doganale, capace di assicurare l'importante servizio. (4-11444)

RISPOSTA. — In relazione al nuovo orario estivo 1993 e ai collegamenti ferroviari riguardanti la provincia di Vibo Valentia, le ferrovie dello Stato S.p.A. fanno presente che:

a) per i treni periodici 1676 e 1677 (nuovi 1660 e 1661 a partire dal 23 maggio 1993) è stata disposta la circolazione per l'intero arco dell'orario estivo (dal 18 giugno al 15 settembre);

b) i treni 898 e 899 (nuovi 810 e 805) collegano Torino e Reggio Calabria, relazione già servita dai treni 800 e 803 (nuovi 816 e 801) che effettuano la fermata a Vibo Pizzo;

c) i treni 800 ed 803 (nuovi 816 e 801) continuano a mantenere per l'orario estivo, le sezioni dirette da e per Torino che circo-

lano in composizione a treni compartimentali (nuovi treni 12696 e 3677) sulla linea di Tropea;

d) la relazione Reggio Calabria - Milano con fermata a Vibo Pizzo è assicurata dai servizi diretti che circolano su treni compartimentali via Tropea 12692/870 e 871/12663 (nuovi 12698/824 e 821/12663), mentre i treni per i quali è stata richiesta la nuova fermata, 772 e 773 (nuovi 833 e 834) sono dedicati in particolare ai collegamenti con la Sicilia;

e) come già detto al punto d) i treni 870 e 871 (nuovi 824 e 821) hanno un servizio diretto con treni locali via Tropea; il loro dirottamento sulla linea litoranea avrebbe comportato un aumento dei tempi di percorrenza di oltre 45' che, già in passato, è stato motivo ostativo al provvedimento;

f) i flussi di traffico non giustificano una maggiore circolazione del treno 1772 (previsto dal 16 al 31 agosto 1993);

g) i treni 801, 810, 779 e 778 (nuovi 2431, 2428, 2423 e 2430) realizzano nuovi collegamenti fra Roccella Jonica/Catanzaro/Lamezia e Roma e, pertanto, la loro impostazione, per il momento, non subirà modifiche.

Sulla necessità di istituire sulla tratta Nicotera-Tropea collegamenti diretti con Catanzaro e Cosenza, le ferrovie dello Stato fanno osservare che anche i servizi diretti regionali devono essere giustificati dalla presenza di flussi di traffico consistenti mentre quelli della tratta Nicotera-Tropea con Catanzaro e Cosenza, al momento, non risultano tali; i collegamenti tra dette località possono comunque essere soddisfatti con cambio a Paola e/o Lamezia.

Per quanto riguarda l'installazione di terminale per le prenotazioni presso la stazione di Vibo Marina, le ferrovie dello Stato precisano che la suddetta stazione, nell'anno 1992, ha effettuato complessivamente 1313 prenotazioni e, pertanto, l'esiguità del lavoro svolto non ha permesso di considerare l'eventualità di installare un terminale dedicato a tale servizio; inoltre, l'attuale indisponibilità di linee trasmissione dati F.S. e di

apparecchiature, a causa dei lavori in corso per la revisione del sistema di teleprenotazione, comporterà entro la fine del prossimo 1994, la graduale sostituzione di tutti gli attuali terminali.

Le ferrovie dello Stato fanno, infine, sapere che a seguito della riforma dei trasporti in piccole partite affidata all'INT International S.p.A., non è stata prevista l'apertura di un punto vendita presso Vibo Marina, dove, peraltro, è stato svolto il servizio della consegna a domicilio ad opera della delegazione ferrovie dello Stato/INT, più volte aperta e richiusa nel tempo; infatti lo scarso traffico di merci non consentirebbe di tenere in piedi un servizio i cui costi sarebbero di gran lunga superiori alla redditività dello stesso.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

VALENSISE. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:

verso le ore 18 del 27 febbraio scorso all'interno della galleria "Francica", sulla tratta ferroviaria Vibo Pizzo-Rosarno, via Mileto, si verificava il crollo di un ampio settore della volta in cemento che lasciava a terra la linea aerea di contatto relativa al binario pari;

il traffico veniva dirottato sull'altro binario rimasto funzionante, dopo che i segnalatori automatici avevano fatto riscontrare l'interruzione del binario pari diretto al Nord;

il personale del primo treno transitato, dopo l'evento dannoso, suggeriva l'interruzione della circolazione dei treni per entrambi i binari e, l'intero traffico della tratta Vibo Pizzo-Rosarno, via Mileto, veniva dirottato lungo la tratta litoranea Eccellente-Rosarno, via Tropea;

in data 1° marzo, dopo i primi interventi di ripristino nella galleria, interessata dal crollo, l'esercizio lungo la tratta Vibo Pizzo-Rosarno, via Mileto veniva ripreso con limitazioni della velocità dei convogli;

la ripresa del traffico è stata decisa senza le usuali indagini e sperimentazioni e senza ricognizioni minuziose e particolareggiate dello stato del rivestimento e della volta della galleria;

allo sbocco della detta galleria "Francica" vi è un viadotto, noto nella letteratura ferroviaria per l'instabilità del terreno sul quale è stato costruito, di natura argillosa, tale da aver comportato per oltre 15 anni il quotidiano ripristino della massicciata ferroviaria delle zone a ridosso del viadotto, anche interne alla galleria "Francica" —:

quali organiche quanto urgenti iniziative si intendano assumere per ammodernare e potenziare la tratta litoranea via Tropea, che non presenta alcun dissesto ed è determinante per alleggerire il traffico dell'altra tratta Vibo Pizzo-Rosarno, via Mileto e, nel contempo, ammodernata e potenziata, risolve e razionalizza il servizio ferroviario nell'ambito del territorio della provincia di Vibo Valentia, come da anni insistentemente richiesto dalle popolazioni interessate. (4-12993)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che il ripristino del traffico ferroviario sulla linea Eccellente-Rosarno via Mileto, dopo l'interruzione avvenuta il 27 febbraio scorso a causa di dissesti della galleria Francica, è stato preceduto dalle consuete ispezioni che si effettuano in casi del genere e da una robusta centinatura della parte di galleria lesionata. Assicurano, altresì, che tali interventi (indipendenti dal definitivo ripristino che sarà preceduto da tutti gli studi e accertamenti occorrenti) sono sufficienti a garantire la sicurezza della circolazione.*

Circa la proposta di dirottare permanentemente gran parte del traffico sulla vecchia linea via Tropea, le ferrovie dello Stato fanno presente che quest'ultima, a semplice binario, con tracciato tortuoso (numerose curve di raggio 400 m.) che consente velocità comprese tra 60 e 105 km/h, non è assolutamente paragonabile con la variante via Mileto, a doppio binario, con raggi minimi

di curvatura di 1000 m., tutta percorribile alla velocità di 180 km/h.

La linea Eccellente-Rosarno via Tropea, per la quale sono in corso lavori per la realizzazione di un moderno sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC) da attivare nel 1995, continuerà, pertanto, ad essere utilizzata per il traffico locale.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

VENDOLA e BOLOGNESI. — *Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:*

con ordinanza ministeriale n. 376 del 31 dicembre 1992 è stato sospeso l'accoglimento delle domande di riconoscimento, per il biennio 1993-1995, dei corsi di specializzazione per insegnanti di sostegno ex decreto del Presidente della Repubblica n. 90 del 1975;

fra le motivazioni addotte per tale decisione figurano:

la necessità di un approfondimento delle tematiche connesse alla formazione dei docenti di sostegno della scuola secondaria superiore;

la necessità di determinare una realistica previsione in ordine al futuro fabbisogno quantitativo e qualitativo di insegnanti di sostegno, anche alla luce delle disposizioni della legge n. 104 del 1992 —:

quali siano le conclusioni della suddetta indagine conoscitiva;

l'elenco aggiornato dei corsi di sostegno, statali e non statali, attualmente funzionanti;

quale valutazione sia stata compiuta dagli organi dell'amministrazione scolastica sul funzionamento dei corsi di sostegno gestiti da enti non statali. (4-12433)

RISPOSTA. — *Com'è noto alla S.V. Onorevole la necessità di espletare un'indagine conoscitiva sulla gestione dei corsi di specializzazione, previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 970/75 per la formazione degli insegnanti di sostegno, è stata*

determinare anche una realistica previsione del futuro fabbisogno qualitativo e quantitativo degli insegnanti di sostegno, nonché la necessità di adeguare le esigenze formative di detti insegnanti al quadro normativo introdotto dalla legge 104/92 — che prevede tra l'altro una rivisitazione dei programmi di studio per gli insegnanti in parola — ha indotto questo Ministero a procedere con O.M. 376/92 alla sospensione dell'accoglimento delle nuove istanze di riconoscimento, avanzate da enti non statali interessati a gestire, per il biennio 1993/95, i corsi medesimi.

L'analisi conoscitiva collegata all'O.M. 376/92 è tutt'ora in corso di espletamento (stanno ancora pervenendo le risposte alla C.M. 973/93) e richiederà per l'elaborazione di conclusioni e di valutazioni ulteriori margini di tempo data la complessità delle problematiche in questione.

Sarà cura di questo ministero far conoscere con la massima tempestività l'esito dell'indagine medesima.

Alla valutazione dei corsi si è proceduto sulla base delle indicazioni fornite dai provveditori agli studi ai quali l'O.M. conferisce il potere di vigilanza, nonché degli elementi espressi dagli ispettori che hanno effettuato visite ispettive opportunamente predisposte. Ci si è avvalsi, inoltre, delle relazioni redatte dai rappresentanti ministeriali, che partecipano, ai sensi dell'O.M., alle procedure corsuali nella fase iniziale e conclusiva dei corsi medesimi.

Infine, in merito alla situazione dei corsi autorizzati e funzionanti per il biennio 1992/94 si allega l'elenco che è in visione presso il Servizio Stenografia della Camera dei deputati.

Il Ministro della pubblica istruzione: Jervolino Russo.

ZAMPIERI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dei beni culturali e dell'agricoltura e foreste. — Per sapere — premesso che:

il 24 giugno un violento nubifragio si è abbattuto in larga parte del territorio del comune di Lendinara San Bellino (Rovigo) provocando danni ingentissimi;

le aziende agricole colpite sono oltre 100 con distruzione totale delle colture e danni rilevanti ai fabbricati, con conseguenze di improduttività per i prossimi anni;

la chiesa di San Giacomo di Ramodipalo è stata semidistrutta dalla caduta del Campanile del 1600 sull'abside;

numerosi fabbricati di civile abitazione sono lesionati;

il patrimonio di verde pubblico e privato è fortemente compromesso —:

quali provvedimenti urgenti il Governo intende adottare con urgenza per far fronte a uno stato di calamità naturale.

(4-15787)

RISPOSTA. — A seguito del nubifragio abbattutosi il 24 giugno scorso su una vasta area dell'Alto Polesine ed in particolare sul territorio del comune di Lendinara (RO), la prefettura di Rovigo ha tempestivamente interessato la regione Veneto e la locale Camera di Commercio perché avviassero le attività istruttorie per iniziare la procedura prevista dalla normativa vigente per la concessione di provvidenze economiche-finanziarie in favore delle aziende agricole ed eventualmente di quelle dei settori dell'industria, commercio e artigianato, danneggiate dall'evento stesso.

Non è stato quindi necessario adottare alcun provvedimento di urgenza da parte del Governo perché alle conseguenze del citato evento si deve provvedere con il ricorso alla normativa ordinaria.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri (Protezione civile): Riggio.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*

Stampato su carta riciclata ecologica

ALB11-252
Lire 2100