

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

PAGINA BIANCA

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

ALOI, VALENSISE e FINO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

è stato di fatto soppresso il compartimento delle ferrovie dello Stato della Calabria, e che l'area circolazione treni e la direttrice tirrenica sud sono state affidate alla direzione di Napoli;

le conseguenze negative per l'occupazione nell'ex compartimento della Calabria si sono già evidenziate con una perdita di seimila posti di lavoro in sei anni, e che numerosi altri posti saranno tagliati entro l'anno;

l'offerta di movimentazione di merci e passeggeri nel territorio interessato risulta correlativamente peggiorata, nello stesso periodo e con particolare riferimento all'orario ferroviario in vigore dal 2 giugno 1996, sia in termini qualitativi che quantitativi, tanto con riferimento alle fermate dei treni a lunga percorrenza — diminuite in Calabria — quanto in merito al decremento complessivo del servizio infra-regionale;

se non reputino che, nell'ottica della conclamata esigenza di rilancio socio-economico del territorio calabrese e meridionale, sia indispensabile operare ora in controtendenza rispetto ai richiamati interventi distruttivi operati nel recente passato e pertanto restituire il compartimento F.S. della Calabria, con ciò responsabilizzando la dirigenza ferroviaria locale in merito alle esigenze specifiche del traffico turistico e pendolare della regione e reincrementando l'occupazione nel settore.

(4-00744)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri.*

L'offerta F.S. di servizi ferroviari di trasporto regionale in Calabria ha subito una contrazione di 3.894 km/treni-giorno e di 46 km/bus-giorno.

Tale situazione, determinata dalla riduzione delle risorse economiche destinate alla F.S. S.p.A. con il Contratto di servizio pubblico, ha, tuttavia, riguardato in massima parte servizi marginali con un basso indice di utizzazione e complessivamente non ha provocato alcun peggioramento del servizio.

Per quanto riguarda invece il traffico turistico a livello regionale, le Ferrovie dello Stato assicurano la propria disponibilità a collaborare con gli Enti locali per tutte le iniziative che possono favorire l'utilizzazione del treno, tanto che è stata istituita un'apposita struttura, la Business Charter, specializzata in questo settore di mercato.

Attualmente i treni turistici in circolazione nella Regione sono il risultato di accordi commerciali tra le F.S. ed i singoli Tour operator, mentre non si registrano interventi più diretti ed organici da parte degli Enti locali interessati.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ANEDDA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le ferrovie complementari della Sardegna hanno di recente istituito, con la realizzazione delle opere necessarie, una fermata del treno nella linea Cagliari-Arbatax a servizio di un super-market denominato « Città Mercato 2 », situato alla periferia della città di Cagliari;

tale iniziativa, abbastanza singolare perché attuata nell'esclusivo interesse di un centro commerciale privato, recherà ulteriore grave pregiudizio ai commercianti della città, i quali già soffrono di una grave crisi per l'eccessivo numero dei super-market esistenti —:

se sia a conoscenza dei fatti sopra indicati;

quali motivi di pubblico o generale interesse abbiano suggerito la creazione della nuova fermata in una linea destinata a servire l'interno dell'isola e — considerato il maggior interesse alla tutela del commercio cittadino — se intenda intervenire affinché la fermata stessa venga eliminata. (4-00565)

RISPOSTA. — *La fermata in corrispondenza della Città Mercato Marconi rientra, insieme a quella di Via Versilio-Cittadella finanziaria, istituita a seguito del trasferimento degli uffici finanziari da Cagliari, in un programma di potenziamento del servizio di trasporto di tipo metropolitano nella tratta Cagliari-Piazza Repubblica-Monserato.*

La Gestione governativa delle Ferrovie della Sardegna ha predisposto la fermata alla Città Mercato Marconi proprio per non sottrarsi al requisito dell'interesse generale, atteso che la potenzialità di utenza di tale fermata è stata stimata in 10.000/12.000 unità/giorno con punte di 20.000 nella giornata di sabato.

La Città Mercato Marconi, che fa parte del gruppo Rinascente, ha provveduto ad edificare su area ferroviaria un moderno manufatto che verrà successivamente acquisito in proprietà dalla Gestione.

L'istituzione delle due fermate ha consentito all'utenza di raggiungere il centro commerciale e la Cittadella finanziaria non solo in breve tempo, ma anche al di fuori del caos e dell'inquinamento della viabilità cittadina.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ANEDDA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per conoscere:*

quali siano i motivi che hanno suggerito di cambiare il molo d'attracco, dalla banchina principale ad un molo secondario, del traghetto della Tirrenia che da Civitavecchia fa scalo al Arbatax, così costringendo i passeggeri, carichi di valigie, a percorrere a piedi, di notte, oltre un chilometro;

se il Ministro interrogato intenda dare le opportune disposizioni affinché tale disservizio non si ripeta. (4-01254)

RISPOSTA. — *Lo spostamento dell'accosto per le navi traghetto della Tirrenia che sostano nel porto di Arbatax, si è reso necessario a seguito delle risultanze di una ispezione subacquea effettuata in data 3 giugno 1996, con la quale è stato rilevato un evidente stato di dissesto dell'opera portuale, peraltro non ancora collaudata ai sensi dell'articolo 12 del regolamento al Codice della navigazione.*

Sulla base di tale ispezione il Genio Civile delle Opere marittime di Cagliari, preso atto dell'indagine, ha dichiarato l'inagibilità della banchina invitando l'Autorità Marittima a vietare l'ormeggio.

La scelta del nuovo approdo è stata quindi stabilita con la Società Tirrenia che, peraltro, aveva già inoltrato istanza per l'assegnazione di un posto di ormeggio diverso da quello della banchina di levante.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BENEDETTI VALENTINI. — *Al Ministro dell'industria, commercio ed artigianato. — Per sapere — premesso che:*

ha suscitato allarme, preoccupazione e proteste in Umbria l'annunciata intenzione della Nestlè di trasferire da Perugia la parte essenziale delle funzioni di gruppo, con particolare riferimento al Ced (centro elaborazione dati) ed alla Dsi (direzione sistemi informatici);

l'attuazione di siffatta intenzione aggraverebbe in maniera pesante la destrutturazione, in atto nel territorio, dei principali poli direzionali dei processi produttivi, tanto più in una città come Perugia che ha già visto l'assorbimento della tradizionale « Perugia » nel gruppo Nestlè, che assiste ad una preoccupante emorragia di forze imprenditoriali e che registra quote crescenti di disoccupazione non riassorbibile —:

se il Governo, di concerto con la regione Umbria ed il comune di Perugia,

non ritenga di intervenire, provocando un risolutivo confronto tra l'azienda con i suoi vertici decisionali e le rappresentanze dei lavoratori, nessuna esclusa, al fine di assicurare la permanenza a Perugia delle funzioni direttive essenziali, con particolare riferimento al Ced ed alla Dsi garantendo il radicamento nel territorio che all'azienda stessa ha dato collaborazione e prospettive, nonché irrinunciabili livelli occupazionali, anche nei servizi sussidiari interni ed esterni;

se, nell'ambito di tale confronto, il Governo non ritenga di far valere, per l'osservanza da parte del Gruppo Nestlè, tutti gli impegni assunti al riguardo in sede di accordo firmato nel 1991 presso il Ministero dell'industria. (4-02101)

RISPOSTA. — *La Nestlè Italiana ha smentito, anche recentemente, ogni ipotesi di trasferimento della parte essenziale delle funzioni del Gruppo da Perugia, confermando che il polo perugino manterrà per l'azienda un ruolo strategico anche per il futuro.*

Per quanto riguarda i sistemi informativi del Gruppo, la Nestlè ha confermato che è in corso una riorganizzazione completa del servizio, che riguarderà le strutture sia di Milano che di Parma e Perugia. Tale riorganizzazione non comporterà, peraltro, pesanti tagli occupazionali, ed in particolare su Perugia il numero di professionisti dell'informatica che vi lavorano non subirà particolari ridimensionamenti ma solo un progressivo contenimento, come è prassi in tutte le strutture di staff nelle aziende in questi anni.

In termini di livelli di know-how e di qualificazione dei dipendenti, è previsto, nella sede di Perugia, lo sviluppo di un polo di competenza ad hoc su una delle aree più innovative dei sistemi informativi e della gestione aziendale, e cioè della logistica.

Per quanto concerne la collocazione del Centro Elaborazione Dati, non è stata ancora presa alcuna decisione. D'altra parte, in seguito alle notevolissime innovazioni

tecnologiche intervenute nel settore, la parte macchine relativa ai servizi informativi ha perso già gran parte del suo valore, sia in termini di occupazione che di cultura professionale; infatti il lavoro oggi svolto da macchinari che occupano una intera palazzina sarà svolto, già dal prossimo futuro, da un unico hardware grande come un distributore di caffè. Peraltro, già attualmente, su oltre 150 collaboratori inseriti nelle strutture informatiche della Nestlè, meno di 20 sono occupati presso il CED perugino, ove comunque resterà un presidio hardware, a prescindere dalla soluzione adottata.

Di conseguenza, la collocazione, a Perugia o altrove, del futuro hardware centrale della Nestlè non è destinata a incidere in misura significativa né sulla quantità né sulla qualità degli operatori dell'informatica di Perugia.

L'azienda ha d'altro canto costituito con il sindacato una commissione bilaterale per valutare gli impatti occupazionali e professionali della nuova struttura e si è impegnata a comunicare al più presto le decisioni in merito al CED.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:
Bersani.

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

il decreto-legge 4 aprile 1989, n. 10, ha regolato il concorso a titoli per complessivi 507 posti di dattilografo giudiziario, quarta qualifica funzionale, del personale del Ministero di grazia e giustizia — amministrazione giudiziaria, riservato al personale indicato nell'articolo 5, comma 1, lettera a), del citato decreto-legge;

per tale concorso il Ministero ha stilato una graduatoria di circa 12.000 unità, tutti idonei;

attualmente, di tale cifra, sono state immesse in ruolo circa 3.100 unità;

in prima nomina, ne vennero assunte circa 1.350, che furono distaccate fuori del

proprio ambito distrettuale di Corte di appello, altri furono addirittura costretti a trasferirsi in altre regioni;

le proteste nei confronti di questa graduatoria da parte degli interessati, che si riunirono dapprima in coordinamenti periferici, dando poi vita ad un coordinamento nazionale, consentirono che il Ministro inviasse una circolare a tutti i dirigenti degli Uffici giudiziari i quali, potevano assumere a rotazione, secondo l'ordine distrettuale della graduatoria, gli idonei per un periodo determinato di tre mesi nel proprio distretto di competenza, con le mansioni di quarta qualifica funzionale;

nel settembre 1992, con circolare ministeriale vennero bloccate le assunzioni trimestrali degli idonei in graduatoria, dando disposizioni ai dirigenti dei vari uffici giudiziari che, per le assunzioni a tempo determinato, bisognava far riferimento alle liste di disoccupazione;

vi furono altre proteste da parte del coordinamento, che portarono il Ministero a bloccare le assunzioni tramite il collocamento perché ritenute illegittime, in quanto, nelle piante organiche la carenza primaria riguardava non le unità di quarto livello, bensì quelle di quinto livello, facendo così decadere la graduatoria;

successivamente il Ministero riabilitò la graduatoria, con una conseguenziale assunzione a tempo indeterminato di altre 650 unità, che furono destinate a coprire i posti vacanti presso gli uffici di giudice di pace;

contemporaneamente, si ottenne la costituzione di altri periodi di lavoro non accedenti i 90 giorni per posti di quinta qualifica funzionale;

con l'approvazione della legge finanziaria per il 1995, il Ministero ha informalmente decretato la decadenza della graduatoria, ma, a tutt'oggi, non è pervenuta, presso gli Uffici giudiziari, alcuna circolare che attesti la veridicità di tali informazioni —:

se tali affermazioni rispondano al vero e se non si ritenga — al contrario —

di dover mantenere in vigore la graduatoria determinata con il concorso citato e provvedere alla regolarizzazione della posizione delle restanti unità. (4-00998)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.

La graduatoria relativa al concorso a 507 posti di dattilografo indetto con decreto ministeriale 4 aprile 1989 non può più essere utilizzata per l'assunzione di altro personale.

Va premesso che con il decreto ministeriale citato questo Ministero, in esecuzione del decreto-legge 23 gennaio 1989, convertito con modificazioni dalla legge 22 marzo 1989 n. 104, bandiva un concorso a 507 posti di dattilografo riservato a coloro che avevano prestato servizio negli Uffici giudiziari in qualità di dattilografi come personale straordinario « trimestrale ».

All'esito di tale procedura concorsuale, con decreto ministeriale 5 ottobre 1989 veniva approvata la graduatoria generale di merito che comprendeva 12.000 unità.

Successivamente alla nomina dei vincitori e al fine di assicurare la copertura dei posti vacanti delle dotazioni organiche della stessa qualifica, si procedeva, in più soluzioni (con provvedimenti succedutisi dal 29 maggio 1990 fino al 7 ottobre 1994), all'assunzione degli idonei, e quindi all'immissione in servizio di complessive 3067 unità.

Tale assunzione è avvenuta ai sensi dell'articolo 6 commi 1 e 4 della legge 16 ottobre 1991 n. 321, che ha consentito a questa Amministrazione di utilizzare gli idonei di concorsi già espletati. La legge, tuttavia, aveva riservato tale facoltà limitatamente alle assunzioni da realizzare in un arco temporale di tre anni a decorrere dalla sua entrata in vigore e quindi entro il 17 ottobre 1994.

La citata graduatoria è stata, inoltre, utilizzata per l'assunzione di personale straordinario negli Uffici giudiziari per l'espletamento di compiti di dattilografia fino al novembre 1992 quando, in ossequio a quanto disposto in materia dalla vigente normativa (in particolare dall'articolo 16

della legge 28 febbraio 1987 n. 56), si è stabilito che le assunzioni del personale in parola dovessero avvenire tramite liste di collocamento.

Ad oggi, quindi, l'Amministrazione giudiziaria non può fare ricorso alla graduatoria in esame neanche per nuove assunzioni da realizzare ai sensi dell'articolo 18 comma 1, del decreto-legge 7 ottobre 1994 n. 571, così come convertito dalla legge 6 dicembre 1994 n. 673, in quanto tale normativa consente di attuare la copertura integrale dei ruoli, attingendo, però, solo alle graduatorie di concorso approvate dopo il 1° gennaio 1994.

La citata graduatoria, quindi, risulta essere divenuta totalmente inefficace e non può essere fatta rivivere se non in presenza di una disposizione di legge che lo consenta espressamente.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

BERGAMO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

il 12 giugno 1996 il treno IC n. 749 in partenza da Roma-Termini per Reggio Calabria è rimasto fermo nella stazione di Napoli-Piazza Garibaldi per circa un'ora per l'assenza dei macchinisti ed operatori qualificati per il vettore indicato;

considerando l'esuberante campagna propagandistica delle Ferrovie dello Stato spa, società che negli ultimi due anni, sotto l'egida dei sindacati, ha mandato in prepensionamento, e quindi a carico dei contribuenti, ben 6.500 unità lavorative nella sola regione Calabria, sarebbe forse più opportuno assicurare un servizio adeguato, anche in relazione ai pesanti costi pagati dall'utenza —:

quali siano i reali motivi di quanto accaduto il 12 giugno nella stazione di Napoli-Piazza Garibaldi e quali eventuali provvedimenti disciplinari si intendano muovere verso i responsabili di questo ennesimo disservizio, che ripetutamente insieme ad altri, di varia natura, dovuti per

lo più alla vetustà delle carrozze, avvengono sulle linee ferroviarie meridionali.

(4-00999)

RISPOSTA. — Dagli accertamenti esperiti tramite le Ferrovie dello Stato S.p.A. risulta che il ritardo di 48 minuti subito dal treno intercity 749 il giorno 12 giugno 1996 è da attribuirsi ad un errato inserimento nell'elaboratore dei dati relativi al personale abilitato alla conduzione di locomotive E 402. Risultavano infatti inseriti i dati relativi a personale non abilitato.

L'inconveniente ha causato maggiori disagi in quanto è coinciso con l'inizio dello sciopero COMU in programma dalle ore 21.00 del 12 giugno 1996 alle ore 21.00 del 13 giugno 1996.

L'Unità territoriale trazione di Napoli ha avviato un procedimento disciplinare nei confronti del personale resosi responsabile del disservizio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BERSELLI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

il 20 maggio 1996, a Borgotaro (Parma) si è svolta una manifestazione indetta dai pendolari della zona in riferimento alla soppressione del treno 6799, in partenza da Parma alle ore 22,28;

tale manifestazione ha espresso il grande disagio dei lavoratori pendolari, degli studenti e di tutti coloro che usufruiscono del treno come mezzo di collegamento con il capoluogo provinciale;

da parte dell'ente Ferrovie è stato assicurato che con l'orario invernale verrà ripristinato il suddetto treno;

tale decisione non è però in alcun modo sufficiente, sulla base del metodo proposto di « costruire di comune accordo un piano complessivo della mobilità che permetta di soddisfare l'esigenza del trasporto pubblico »;

peraltro, nel contesto della montagna, come prevede l'articolo 1, voce « a », della legge 31 gennaio 1994, n. 97, per le « insopprimibili esigenze di vita civile delle popolazioni residenti, con particolare riferimento allo sviluppo del sistema dei trasporti e della viabilità locale », per i montanari che svolgono il ruolo fondamentale ed insostituibile di presidiare il territorio di cui si tratta, i servizi di trasporto ferroviario e a ruote assumono un ruolo decisivo;

le valli del Taro e del Ceno hanno potuto nel passato caratterizzarsi nel contesto della provincia in virtù della centenaria ferrovia Parma-La Spezia a servizio dei lavoratori, degli studenti, dei pensionati e di quanti hanno esigenze quotidiane di mobilità;

invece, è in atto da parte delle ferrovie dello Stato una lenta ed inesorabile azione di abbandono della stessa (materiale rotabile vetusto orari, numero delle corse, tempi di percorrenza assolutamente inaccettabili);

se la logica del costo e del profitto dovessero valere senza alcun correttivo, in montagna i servizi pubblici e privati non potrebbero più essere mantenuti;

esiste invece una indiscutibile priorità volta al sostegno delle categorie più deboli, delle popolazioni più disagiate e peggio servite rispetto alle zone più fortunate —:

se non ritenga assolutamente necessario il mantenimento in via ordinaria e definitiva del treno 6799 in partenza da Parma alle ore 22,28, non solo per le esigenze dei lavoratori turnisti, ma quale ultimo collegamento per la Valle del Taro (Borgo Val di Taro) e Valle del Magra (Pontremoli);

se non ritenga altresì assolutamente necessario lo spostamento di 65 minuti del treno 1574 (2298 dal giorno 2 giugno), ora in partenza da Borgo Laro alle 20,34, per venire incontro alle legittime attese dei lavoratori turnisti, nonché il ripristino di alcune corse tra Parma e Fornovo;

se non ritenga infine parimenti urgente il rinnovo del materiale rotabile vetusto e non più in grado di assicurare un trasporto normale con conseguenze gravi sui tempi di percorrenza previsti. (4-00566)

RISPOSTA. — Nell'individuazione dei servizi da ridurre o da assicurare con vettori meno onerosi di quello ferroviario, si è tenuto conto della reale utilizzazione dei treni in circolazione, penalizzando quelli a minore frequentazione di passeggeri.

A causa della scarsa utilizzazione del treno regionale 6799 in partenza da Parma per Borgo Val di Taro, sul quale si è registrata una presenza di circa 40 viaggiatori al giorno, si è ravvisata la necessità di istituire, per il periodo estivo, un autobus sostitutivo in partenza alle ore 22.40 in coincidenza con i treni in arrivo pochi minuti prima da Bologna, Torino e Brescia.

Con il nuovo orario invernale, in vigore dal 29 settembre 1996, è stato ripristinato il collegamento ferroviario delle 22.28 fra Parma e Borgo Val di Taro; di ciò è stata data comunicazione ai rappresentanti degli Enti Locali interessati.

Inoltre, dal 2 giugno l'interregionale 2298 ha differito la partenza da Bologna dalle ore 20.34 alle ore 21.46.

Infine, si fa presente che il ricambio del materiale rotabile rientra in un piano nazionale di rinnovo dei mezzi e delle vetture specializzate per il trasporto metropolitano e locale, che prevede l'immissione in servizio, dal 1998, di nuove vetture con assegnazione prioritaria alle linee e alle regioni a più intenso flusso pendolare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

la realizzazione della linea ferroviaria dell'alta velocità interesserà pesantemente la Valle del Santerno;

in particolare, durante il periodo estivo il turismo dell'alta valle subirà danni

notevoli a causa del previsto supertraffico di mezzi pesanti, del fiume Santerno con poca acqua e probabilmente molto inquinata, e dell'aumento del fenomeno della micro-macro criminalità e della prostituzione, in funzione del prevedibile accesso in zona di molte migliaia di lavoratori —:

quali iniziative intenda porre in essere per far fronte ai suddetti gravi rischi per il turismo. (4-00704)

RISPOSTA. — Il 28 luglio 1995 è stato sottoscritto un accordo procedimentale tra TAV S.p.A., Italferr-sis.tav S.p.A., FIAT S.p.A. nelle rispettive qualità di concessionario per la realizzazione del sistema alta velocità, presidio dell'area tecnologica di F.S., e capofila del Consorzio Cavet, costruttore della tratta Firenze-Bologna e il Comune di Firenzuola nel cui territorio ricade la Valle del Santerno.

Tale Accordo prevede, all'articolo 2, una serie di interventi di attenuazione dell'impatto socio-ambientale da realizzarsi ad opera del Consorzio Cavet.

Nella fase esecutiva è prevista l'adozione di iniziative volte a preservare l'ambiente sia del fiume Santerno, con particolare riferimento a valle di S. Pellegrino, per mantenerne la fruibilità estiva ai fini turistici e ricreativi, sia del torrente Veccione e dell'area naturalistica circostante l'abbazia di Moscheta, nonché gli accorgimenti necessari ad evitare impedimenti allo sviluppo delle attività turistico-ricreative programmate dalla Regione Toscana e dalla Comunità montana.

Sono inoltre allo studio una serie di interventi mirati a favorire l'integrazione dei lavoratori impiegati nei cantieri dell'alta velocità con le popolazioni residenti nei territori direttamente coinvolti nelle attività costruttive.

In tal senso, una particolare attenzione è stata posta nella definizione degli interventi che interesseranno il territorio del Comune di Firenzuola dove, a fronte di una popolazione attualmente contenuta nelle 5.000 unità, la cantierizzazione comporterà un aumento demografico pari al 15% per un periodo compreso tra i 5 e 7 anni.

I 700 lavoratori, impiegati nelle attività costruttive, risiederanno nei « Campi-Base » ubicati nelle frazioni di Castelvecchio, S. Pellegrino e Collinaccio che ospiteranno rispettivamente 110, 400 e 110 lavoratori.

Tali strutture sono interamente autosufficienti per ciò che riguarda i servizi di prima necessità, ma non sono in grado di rispondere alla domanda collegata alle attività di tempo libero.

In questa prospettiva la Società TAV, in stretta collaborazione con i comuni del Mugello, ha ritenuto di istituire una struttura denominata « Osservatorio Sociale » e ubicata nel Comune di Firenzuola, in grado di offrire le soluzioni più adeguate per le attività di tempo libero dei lavoratori; a tale scopo verrà realizzata una guida contenente le varie opportunità per il tempo libero in relazione al contesto territoriale.

Compito dell'Osservatorio è infatti quello di integrare i lavoratori dei cantieri con il tessuto sociale dell'area attraverso una serie di iniziative quali l'avvio di un rapporto sistematico con le locali associazioni di volontariato, l'organizzazione di eventi sportivi, la divulgazione di attività legate alle risorse naturali del territorio ed infine la partecipazione alla gestione di eventi legati alla tradizione locale.

L'Osservatorio avrà inoltre il compito di avviare periodicamente incontri volti ad aggiornare gli abitanti sullo stato di avanzamento dei lavori relativi sia alla tratta Firenze-Bologna sia a tutto il sistema alta velocità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BERSELLI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

la stampa ha dato notizia che tra non molto dovrebbe venire costituita una commissione, composta da rappresentanti del comune di Bologna, Sab, di funzionari designati dal Ministero, della direzione dell'aeroporto di Bologna, dell'Enav e di Civilavia, per studiare e applicare i necessari correttivi onde evitare i problemi in ter-

mini di inquinamento acustico che affliggono circa settantamila bolognesi residenti nella zona aeroportuale;

purtroppo quando nel nostro Paese non si vogliono risolvere problemi si costituiscono commissioni, sicché la imminente (si fa per dire) iniziativa di cui sopra sicuramente non sortirà alcun effetto ma si risolverà soltanto in una ulteriore presa in giro nei confronti dei cittadini bolognesi seriamente e giustamente preoccupati per la loro salute —:

quali serie ed immediate iniziative il Ministro interrogato intenda porre in essere per affrontare e davvero risolvere la situazione. (4-01367)

RISPOSTA. — *L'aumento del traffico registrato sull'aeroporto di Bologna è stato, negli ultimi anni, superiore al preventivato. Tale dato in termini di inquinamento acustico non è sottovalutato tanto che sono state adottate particolari procedure di volo per ridurre l'entità del disturbo da rumore sull'abitato situato nei pressi dell'aeroporto.*

Infatti, già da tempo la Direzione di circoscrizione aeroportuale di Bologna in collaborazione con l'Ente Nazionale di Assistenza al Volo, la Società di gestione S.A.B. ed il comune di Bologna (Assessorato all'Ambiente), allo scopo di ridurre l'impatto del rumore sulle zone in questione, si è attivata per ricercare soluzioni di modifica delle rotte di decollo, mantenendo i massimi livelli per la sicurezza del volo.

In data 20 agosto 1996 con decorrenza 1° settembre è stata emessa un'ordinanza del direttore dell'aeroporto di Bologna che dispone le seguenti misure:

dalle ore 06.00 alle ore 23.00 — fatte salve le condizioni meteorologiche di sicurezza e le esigenze del controllo del traffico aereo — il decollo degli aeromobili di cui al capitolo 2 Annesso 16 ICAO è obbligatorio che avvenga per testata pista 30;

dalle ore 23.00 alle ore 06.00:

a) l'attività di volo effettuata con aeromobili di cui al suddetto capitolo 2 è interdetta. Da tale limitazione sono fatti

salvi i voli ritardati già programmati in partenza prima delle 23.00; a questi può essere autorizzato il decollo obbligatoriamente per testata pista 30.

b) i decolli degli aeromobili, fatte salve condizioni meteo e di sicurezza, devono avvenire per la testata pista 30 e potranno essere soggetti a ritardo se in concomitanza con traffico in arrivo per la testata pista 12.

Per consentire una più estesa ed ampia utilizzazione, in regolarità e sicurezza, della testata pista 30 per il decollo del traffico commerciale, l'attività aereo-didattica è consentita, previo coordinamento con l'ente di controllo del traffico aereo, soltanto dalle ore 06.00 alle ore 23.00 ed esclusivamente all'Aeroclub di Bologna.

Gli studi effettuati sulla problematica dell'inquinamento acustico dell'aeroporto di Bologna hanno evidenziato ulteriori soluzioni.

In particolare è allo studio la possibilità dell'allungamento della pista, in direzione della testata pista 12, di circa 350 metri, ed è in via di definizione il programma per la realizzazione del prolungamento della via di rullaggio, in direzione della testata pista 30, al fine di ottenere le eliminazioni di fasi rumorose nella movimentazione a terra degli aeromobili.

Per quanto riguarda il sistema di monitoraggio, in accordo con il Ministero dell'ambiente, è stato predisposto un piano di intervento per la realizzazione di sistemi di monitoraggio collegati alle tracce radar degli aeromobili su alcuni scali aeroportuali italiani, tra i quali quello di Bologna.

Le misure di cui sopra sono state oggetto di approfondimento da parte di un apposito gruppo istituito in sede ministeriale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BOATO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

nell'orario estivo 1996 delle Ferrovie dello Stato, per quanto riguarda la sta-

zione di Avio sulla linea Trento-Verona, sono state soppresse le fermate, fra le poche precedentemente previste, delle ore 7,01 (in direzione Verona) e delle ore 18,18 (in direzione Trento);

molti treni, nelle due direzioni, non fermano ad Avio, mentre fermano in diverse altre stazioni della linea, di importanza certamente paragonabile a quella di Avio;

a giustificazione di dette scelte, le Ferrovie dello Stato sembrano portare la motivazione della scarsità dell'utenza;

al contrario, proprio la progressiva riduzione del numero delle corse previste sta impedendo all'utenza di utilizzare il mezzo su rotaia per il proprio pendolarismo —:

se non si intenda suggerire con urgenza alle Ferrovie dello Stato il ripristino della situazione precedente e anzi il potenziamento del servizio della stazione di Avio, proprio nell'ottica di garantire l'ampliamento dell'utenza stessa. (4-02048)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che presso la stazione di Avio nel periodo invernale 1995-1996 si è registrata una frequenza media giornaliera di circa cinquanta viaggiatori in partenza ed altrettanti in arrivo, per la gran parte studenti, che hanno utilizzato i 7 treni in direzione Verona ed altri 7 in direzione Trento-Brennero.*

Presso tale stazione, nel periodo estivo 1995 i 14 treni con fermata ad Avio sono stati utilizzati, in media, da circa 15 viaggiatori in partenza e da 15 in arrivo.

Nel passato orario estivo 1996 la Società ha soppresso la fermata al treno 2253 delle ore 7.01 per Verona ed al treno 10918 delle ore 18.18 da Verona poiché utilizzata mediamente da un solo viaggiatore.

Dal 29 settembre u.s., entrata in vigore dell'orario invernale 1996-1997, in aggiunta

agli 11 treni che già fermavano ad Avio, effettuano la fermata anche i seguenti treni:

IR 2253 alle ore 7.01 per Verona (arrivo ore 7.35);

IR 10927 alle ore 17.26 per Verona, utile per clientela pendolare di rientro da Trento (partenza ore 16.50);

R 10924 alle ore 17.38 per Trento, utile per la clientela pendolare di rientro da Verona (partenza ore 17.06);

R 10933 alle ore 19.03 per Verona, utile per la clientela pendolare di rientro da Trento (partenza ore 18.26).

Il traffico viaggiatori della stazione di Avio è comunque tenuto sotto costante monitoraggio dalle F.S. anche per valutare le opportune variazioni dell'offerta in relazione alla effettiva domanda registrata.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

COLA, FRAGALÀ, LO PORTO, LO PRESTI e SIMEONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

i giudici onorari ed, in particolare, i viceprocuratori ed i vicepretori onorari hanno sempre offerto ed, ancor più oggi, offrono un rilevante contributo al funzionamento dell'attività giudiziaria, contribuendo con le delicate funzioni espletate a rendere meno pesante l'allarmante crisi della giustizia, sia civile che penale;

per tale attività, essi sono retribuiti con lire 60.000 lorde, dedicando spesso l'intera giornata alla difficile e delicata funzione;

recentemente, la suprema Corte di cassazione a sezioni unite, nonché il Consiglio di Stato, hanno riconosciuto l'appartenenza dei vicepretori onorari e dei viceprocuratori onorari, all'ordine giudiziario e, per tale ragione, agli stessi compete l'indennità di servizio —:

quali iniziative intendano assumere perché sia riconosciuto, concretamente,

detto beneficio ai citati magistrati onorari che profondono tante energie nella funzione giurisdizionale. (4-01720)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.*

Il decreto legislativo 28 luglio 1989 n. 273, all'articolo 4, dispone che ai vice pretori onorari spetta un'indennità di lire 60.000 per ogni udienza, anche se tenuta in camera di consiglio; ai vice procuratori onorari spetta la stessa indennità per ogni udienza per la quale è conferita la delega a norma dell'articolo 72 del regio decreto 30 gennaio 1941 n. 12, sostituito dall'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988 n. 449. Il terzo comma del medesimo articolo prevede che l'ammontare delle predette indennità può essere adeguato ogni tre anni, con decreto emanato dal Ministro di grazia e giustizia di concerto con il Ministro del tesoro, in relazione alla variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, verificatasi nel triennio precedente.

La nota situazione della finanza pubblica non ha consentito di esercitare il potere discrezionale, conferito dalla disposizione indicata, in senso favorevole agli interessati. Nondimeno, il rilevante contributo al funzionamento dell'attività giudiziaria dato dalla magistratura onoraria, impone di considerare giustificata la richiesta di adeguamento dell'indennità che è all'esame di questo Ministero.

Quanto allo stato giuridico dei giudici onorari, si osserva che la giurisprudenza, pur avendo ripetutamente affermato che i vice pretori appartengono all'ordine giudiziario (per i giudici di pace, il comma 2 dell'articolo 1 l. n. 374/1991 reca una disposizione esplicita in tal senso), non risulta che ne abbia mai tratto conseguenze sul piano della natura del rapporto di servizio e delle spettanze economiche.

La Corte di cassazione a sezioni unite si è limitata, con giurisprudenza consolidata, a stabilire che la giurisdizione sulle controversie tra vice pretori onorari e amministrazione, concernenti il pagamento dei compensi rivendicati, spetta ai giudici ordi-

nari, trattandosi di questioni di diritto soggettivo e non inerenti a un rapporto di impiego pubblico; il Consiglio di Stato con la decisione 12 novembre 1991 n. 1673 ha stabilito che l'indennità di servizio spetta anche per le udienze civili, e non soltanto per quelle penali, come in precedenza ritenuto.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

DE CESARIS e PISTONE. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

nel mese di dicembre ultimo scorso è stata chiusa la Conferenza di Servizio per la tratta 0 - 10 del nodo di Roma in relazione al progetto TAV della linea Roma-Napoli;

nel mese di febbraio 1996 è stata, altresì, chiusa la Conferenza di servizi per il tratto 10 - 25 della linea suddetta;

risulta che la chiusura della Conferenza per il tratto 0 - 10 sia avvenuta in presenza del parere negativo dell'assessore regionale all'urbanistica e casa del consiglio regionale del Lazio che esplicita la necessità della ridefinizione del tracciato in modo da limitare almeno gli effetti devastanti afferenti la distruzione paesaggistica e il degrado socio urbano determinato dal progetto e che, per la Conferenza, di cui al tratto 10 - 25, il prescritto parere dell'assessorato all'urbanistica e casa della regione Lazio, non sia stato, né acquisito, né, tanto meno, richiesto;

comitati di quartiere, associazioni ambientaliste, i cittadini dei quartieri di Roma La Rustica, Tor Sapienza e Casalbortone, hanno avanzato forti preoccupazioni per la realizzazione di tale progetto di penetrazione urbana della linea ferroviaria Alta Velocità;

la maggior parte dei quartieri attraversati sono costituiti da case basse, che dunque resterebbero schiacciate dalle ventilate gallerie che sarebbero costruite a

ridosso del tracciato, che pertanto costituirebbe un inquinamento visivo devastante;

la linea corre in prossimità di scuole ed edifici di civile abitazione verso i quali non è stata prestata la dovuta attenzione per quanto attiene la salvaguardia dall'inquinamento acustico;

data la contiguità dell'opera con l'abitato, in considerazione del fatto che lo stesso è costituito, in massima parte, da edifici con sistemi tecnologici ormai vecchi, il nodo irrisolto delle vibrazioni trasmesse dal passaggio di treni veloci verrebbe a creare seri danni alla loro stabilità;

studi autorevoli hanno dimostrato l'assoluta incompatibilità ambientale, sotto il profilo della salute e della sicurezza dei cittadini di tracciati dell'Alta Velocità a meno di 50 metri dagli edifici —:

se non ritenga opportuno intervenire al fine di favorire una variante al suddetto progetto che prenda in considerazione le legittime proteste degli abitanti e delle associazioni del territorio. (4-01467)

RISPOSTA. — Il progetto esecutivo della tratta Alta Velocità Roma-Napoli è frutto di uno studio, cui hanno partecipato le FS, la Soc. TAV, Italferr-sis.tav, il Comune di Roma e la Regione Lazio, che ha elaborato le soluzioni più idonee e meno impattanti per l'attraversamento della città di Roma.

Per la costruzione della penetrazione urbana della linea AV saranno rispettate tutte le norme di tutela ambientale previste ed in particolare la legge quadro 447/95 sull'inquinamento acustico.

Infatti, per ciò che riguarda le vibrazioni sarà effettuata una perizia sulla staticità degli edifici prima dell'inizio dei lavori per valutarne lo stato attuale e saranno affrontati e risolti i diversi problemi legati al consolidamento degli stessi.

La linea AV Roma-Napoli si è dovuta affiancare ad un corridoio già esistente, allo scopo di non compromettere ulteriormente il tessuto urbano; tale corridoio è stato individuato nell'attuale sede della linea ferroviaria Roma-Sulmona, su cui le Ferrovie

dello Stato avevano già previsto il raddoppio della linea FM2 Prenestina-Lunghezza.

Sono stati esclusi: il corridoio della linea per Napoli (via Formia) in quanto il tratto Ciampino-Casilina non è percorribile per la tutela dei beni archeologici esistenti nell'area e l'affiancamento all'autostrada Roma-l'Aquila in quanto avrebbe comportato il passaggio della linea AV nel Parco dell'Aniene vincolato dal Comune; inoltre il sovrappasso degli svincoli stradali avrebbe richiesto la realizzazione di viadotti molto alti che avrebbero impegnato un'ulteriore fascia intermedia fra l'autostrada e la ferrovia Roma-Sulmona con grave impatto sull'ambiente ed il territorio.

Invece sul tratto urbano della Roma-Sulmona, le luci dei viadotti del grande raccordo anulare, del viale Paimiro Togliatti e di via della Serenissima sono stati già impostati per ospitare quattro binari; ciò rappresenta un vantaggio ai fini dell'economicità della nuova opera e risponde ai programmi già consolidati.

Il progetto di realizzare una galleria profonda lungo la linea ad alta velocità è stato escluso per i notevoli disagi ai cittadini della zona (lunghe interruzioni dell'esercizio stradale, rischi di inquinamento ambientale, ecc.). I lavori in profondità avrebbero interrottato i collettori rischiando di inquinare la falda acquifera con evidenti, gravi danni; si sarebbero creati, non solo numerosi problemi per via del patrimonio archeologico esistente nell'area tra la via Colatina e l'Acquedotto dell'acqua vergine, ma anche problemi di carattere tecnico riguardanti una pendenza eccessiva dei binari.

D'altra parte pur adottando la soluzione di far passare la linea AV in galleria, la realizzazione del raddoppio dell'itinerario FM2 Prenestina-Lunghezza sarebbe avvenuta comunque sull'attuale sede della Roma-Sulmona.

Il progetto approvato prevede l'interramento della linea AV ovunque possibile, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dell'opera e della conformazione del territorio; ciò consentirà la realizzazione di gallerie artificiali, che diventeranno un fattore decisivo della riqualificazione ambientale

dei quartieri attraversati dal « corridoio ferroviario ».

Le gallerie artificiali, le barriere antirumore, e gli altri interventi, previsti per mitigare l'impatto ambientale, verranno individuati e commisurati per far fronte gli effetti sia della Ferrovia Metropolitana (FM2) sia della linea AV Roma-Napoli.

La costruzione delle opere prevede l'apertura di sei cantieri lungo il tracciato. Le aree di cantiere sono state scelte nell'ottica di recare il minore disturbo all'ambiente. Dove possibile, quindi, i cantieri sono collocati sulle aree ferroviarie lungo la linea e sono serviti da strade e dalla ferrovia. Il materiale di risulta sarà inoltrato, utilizzando il treno, fino al deposito di Salone ex-cava, che successivamente sarà sistemata a verde.

Inoltre, in base alle prescrizioni della Regione Lazio, è stato istituito un centro di informazione e documentazione nei locali della stazione di Tor Sapienza, allestito da TAV ed Italferr, in collaborazione con il Comune di Roma.

Si tratta di un centro nell'ambito del quale i cittadini potranno avere da esperti informazioni sull'ambiente, sulla riqualificazione delle aree urbane, sugli espropri e sullo stato della viabilità secondaria durante l'esecuzione dei lavori della linea ad alta velocità nel nodo di Roma, nonché avanzare le proprie indicazioni e proposte.

Relativamente alla Conferenza dei servizi si riferisce che per il progetto esecutivo della frazione iniziale della tratta AV Roma-Napoli, dalla progressiva 10+500 fino a Roma, la Presidenza della giunta regionale del Lazio ha espresso parere favorevole con nota 29 dicembre 1995, prot.n. 13783; mentre la stessa Regione Lazio per la progressiva dal km 10+500 al km 25+126 si è espressa favorevolmente con nota 5 marzo 1996, prot. n. 2627.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

la legge 6 gennaio 1983, n. 6, ha inserito il Centro studi del vocabolario

italiano nel Cnr; il conseguente passaggio dalla Accademia della Crusca è avvenuto sotto la tutela dei beni culturali e tuttora permane la convenzione che integra la gestione comune Cnr/Accademia;

all'inserimento dell'Opera del vocabolario italiano nel Cnr si è arrivati dopo una lunga vertenza, negli anni Settanta, del personale impiegato, e attraverso alterne vicende, e rappresentava la volontà di tutto il personale di conseguire la stabilità del posto di lavoro, ma anche di far compiere all'impresa del vocabolario quel salto di qualità che l'Accademia della Crusca, per la sua debolezza finanziaria, non era più in grado di assicurare;

al momento dell'approvazione della legge, il personale impiegato era di ventisei unità, a fine giugno del 1996 sono diventate soltanto tredici: un numero esiguo se si pensa all'impresa scientifica e alla grande avventura intellettuale che l'Opera del vocabolario voleva essere negli intenti dei suoi ideatori, tra cui Devoto, negli anni Cinquanta e Sessanta;

già da tempo è a disposizione degli studiosi presso la sede dell'Opera, ed è accessibile anche in rete telematica, l'intero tesoro della lingua italiana delle origini, una formidabile base di dati che include tutti i testi in volgare editi anteriormente al 1375, uno strumento che crea condizioni di ricerca radicalmente nuove per gli studi sull'italiano antico. — questo il risultato di decenni di lavoro filologico di altissimo livello scientifico e dell'applicazione di tecnologie informatiche d'avanguardia, ed è un prova di efficienza e di produttività nettamente superiori alle quantitativamente esigue risorse umane e finanziarie di cui l'Opera del vocabolario italiano dispone;

la Convenzione istitutiva parlava delle « esigenze generali e interdisciplinari della cultura italiana »; tale comunità non solo non è stata coinvolta, ma la cerchia si è sempre più ristretta fino al punto che in alcuni prevale l'idea di stravolgere la fi-

sionomia del centro che ha, invece, l'obiettivo della compilazione del vocabolario storico della lingua italiana dalle origini ai giorni nostri, da affrontare come problema unitario, anche se articolato necessariamente in sezioni;

la convenzione attuale contempla anche l'ampliamento dell'archivio post-1375, e non può che essere così, nel rispetto della legge istitutiva del centro;

in occasione del consiglio scientifico, nel 1992, il direttore dell'Opera parlava di un archivio di ricerca n. 2 « per gestire e sviluppare il materiale non finalizzato al tesoro della lingua italiana delle origini (Tlio) »;

anche in occasione del nuovo consiglio scientifico, nel 1994, il direttore aveva affermato che, pur essendo la prima sezione del vocabolario l'obiettivo primario, occorreva incrementare l'archivio post-1375, costituendo « il raccordo fra il tesoro e la prosecuzione ideale », nella ricerca di un rapporto « calibrato » nel rispetto della convenzione che prevede l'ampliamento: tra il dichiarare la precedenza alla prima sezione e l'affermare che compito istituzionale del centro sia solo la prima sezione vi è un salto qualitativo grave e fondamentale;

a fronte di una situazione di impoverimento dell'organico, di non chiarezza degli obiettivi, di insufficienti stanziamenti dei fondi e per il rispetto della legge istitutiva, nei mesi scorsi una parte del personale ha dichiarato lo stato di agitazione;

non è in discussione la priorità da dare al tesoro; in discussione sono sia le forme in cui la priorità si articola nei riguardi di una parte del personale, sia soprattutto il fatto che la priorità sembra prefigurarsi come ridimensionamento dell'attività istituzionale del centro, che è invece quella di un centro permanente di documentazione della lingua italiana e di elaborazione del vocabolario storico della lingua dalle origini ai giorni nostri;

il vocabolario storico della lingua italiana dalle origini ai giorni nostri è un'im-

presa che « investendo tutto il fronte della lingua nazionale », si configura come un'impresa che riguarda tutta la cultura del Paese e non può quindi languire ed avrebbe anzi, come esigenza prioritaria, bisogno sia di un afflusso di forze nuove, non precarie, sia di collaboratori esterni, sia di un comitato scientifico interdisciplinare;

l'associazione per la storia della lingua italiana da tempo, consapevole dell'importanza che l'illustre tradizione linguistico-letteraria italiana ha nel rappresentare l'immagine dell'Italia all'estero, ha chiesto a Parlamento, Governo e Cnr di dotare l'Opera del vocabolario italiano di uomini e mezzi di entità paragonabili a quelli che gli altri Stati europei attribuiscono a imprese lessicografiche di analoga importanza nazionale —:

con quali provvedimenti intenda intervenire al fine di potenziare e consolidare l'attività dell'Opera del vocabolario italiano e come intenda tener conto di quanto finora esposto, in vista della nomina del nuovo direttore e del rinnovo della convenzione. (4-02910)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, per quanto di competenza del Ministero per i beni culturali e ambientali, si comunica che questa Amministrazione eroga, ai sensi della legge 6 marzo 1996 n. 120, a favore del Consiglio Nazionale delle Ricerche un contributo per « completare l'impresa del Vocabolario storico della lingua italiana », contributo che per l'anno in corso è stato quantificato in lire 800.000.000.

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche, in data 15 ottobre u.s., ha trasmesso all'ufficio centrale per i beni librari, le istituzioni culturali e l'editoria di questo Ministero i dati richiesti in merito alle modalità di concessione del contributo anzidetto; pertanto in data 16 ottobre u.s. è stato emesso il relativo ordinativo di spesa che consentirà la prosecuzione di un'opera di grande interesse.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Veltroni.

FABRIS. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, ha introdotto deroghe in materia di trasporti per agevolare l'organizzazione dei servizi nei comuni montani, quando non risulti possibile organizzarli secondo le norme vigenti;

in attuazione di tale norma il ministero dei trasporti e della navigazione ha provveduto, con decreto del 18 dicembre 1995, ad emanare direttive e criteri per l'attuazione dell'articolo citato;

successivamente lo stesso ministero, con decreto del 2 febbraio 1996, ha emanato nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico che, se operative anche nei confronti dei comuni montani, risulterebbero gravemente penalizzanti ed onerose;

per i comuni montani con meno di 5.000 abitanti e per i centri abitati con meno di 500 abitanti, come individuati dall'articolo 23 della legge n. 97 del 1994, risulta eccessivamente gravoso l'obbligo, previsto dal decreto ministeriale, di gestire direttamente il servizio stesso mediante l'assunzione di personale specializzato: in molti casi infatti i comuni proprietari di autobus hanno preferito appaltare il servizio di trasporto scolastico concedendo in comodato il mezzo di trasporto alla ditta, a causa degli eccessivi oneri che la gestione diretta avrebbe comportato. Pertanto l'applicazione della norma determinerebbe aggravati finanziari non indifferenti o, in alternativa, la necessità di vendere il mezzo;

risulta altresì di difficile attuazione l'obbligo di svolgere il servizio di trasporto dei bambini delle scuole materne alle condizioni stabilite dall'articolo 1, comma 2, del decreto 2 febbraio 1996: la previsione renderebbe di fatto impraticabile il servizio di trasporto dei bambini sotto l'aspetto economico, stante la necessità della presenza di più accompagnatori;

la situazione illustrata rischia di provocare il blocco del servizio di trasporto

scolastico nei piccoli comuni montani, dove la particolare conformazione geografica, la limitata presenza di utenti e le gravi situazioni finanziarie già rendono estremamente difficile il suo espletamento;

si rende necessario prevedere delle deroghe all'articolo 1, comma 2, e all'articolo 2, comma 2, del decreto ministeriale del 2 febbraio 1996 in materia di trasporto scolastico, da applicarsi ai comuni montani come individuati dall'articolo 23 della legge n. 97;

il ministero dei trasporti e della navigazione, con decreto del 29 aprile 1996, ha differito al 1° settembre 1997 l'applicazione delle disposizioni del citato decreto del 2 febbraio 1996: tuttavia questa proroga non ha comunque risolto le problematiche evidenziate, ma soltanto rinviato i problemi applicativi —:

se possano rientrare tra gli aspetti derogabili a norma dell'articolo 23 della legge n. 97 del 1994, in quanto inerenti all'organizzazione e alla gestione in materia di trasporti, anche quelli previsti dal decreto ministeriale del 2 febbraio 1996, nonché quanto previsto dalla circolare del ministero dei trasporti e della navigazione 12 gennaio 1995 n. 4 del 1995 e in particolare:

l'obbligo del comune proprietario di autobus di gestire direttamente il servizio, escludendo la possibilità di avvalersi di personale altamente specializzato dipendente da una ditta di trasporti e conferendo il mezzo in comodato alla ditta stessa;

l'obbligo, qualora il servizio sia rivolto ai bambini delle scuole materne, di attrezzare gli autobus per gli accompagnatori maggiorenni responsabili della custodia e dell'assistenza dei bambini stessi, come previsto dall'articolo 1, comma 2, del decreto ministeriale 2 febbraio 1996;

qualora al quesito suddetto sia data risposta negativa, quali iniziative intenda assumere affinché siano previste specifiche deroghe a favore dei piccoli comuni montani dirette al superamento delle proble-

matiche evidenziate, in modo da consentire ancora lo svolgimento del servizio senza un aggravio di spesa per l'elevato numero di accompagnatori e da consentire la possibilità di conferire in comodato il mezzo a ditte specializzate di trasporto. (4-01449)

RISPOSTA. — *Le problematiche connesse con i trasporti scolastici già da tempo sono all'attenzione di questa Amministrazione.*

Infatti in una riunione tenutasi nel mese di aprile scorso con i rappresentanti dell'ANCI è stata affrontata tale questione e si è tenuto conto delle richieste avanzate in quella sede.

È stato, pertanto, avviato uno studio approfondito da parte della Direzione Generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, al fine di predisporre un nuovo testo normativo che disciplini il trasporto scolastico.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

FOTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

i legami delle valli del Taro e del Ceno, con la provincia di Parma, hanno trovato, anche grazie alla centenaria ferrovia Parma-La Spezia, ragioni concrete di sviluppo e di consolidamento;

è noto l'utilizzo della predetta tratta ferroviaria in particolar modo da parte dei lavoratori e studenti;

da anni è in atto, da parte delle ferrovie dello Stato, una progressiva azione di abbandono del collegamento ferroviario sopra richiamato (ne sono conferma, ad esempio, i tempi di percorrenza — più che medioevali — e la riduzione del numero delle corse) —:

se non ritenga utile e indispensabile intervenire presso l'Ente ferrovie dello Stato affinché:

si disponga il mantenimento, in via ordinaria e definitiva, del treno n. 6799 in partenza da Parma alle ore 22,28;

sia posticipato alle ore 21,39 l'orario del treno partenza da Borgotaro n. 1574, oggi previsto per le ore 20,34;

sia potenziato il numero delle corse lungo il tratto Parma-Fornovo;

si provveda all'ammodernamento del materiale rotabile vetusto, lungo i percorsi ferroviari nella presente richiamati, al fine di consentire tempi di percorrenza in linea con i bisogni di una moderna società. (4-00633)

RISPOSTA. — *La necessità di contenimento della spesa pubblica ha comportato un ridimensionamento dei contributi finanziari corrisposti dallo Stato alle Ferrovie dello Stato S.p.A. per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico a spiccata connotazione sociale, così come detta il Contratto di servizio di trasporto pubblico F.S.-Ministero dei Trasporti. È stato conseguentemente ridotto di 12 milioni di treni/km il volume annuo dei servizi ammessi al contributo statale.*

Nell'individuazione dei servizi da ridurre o da assicurare con vettori meno onerosi di quello ferroviario, la Società F.S. ha considerato la reale utilizzazione dei treni in circolazione, penalizzando quelli a minore frequentazione passeggeri.

Tra questi era compreso il treno regionale 6799 in partenza da Parma per Borgo Val di Taro alle 22.28, la cui modesta utilizzazione, pari a circa 40 viaggiatori al giorno, ha consigliato di effettuare, nel passato orario estivo in vigore dal 2 giugno u.s., un autobus sostitutivo in partenza alle ore 22.40 in coincidenza con i treni in arrivo pochi minuti prima da Bologna, Torino e Brescia.

A decorrere dall'orario invernale, in vigore dal 29 settembre 1996, è stato ripristinato il collegamento ferroviario delle 22.28 fra Parma e Borgo Val di Taro.

Per le F.S. resta comunque aperto il problema di contemperare le esigenze sociali della mobilità pubblica con le risorse tecniche ed economiche disponibili per soddisfarle. La soluzione di tale problema è, per

inciso, preliminarmente a qualsiasi ipotesi di potenziamento del servizio ferroviario sulla linea Pontremolese.

Dal 2 giugno u.s., inoltre, la partenza da Bologna dell'interregionale 2298 (già 1574 nel vecchio orario invernale) è stata differita, così come richiesto, dalle ore 20.34 alle ore 21.46.

Per quanto concerne, infine, il materiale rotabile, l'ammodernamento di quest'ultimo rientra in un piano nazionale di rinnovo dei mezzi e delle vetture specializzate per il trasporto metropolitano e locale, che prevede l'immissione in servizio, dal 1998, di nuove vetture a cominciare dalle linee e dalle regioni a più intenso flusso pendolare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

FRONZUTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei beni culturali con incarico per lo spettacolo e lo sport. — Per sapere — premesso che:*

in data 28 maggio 1996 il giudice dell'udienza preliminare dottor Meschini della procura della Repubblica di Roma, su richiesta del pubblico ministero dottoressa Attanasio, ha rinviato a giudizio il dottor Antonio Matarrese e il signor Corrado Ferlaino;

il dottor Antonio Matarrese e il signor Corrado Ferlaino, rispettivamente presidente della Figc e consigliere della Figc, sono accusati del reato di abuso in atti d'ufficio per irregolarità commesse per l'iscrizione al campionato di calcio delle squadre del Cosenza, del Torino e del Napoli; l'udienza dibattimentale è fissata per il 19 novembre 1996 dinanzi alla quarta sezione penale del tribunale di Roma;

il presidente della squadra di calcio del Ravenna, danneggiato dalle suddette decisioni, si è costituito parte civile per i danni subiti —:

se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga opportuno, anche per ragioni di etica sportiva, sospendere dalle

importanti cariche federali il presidente dottor Antonio Matarrese e il consigliere signor Corrado Ferlaino. (4-01702)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente che il Dr. Antonio Matarrese e l'Ing. Corrado Ferlaino non rivestono più alcuna carica federale, da quando il Dr. Raffaele Pagnozzi, Segretario Generale del C.O.N.I., ha assunto, come è noto, la nomina di Commissario Straordinario della Federazione Italiana Gioco Calcio.*

Il Ministro delegato per lo spettacolo e lo sport: Veltroni.

GALATI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:*

nella regione Calabria il problema degli incendi nel periodo estivo rappresenta una grave piaga. Il territorio è considerato ad alto rischio, vista la collocazione della regione al 5° posto nella graduatoria nazionale regioni con maggiore produzione di legname boschivo;

recentemente, la protezione civile ha spostato su Catania gli aerei bombardieri Canadair, da tempo stazionati su Lamezia Terme, fondamentali per la lotta agli incendi boschivi frequentissimi nella zona;

al posto degli aerei Canadair sono stati inviati quattro elicotteri in prestito fino al 30 settembre;

la caserma dell'aviazione civile, progettata per ospitare, trentasei elicotteri antincendio, non risulta utilizzata e, nonostante il fatto che la caserma rimanga vuota, trenta uomini venuti in città per espletare il servizio antincendio sono stati alloggiati altrove;

il Corpo forestale dello Stato aveva progettato, con visto favorevole dei commissari prefettizi comunali nel novembre del 1993, un centro lotta antincendio regionale a Lamezia, mai realizzato;

in questo periodo esistono solo due elicotteri provenienti da Maratea che fanno rifornimento a Lamezia —:

se siano a conoscenza dei fatti esposti;

quali atti e quali iniziative intendano adottare o intraprendere per garantire un livello di protezione adeguato e proporzionato ai rischi al territorio della regione Calabria, utilizzando al massimo strutture e risorse disponibili. (4-02542)

RISPOSTA. — *Si risponde alla interrogazione indicata in oggetto, in base a delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per i Rapporti con il Parlamento.*

In premessa, si fa presente che, nelle comunicazioni date dal Governo alla Camera dei Deputati - VIII Commissione - nella seduta del 3 luglio 1996, sugli orientamenti programmatici in materia di protezione civile, sono state evidenziate anche le problematiche relative al rischio incendi boschivi.

Sulle specifiche richieste fatte dall'On.le interrogante, si riferisce quanto segue.

La normativa vigente in materia di incendi boschivi attribuisce alle regioni la competenza delle attività di previsione, prevenzione e spegnimento a terra degli incendi, mentre lascia all'Amministrazione centrale (C.O.A.U. e M.R.A.A.F.) lo spegnimento degli incendi dal cielo.

La dislocazione degli aeromobili attrezzati antincendio, messi a disposizione dalle diverse Amministrazioni dello stato e coordinati dal Centro Operativo Aereo Unificato (C.O.A.U.) di questo Dipartimento, ha subito quest'anno alcune variazioni per meglio rispondere a criteri di razionalità e di maggiore rapidità d'intervento.

Sulla base aeroportuale di Lamezia Terme sono stati dislocati due elicotteri CH-47 Chinook dell'Esercito con secchio al gancio baricentrico in grado di trascortare 5 tonnellate di liquido estinguente, mentre un velivolo Canadair CL-415, della capacità di 6 tonnellate, è stato dislocato sull'aeroporto di Reggio Calabria.

Un secondo aereo CL-415 si trova posizionato a Palermo ed un elicottero AB-212 della Marina Militare a Catania ed in caso di necessità possono essere impiegati anche in Calabria. In precedenza gli aeromobili a disposizione erano costituiti soltanto da due Canadair dislocati a Lamezia e dall'elicottero AB-212 di Catania.

Tale dispiegamento di mezzi non ha riscontrato in nessuna altra Regione a forte rischio di incendi. Si consideri, inoltre, che in caso di particolari situazioni, compatibilmente con i mezzi a disposizione e le esigenze di altre Regioni, vengono inviati altri velivoli altrove dislocati come già accaduto più volte.

Nei mesi di luglio ed agosto u.s. su n.123 incendi per i quali è stato chiesto dal C.O.R. Calabria l'intervento del Centro Operativo Aereo Unificato, sono state effettuate 279 missioni di volo con 2769 lanci pari a 11.637 tonnellate di liquido estinguente e/o ritardante ed oltre 661 ore di volo.

Per quanto concerne l'utilizzo della caserma dell'Aviazione Civile ed il progettato Centro lotta A.I.B. Regionale a Lamezia, si fa presente che tali attività sono di pertinenza della Regione Calabria.

La costituzione, nella predetta città calabrese, di una base operativa per 91 elicotteri del Corpo Forestale dello Stato è nei programmi del Ministero delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali. Ragioni di carattere economico in primo luogo e la necessità di dare la priorità alla sistemazione del Centro Operativo Aeromobili del Corpo Forestale dello stato presso l'aeroporto di Roma Urbe, che si trova ad operare in una situazione logistica molto difficile a causa di strutture di supporto fatiscenti, non hanno consentito al momento la realizzazione della suddetta base periferica.

Il Sottosegretario di Stato per il coordinamento della protezione civile: Barberi.

GARDIOL. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

la direzione compartimentale di Torino delle ferrovie dello Stato ha disposto,

« fino a data da destinarsi », la chiusura dell'unica biglietteria (con annesso posto telefonico pubblico) della stazione di Torre Pellice;

tale decisione non è stata comunicata preventivamente né al sindaco, né agli altri enti locali, né tramite inserzione o comunicati agli organi di informazione locale, ma unicamente con un biglietto affisso sulla porta della stazione;

nell'area interessata dalla decisione (tutta la Val Pellice) non esiste alcuna possibilità di acquisto di titoli di viaggio con destinazione oltre Torino non esistendo agenzie abilitate a tale servizio e che la stessa area è oggetto di un importante flusso turistico per le caratteristiche ambientali, storico-religiose (presenza delle comunità valdesi), che proprio nel periodo estivo registra la massima intensità;

l'inizio del periodo di chiusura della biglietteria è coinciso inoltre con la chiusura per ferie di uno dei posti vendita dei biglietti per « fasce chilometriche » e ciò ha causato gravi disagi per l'utenza pendolare;

il consiglio comunale di Torre Pellice in data 28 giugno ha espresso in un ordine del giorno la sua civile protesta per la decisione della direzione compartimentale di Torino delle Ferrovie dello Stato —:

se intenda intervenire presso la direzione compartimentale di Torino delle Ferrovie dello Stato:

affinché in considerazione dell'interesse turistico dell'area venga immediatamente ripristinato il servizio biglietteria della stazione di Torre Pellice;

per richiamare la necessità che il servizio pubblico di trasporto sia strettamente correlato alle esigenze dell'economia dell'area servita che in questo caso è « a vocazione turistica »;

perché tutte le decisioni relative al servizio prestato vengano preventivamente

concordate con gli enti locali, anche al fine di realizzare soluzioni alternative.

(4-01938)

RISPOSTA. — La stazione di Torre Pellice è il punto terminale della linea Pinerolo-Torre Pellice sulla quale si sono svolti importanti lavori di automatizzazione tendenti ad un esercizio più economico.

Il personale operante nella stazione è stato utilizzato provvisoriamente per svolgere servizio di biglietteria, in quanto non necessario per la circolazione dei treni; poi, i ridotti volumi di traffico ed in particolare la tipologia dei viaggiatori, essenzialmente pendolare, hanno indotto le Ferrovie dello Stato S.p.A. ad adottare un provvedimento di soppressione del servizio vendita biglietti al fine di una più razionale utilizzazione delle risorse.

Tale provvedimento, tempestivamente comunicato all'Assessorato ai trasporti della Regione Piemonte ed al Sindaco del Comune di Torre Pellice con nota del 28 giugno 1996, è stato attuato nella consapevolezza di arrecare limitato disagio ai viaggiatori che possono avvalersi per l'acquisto dei biglietti dei punti di vendita a terra o presso qualunque biglietteria con anticipo di due mesi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GATTO e GIACCO. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

nelle infermerie e nei centri chimici di molti istituti penitenziari d'Italia, di sovente, svolgono attività lavorativa remunerata a prestazione infermieri con rapporto di lavoro a tempo pieno col sistema sanitario nazionale (per lo più infermieri ospedalieri);

il numero di infermieri diplomati senza alcun tipo di lavoro è elevatissimo —:

se non ritenga giusto che i direttori degli istituti penitenziari vadano ad utilizzare, per supplenze di personale assente o sui posti vacanti in organico, esclusiva-

mente personale infermieristico disoccupato. (4-03030)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si rappresenta che presso gli istituti penitenziari il servizio infermieristico è organizzato in turni di guardia che normalmente coprono l'intero arco della giornata almeno negli istituti di una certa grandezza.*

Esistono due differenti figure infermieristiche: infermiere professionale dipendente, infermiere a rapporto libero professionale.

Quest'ultimo rapporto si concretizza in una convenzione sottoscritta dall'infermiere e dal direttore dell'istituto e ha validità annuale.

L'Amministrazione penitenziaria si adopera per stipulare convenzioni con personale di adeguata esperienza professionale anche alla luce dell'elevata presenza, nelle strutture carcerarie, di detenuti tossicodipendenti, sieropositivi ed affetti da AIDS. Tuttavia, tenuto conto della difficile situazione occupazionale, si cerca pure, per quanto possibile, di venire incontro alle esigenze dei giovani diplomati disoccupati.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

GIANCARLO GIORGETTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:*

la legge n. 121 del 1987 e il decreto ministeriale n. 237 del 15 aprile 1987 prevedono l'erogazione di un contributo in conto capitale in occasione dell'acquisto di strumenti per pesare;

le domande di contributo pervenute al Ministro dell'industria ammonterebbero ad oltre 35.000;

da informazioni assunte, pare che la maggior parte di tali domande, a distanza di nove anni della legge istitutiva, non risultino ad oggi ancora istruite, lasciando i richiedenti nell'indeterminatezza circa l'esito della domanda di contributo —:

se quanto sopra corrisponda al vero;

quali azioni intenda promuovere il Governo al fine di accelerare il procedimento di erogazione, valendosi eventualmente delle previsioni dell'articolo 2, comma 7, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, al fine di dare concrete risposte ai numerosi cittadini interessati. (4-00950)

RISPOSTA. — *La legge n. 121 del 1987, recante interventi urgenti in materia di distribuzione commerciale e modifiche sulla disciplina del credito agevolato al commercio, prevede, all'articolo 3, la concessione di contributi in conto capitale a favore di piccole e medie imprese commerciali, per l'acquisto di strumenti per pesare, a valere sul fondo di garanzia, istituito dalla legge 10 ottobre 1975, n. 517, sul credito agevolato al commercio.*

I termini per la presentazione della richiesta del contributo, stabiliti con decreto ministeriale, sono chiusi da tempo ed il numero delle domande pervenute è risultato di gran lunga superiore alle aspettative, rendendo in pratica ingestibile la previsione normativa.

Il Ministero, infatti, pur avendo accantonato i fondi occorrenti, non ha mai potuto dare seguito alle oltre 35.000 domande pervenute, a causa della gravosità della procedura di concessione-liquidazione, che richiede, nonostante la natura e la modestissima entità dei contributi unitari (in media lire 1.500.000 a domanda), le stesse modalità (esame preliminare della domanda, parere del Comitato di gestione, emissione del decreto di concessione-liquidazione, registrazione dell'atto da parte della Corte dei conti) di quelle per la concessione di contributi per investimenti, previsti dalla legge n. 517 citata.

Un tentativo di semplificazione sul piano amministrativo delle procedure non è risultato percorribile, dato il disposto della legge.

Successivamente, la procedura si è ulteriormente aggravata per effetto della legislazione antimafia.

La legge, peraltro, non ha previsto nessuna copertura amministrativa ed il Mini-

stero dell'industria, non disponendo di risorse umane adeguate e non potendo procedere neppure alla sostituzione del personale cessato dal servizio, ha più volte proposto una modifica legislativa della natura del contributo, sostituendolo con un credito di imposta o altro abbuono fiscale equivalente.

Da ultimo, in sede di discussione parlamentare per la conversione in legge del decreto legge n. 321/96 recante disposizioni urgenti per le attività produttive, di iniziativa di questo Ministero (conv. in L. 8.8.96, n. 421), si è anche tentato l'inserimento di un emendamento teso a prevedere, in luogo del procedimento concessorio sopra descritto, un procedimento concessorio estremamente semplificato, basantesi sulla mera dichiarazione sostitutiva, sottoscritta dall'interessato, ai sensi della legge n. 15 del 1968, comprovante il possesso dei requisiti richiesti.

In sintesi, il Ministero avrebbe dovuto consentire detta dichiarazione sostitutiva, inviando ai soggetti che hanno presentato domanda entro i termini stabiliti dal decreto ministeriale di attuazione della legge n. 121, apposita richiesta, con allegato lo schema di dichiarazione.

Il pagamento del contributo sarebbe dovuto avvenire in un'unica soluzione entro 60 giorni dal ricevimento della autodichiarazione.

Entro un anno solare dalla concessione del contributo, il Ministero dell'industria avrebbe verificato il possesso dei requisiti richiesti e disposto la restituzione di contributi indebitamente percepiti.

Non avendo potuto procedere all'inserimento di un emendamento di tale tenore nell'ambito del d.l. 321/96 citato, essendosi evidenziata nel corso del dibattito parlamentare, l'estraneità del medesimo rispetto all'ambito di operatività del decreto legge, questa Amministrazione, in ottemperanza all'o.d.g. n. 9/1526/2 On. RAFFAELLI, del 10.7.96, avrebbe dovuto presentare un d.d.l. governativo avente ad oggetto, specificamente, contributi per l'acquisto di strumenti per pesare, iscrizione delle imprese individuali al registro delle imprese e riforma delle Camere di commercio.

Ma di tale intervento governativo non c'è più stato bisogno, essendo stata presentata una proposta di legge (A.C. 1889 di iniziativa MANZINI, MASIERO ed altri) in materia di incentivi al commercio e di Camere di commercio, che fornisce risposte adeguate ed esaurienti all'o.d.g. menzionato.

Si precisa, al riguardo, che la Commissione attività produttive della Camera ha chiesto il 30 luglio u.s. il trasferimento di detta proposta di legge in sede legislativa; con ciò rendendo il Governo e gli operatori del settore ottimisti circa la tempistica della conclusione dell'iter parlamentare.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e incarico per il turismo: Bersani.

LUCIDI, LABATE, FIORONI, MAURA COSSUTTA e BATTAGLIA. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

l'ospedale di riabilitazione e cura S. Lucia, fondato nel 1960, già convenzionato con la regione Lazio come casa di cura per la riabilitazione neuromotoria, è stato riconosciuto, con decreto interministeriale del 7 agosto 1992, previo parere favorevole della regione Lazio (delibera 7820/91), Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS);

l'articolo 42 della legge n. 833 del 1978 prevede che per gli IRCCS aventi personalità giuridica di diritto privato « sono stipulate convenzioni per assistenza sanitaria, sulla base di schemi tipo approvati dal Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della sanità, sentito il Comitato sanitario nazionale, che tengano conto della particolarità di detti istituti »;

con delibera 7730 del 13 ottobre 1993, la giunta regionale del Lazio autorizzava il presidente alla stipula di convenzione, stabilendo la corresponsione d'una nuova retta di degenza applicabile solo per il periodo agosto/dicembre 1992 in favore dell'Istituto S. Lucia e indicando a

copertura del maggior onere i risparmi di spesa da individuarsi con apposita delibera;

la prevista delibera era adottata in data 25 novembre 1993;

non si dava seguito al pur riconosciuto diritto-dovere di attivare la nuova convenzione, stipulata a distanza di oltre due anni, in data 19 dicembre 1995 ed entrata in vigore con delibera della giunta regionale del Lazio 10805 del 28 dicembre 1995;

la giunta regionale del Lazio, in attuazione della legge 502 del 1993 e della legge 724 del 1994 con delibera n. 11310 del 29 dicembre 1995 definiva le tariffe ed il sistema di remunerazione dell'attività ospedaliera pubblica e privata, a decorrere dal 1° gennaio 1995 prevedendo per l'Istituto S. Lucia il sistema tariffario e le condizioni relative alle case di cura;

diversamente, il decreto legislativo n. 269 del 1993, agli articoli 1 e 3, e all'articolo 6, comma 5, equipara gli IRCCS agli ospedali di rilievo nazionale e ad alta specializzazione, assogettandoli alla medesima disciplina anche in quanto al finanziamento;

la giunta regionale del Lazio ha ritenuto il disposto legislativo del decreto legislativo 269 del 1993 solo per la remunerazione relativa al 1996 (delibera G.R. 2677 del 16 aprile 1996) disattendendolo quanto all'anno precedente;

il ministero della sanità, con risposta scritta del dirigente generale dottor Nicola Falcitelli, n. 100/scps/3 del 14 maggio 1996, ad un quesito posto dall'assessorato alla sanità della regione Lazio dichiarava che: « La condizione prevista dall'articolo 6 della legge 724 del 1994 non può intendersi riferita agli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico di diritto privato i quali, in quanto tali sono qualificati ospedali di rilievo nazionale e di alta specializzazione e assogettati alla disciplina per questi prevista, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 30 giugno 1993, n. 269 »;

la situazione rappresentata sta sviluppando un corposo contenzioso giudiziario, amministrativo e civile, ed il mancato trasferimento di risorse individuali con una corretta applicazione ed esecuzione delle norme di legge ha causato e causa una congrua esposizione finanziaria dell'Istituto S. Lucia che, se si protraesse oltre, potrebbe mettere a rischio sia il livello di assistenza dei 300 degenti e dell'alto numero di utenti, sia il posto di lavoro delle oltre 500 persone occupate tanto direttamente, quanto in termini di occupazione indotta —;

perché, nonostante l'avvenuto riconoscimento in data 7 agosto 1992, l'Istituto S. Lucia abbia ottenuto la nuova convenzione solo a far data dal 29 dicembre 1995;

quali siano le determinazioni ministeriali in ordine al sistema di finanziamento da adottarsi nei confronti dell'Istituto S. Lucia per il periodo intercorrente dal 7 agosto 1992 al 31 dicembre 1994;

quali determinazioni intenda adottare il ministro interrogato con riferimento alla risposta data dallo stesso ministero della sanità, con la richiamata lettera del 14 maggio 1996, anche per quanto concerne le ragioni di credito che ne derivano in favore dell'Istituto a partire dal 1° gennaio 1995;

se sia la unità sanitaria locale o la regione competente a ricevere le fatture e le note mensili emesse dagli istituti scientifici ed a procedere alla loro liquidazione, considerato che il decreto legislativo 269 del 1993 riconduce il sistema di finanziamento per gli IRCCS a quello previsto per le aziende ospedaliere. (4-00507)

RISPOSTA. — A doverosa integrazione della risposta parziale sull'atto in esame inviata in data 31 ottobre 1996, sulla base degli elementi di valutazione frattanto, alfine, pervenuti dalla competente Regione Lazio si comunica quanto segue.

La Regione ha inteso premettere che con l'Istituto S. Lucia esiste tuttora un notevole contenzioso, non ancora definito, su talune questioni tecnico-giuridico-finanziarie, per decine di miliardi. Questo spiega perché

l'Assessorato regionale interessato abbia sempre avuto in materia un atteggiamento di estrema cautela, improntato al massimo rigore tecnico-giuridico.

La nuova « convenzione, quale atto necessariamente bilaterale », è stata sottoscritta e stipulata a far tempo dal 28 dicembre 1995, mentre con successivi provvedimenti è stata aggiornata la remunerazione dello stesso Istituto S. Lucia.

La delibera della Giunta Regionale n. 7730 del 13 ottobre 1993 risultò priva di autonomia copertura finanziaria e questo ne precluse l'esecuzione allo stesso « Commissario ad acta » che, in un primo tempo, era stato nominato espressamente dal T.A.R. del Lazio.

Considerato che, a decorrere dal 1° gennaio 1995, tutti i soggetti erogatori di assistenza ospedaliera sono stati inseriti nel sistema tariffario regionale, in applicazione della nuova disciplina del settore la Regione — con un nuovo approfondimento in corso, che peraltro risulta particolarmente complesso e sofferto — sta ora studiando la possibilità di adottare, nei confronti dell'Istituto S. Lucia, il riconoscimento dello status di « istituto di ricovero e cura a carattere scientifico », con decorrenza 1° gennaio 1995, anche ai fini delle « tariffe » ad esso applicabili.

Precisa, infine, la Regione che nel Lazio tutti gli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, pubblici o privati, sono remunerati direttamente dalle Aziende - Unità sanitarie locali interessate per territorio.

Il Ministro della sanità: Bindi.

MALAVENDA. — *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

in data 29 giugno 1996 il signor Alberto Zintu di Roma-Ostia, ha inviato all'interrogante una lettera, dando conto del suo caso personale, che si sottopone al Governo;

il signor Zintu (ex dirigente principale delle poste e telecomunicazioni ma-

tricola n. 43255) è stato definito recentemente dai medici ospedalieri, così scrive, « soggetto ad alto rischio », in relazione alla sua infermità dipendente da cause di servizio;

è stato chiamato per il giorno 16 luglio 1996 a una visita collegiale medica (quinta pratica) presso il Cmo dell'ospedale militare della città militare della Cecchi gnola, a seguito di istanza del 1992, per ulteriori riconoscimenti di infermità contratte in servizio e per cause di servizio (malattie professionali);

il signor Zintu dichiara di non essere un falso invalido e che è stato dispensato dal servizio per sopravvenute gravi infermità dal 9 febbraio 1994 e che al momento ha una limitatissima deambulazione, che non gli consente di recarsi al lavoro;

è già stato sottoposto più volte ad accertamenti presso il Cmo, oltre a quelli eseguiti da medici di base e professori ordinari universitari di Roma presso l'Enpas; sono state eseguite lastre presso l'Ussl, prodotte successivamente all'ente preposto e risultano certificati redatti da vari centri ospedalieri pubblici che hanno ricondotto la dipendenza della infermità a cause di servizio;

il Cppo (comitato delle pensioni privilegiate) in prima istruttoria aveva confermato tale riconoscimento. Successivamente un nuovo Cppo in sede di revisione, annullava, a detta del signor Zintu, pretestuosamente, tutti i precedenti pareri;

da quanto sostiene il signor Zintu, l'invito del Cmo per il 16 luglio 1996 è inutile e superato e i suoi pareri non avrebbero alcun peso accertativo definitivo sulla natura e sulle conseguenze della infermità. Tutte le cartelle cliniche ospedaliere, già in possesso della amministrazione e accluse nel fascicolo personale, sono documenti sufficientemente validi (in base alla legge n. 241 del 1990) e riconosciuti per formulare un giudizio. Inoltre, nell'ipotesi di esito finale positivo, non porterebbe nessun beneficio economico consistente, a

causa della lungaggine per l'espletamento della pratica —: se il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni (come suggerito dal signor Zintu) intenda intervenire per richiedere che la visita accertativa sia effettuata a domicilio da componenti del Cppo o, in alternativa, da medici indicati dal Tar del Lazio o del Consiglio di Stato, anziché dal Cmo;

quali iniziative intendano porre in essere i Ministri interrogati affinché i veri invalidi possano godere dei loro diritti e siano messi in condizione di avere una pensione adeguata. (4-02024)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'ente Poste Italiane — interessato in merito a quanto rappresentato dalla S.V. On.le nell'atto parlamentare in esame — ha significato che con d.m. dell'8 marzo 1978 al dipendente sig. Zintu Alberto è stato concesso, in conformità del parere espresso dal Comitato per le pensioni privilegiate, un equo indennizzo di lire 297.640 corrispondente alla VIII categoria Tab. B, nella misura minima, a seguito del riconoscimento della dipendenza dell'infermità « artrosi cervicale » da causa di servizio.*

Con successivo d.m. dell'8.07.79 al predetto sono state riconosciute dipendenti da causa di servizio le infermità: 1) gastroduodenite cronica; 2) colite spastica cronica; 3) artrosi dorsale; 4) artrosi lombare » ascrivibili, per cumulo, alla quinta categoria della tab. A, annessa al d.P.R. 915/78 ed è stata riconosciuta la dipendenza da causa di servizio dell'affezione: « periartrite scapolo omerale dx », con esclusione dei benefici giuridici ed economici per intempestività della domanda (articolo 36 del d.P.R. 686/57), mentre non è stato riconosciuto l'aggravamento della forma morbosa artrosica, per la quale allo Zintu era stato concesso l'equo indennizzo; « l'artrosi coxofemorale delle mani, dei piedi e della spalla sx » non è stata riscontrata all'atto della visita medico collegiale.

Avverso tale provvedimento l'interessato presentava ricorso al TAR Lazio che, con decisione del 29 gennaio 1992 ha respinto il ricorso stesso relativamente all'intempesti-

vità della domanda per l'infermità « periartrite scapolo omerale dx » e al mancato riconoscimento di aggravamento della « artrosi cervicale »: dopo la notifica di tale provvedimento lo Zintu ha chiesto la concessione dell'equo indennizzo.

In proposito si ritiene opportuno rammentare che come chiarito dal Consiglio di Stato — Commissione Speciale Pubblico Impiego — con parere n. 242 del 19.12.1988, dopo l'entrata in vigore della legge 20.11.1987, n. 472 - artt. 5 bis e 5 ter, nel procedimento inerente la liquidazione della pensione privilegiata e dell'equo indennizzo, il parere del C.P.P.O. — che deve obbligatoriamente essere acquisito — riguarda la dipendenza della menomazione dall'infermità già riconosciuta dipendente da causa di servizio, la categoria tabellare, il conseguente importo da liquidare.

D'altra parte l'eventuale diniego dell'equo indennizzo non comporta l'annullamento del precedente provvedimento che conserva valore agli altri fini previsti dalla legge.

Nel particolare caso del sig. Zintu il C.P.P.O., interpellato in merito alla richiesta di equo indennizzo, ha espresso il parere che l'infermità artrosica non poteva riconoscersi dipendente dal servizio, in quanto « dovuta a fatti dismetabolico-degenerativi del tessuto connettivo, di natura endogeno costituzionale, in correlazione con l'usura dello stesso ».

Pertanto, l'ex Amministrazione p.t., facendo proprio tale giudizio, con ordinanza direttoriale del 16/04/92 respingeva la richiesta di equo indennizzo: avverso quest'ultimo provvedimento l'interessato ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, il cui giudizio risulta ancora pendente.

In date 09/01/90, 25/03/92 e 31/08/93, il medesimo dipendente ha chiesto il riconoscimento di dipendenza da causa di servizio delle infermità « ingrossamento della prostata », « artrosi delle ginocchia », « periartrite calcificata dell'anca con arto più corto del sinistro controlaterale e limitazione della abduzione, artrosi coxofemorale delle mani, dei piedi e della spalla sx », « calcolosi della colecisti (colecistectomia), diverticolosi

del colon » per le quali l'Ospedale militare di Roma Cecchignola, ha disposto la prescritta visita medico collegiale, in ossequio a quanto stabilito dall'articolo 6 del d.P.R. 20/04/94, n. 349.

Si ritiene pertanto che lo Zintu non possa esimersi dal sottoporsi alla prescritta visita medico-collegiale, poiché la documentazione di parte non costituisce un elemento sufficiente ai fini del riconoscimento in parola.

Si sottolinea, infine, che la normativa vigente (d.P.R. n. 349/94) ha fissato tempi rapidi e certi per l'espletamento delle pratiche di cui trattasi, a tutela dei diritti dei dipendenti che, per causa di servizio, abbiano riportato menomazioni alla propria integrità fisica.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

MATACENA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

la Metropolis Spa possiede nel rione Santa Caterina di Reggio Calabria un terreno adiacente all'ex stazione delle FS;

il comune di Reggio Calabria, intendendo realizzare su tale area una piazza e spazi di verde pubblico attrezzato, ha avanzato alla predetta società formale richiesta di prelazione per interesse pubblico;

la realizzazione di detti spazi pubblici è una esigenza fortemente sentita dagli abitanti di quel popoloso rione —:

se la società Metropolis intenda aderire alla richiesta del comune di Reggio Calabria;

se risponda a verità che la società avrebbe inviato delle lettere agli abitanti dei « caselli » FS, siti nel rione Santa Caterina, per conoscere se intendano esercitare il diritto di prelazione, oltre che su

detti « caselli », anche su alcune aree limitrofe per alcune centinaia di metri quadrati;

ove ciò dovesse rispondere a verità, se non si ritenga, invece, opportuno intervenire affinché le predette aree vengano cedute al comune di Reggio Calabria in modo da poter realizzare i progettati spazi pubblici, nel rispetto delle leggi vigenti che tutelano l'interesse pubblico e, quindi, la cessione agli enti comunali. (4-00910)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri.

L'area del rione Santa Caterina di Reggio Calabria cui si riferisce l'Onorevole interrogante è di proprietà delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

Metropolis cura, in nome e per conto delle F.S., ogni attività di gestione del patrimonio immobiliare di proprietà di F.S. stessa.

Detta area è interessata da uno studio per la valorizzazione delle aree ferroviarie nel quadro di riferimento di un protocollo di intesa sottoscritto tra il Comune e le F.S.

Le F.S. precisano che non risulta pervenuta a Metropolis alcuna richiesta del comune di Reggio Calabria relativa a tale area per la realizzazione di una piazza e di spazi di verde pubblico attrezzato.

La Società F.S. fa presente, inoltre, che qualora il Comune manifestasse la volontà di utilizzare l'area in questione, la richiesta verrebbe esaminata da Metropolis con la massima disponibilità a collaborare alla realizzazione di programmi di interesse pubblico.

Peraltro, l'area, oggetto di richieste di acquisto da parte di privati, è stata inserita nel programma parcheggi di cui alla legge 24 marzo 1989, n. 122.

Relativamente alla questione concernente gli abitanti delle case cantoniere site nel rione Santa Caterina, la Società F.S. informa che agli stessi sono state inviate lettere dirette esclusivamente all'applicazione dell'equo canone secondo le disposizioni vigenti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

sabato notte 25 maggio 1996, la Rai ha trasmesso il match valevole per il titolo europeo dei pesi mediomassimi fra l'olandese Eddy Smulders e il pesarese Andrea Magi, svoltosi a Marsala;

l'incontro si è concluso alla 2° ripresa quando l'atleta olandese, rendendosi protagonista di una gravissima scorrettezza, ha spinto a terra e poi colpito Magi;

l'arbitro inglese Vann, assediato dai massimi dirigenti della federazione olandese, fra cui lo stesso presidente, ha ritenuto di dichiarare vincitore Smulders;

risulta che nessun dirigente della federazione italiana fosse presente, tanto che a difendere Magi sono stati il telecronista televisivo Mattioli e l'organizzatore Spagnoli, com'è emerso in maniera lampante dalle immagini Rai 3, cioè persone sicuramente non preposte a tale compito;

il suddetto episodio non è che l'ultimo fra i tanti sconcertanti che colpiscono una disciplina sportiva popolare, praticata da tantissimi giovani a tutti i livelli, seguita da milioni di appassionati, che ha procurato allo sport italiano un'infinità di allori, sia a livello dilettantistico che professionalistico;

non è ammissibile che una federazione, guidata ormai da decenni da dirigenti inamovibili, sia latitante in occasione di un appuntamento così prestigioso, lasciando via libera alle pressioni di dirigenti stranieri sull'arbitro, proprio in Italia;

non è ammissibile che una federazione, al cui bilancio risultano consistenti cifre per trasferte in ogni parte del mondo di numerosi dirigenti non sempre giustificate, non ritenga opportuno inviare propri rappresentanti a Marsala;

non è ammissibile che una federazione « mummificata » nelle proprie strutture e nei propri regolamenti da dirigenti in carica da un incredibile numero d'anni, sia tanto « autoisolata » nel palazzo del

potere, da non rendersi conto che il pugilato italiano sta rischiando di morire —:

quali urgenti provvedimenti si intendano adottare affinché si salvaguardi uno sport così diffuso e seguito e lo si faccia rientrare nei cardini di una leale competizione;

quale sia l'opinione in merito a quanto accaduto sopra esposto. (4-00540)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, sulla base delle informazioni fornite dalla Federazione Pugilistica Italiana, si fa presente quanto segue.*

A Marsala, all'incontro di pugilato fra l'olandese Eddy Smulders ed il pesarese Andrea Magi, valevole per il titolo europeo dei pesi medio massimi, era presente, quale rappresentante della Federazione pugilistica, l'Avv. Antonio Cassino, membro del Consiglio federale.

In seguito alle scorrettezze del pugile olandese, l'Avv. Cassino (fuori dell'ambito delle telecamere), ha provveduto ad effettuare immediatamente i passi regolamentari necessari alla tutela del suo tesserato: ha presentato formale reclamo ed ha inoltrato all'E.B.U. richiesta di ripetizione dell'incontro.

Il comportamento e l'azione dell'Avv. Cassino hanno trovato la piena approvazione della Federazione.

Ogni altra manifestazione di dissenso, più o meno chiassosa, non sarebbe stata utile alla soluzione della vicenda e non avrebbe giovato all'immagine della boxe italiana.

Non risulta, inoltre, che l'arbitro inglese Vann sia stato « assediato » dai dirigenti della Federazione olandese e dal suo presidente federale, che al match di Marsala non era presente.

Il Ministro delegato per lo spettacolo e lo sport: Veltroni.

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

l'economia nazionale sta attraversando momenti delicati, che coinvolgono

tutti i settori produttivi e organizzativi, accentuati da una situazione occupazionale grave e tendenzialmente negativa;

il Presidente dell'Unione artigiani della provincia di Milano e la Clai (Confederazione delle libere associazioni artigiane), sensibili ai problemi testé enunciati, hanno a più riprese sollecitato il Governo a risolvere i nodi urgenti dell'artigianato in Lombardia e, più in generale, in Italia, atteso il ruolo trainante che l'artigianato ha sempre avuto nell'economia nazionale —:

quali siano le risposte fornite dal Governo agli artigiani lombardi e in quali forme ufficiali e, qualora non si fosse provveduto a fornire idonee risposte, quali siano le cause che hanno determinato tale inefficienza. (4-01343)

RISPOSTA. — *Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

1) *Non risultano particolari sollecitazioni da parte dell'Unione artigiani di Milano e della CLAI perché il Governo « risolva i nodi urgenti dell'artigianato in Lombardia e, più in generale, in Italia ».*

Bisogna osservare che in materia si è realizzato il decentramento regionale con l'entrata in vigore della legge-quadro per l'artigianato 8 agosto 1985, n. 443 (articolo 1, comma 2: « spetta alle regioni l'adozione di provvedimenti diretti alla tutela e allo sviluppo dell'artigianato....., con particolare riferimento alle agevolazioni d'accesso al credito, all'assistenza tecnica, alla ricerca applicata..... »).

Per quanto riguarda l'azione di « coordinamento » a livello centrale si può affermare che — con la Confederazione citata — si è mantenuto un proficuo dialogo nell'esame di problemi che si pongono al comparto, tramite la partecipazione al Consiglio nazionale dell'artigianato, nel quale la Confederazione stessa è presente come le altre organizzazioni nazionali di categoria.

2) *Il Ministero gestisce il Fondo nazionale per l'artigianato di cui alla legge n. 399/87; sui 322,5 MLD finora erogati alle regioni, alle quali è assegnata la quota del*

75 per cento, alla regione Lombardia è stato completamente liquidato l'importo di £ 42,5 MLD, importo di molto superiore a quello assegnato alle altre regioni, in virtù dell'importanza e della consistenza numerica delle imprese artigiane lombarde (i sistemi di riparto sono stabiliti nell'articolo 3 della citata legge n. 399/87).

Gli interventi svolti dalla regione per il comparto riguardano essenzialmente i campi della formazione, dell'innovazione e della qualità, dell'export e della commercializzazione, dell'ambiente, dell'internazionalizzazione e creazione di nuove imprese, ricerca e informazione, artigianato artistico, credito.

3) *Nelle diverse attività promosse direttamente dall'amministrazione, sia in Italia che all'estero, è stato particolarmente valorizzato l'artigianato della Lombardia.*

4) *L'attenzione che il Governo pone all'artigianato lombardo è confermata dalla decisione, su richiesta del Governo italiano, della Commissione delle Comunità Europee, di ospitare a Milano la III Conferenza europea sull'artigianato e le P.I. prevista nel prossimo anno 1997.*

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e incarico per il turismo: Bersani.

MUSSOLINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

nel bilancio dell'Unione europea ci sono 1,8 miliardi in ECU per finanziare le grandi reti continentali nel triennio 1997-1999, pari, al cambio attuale, a circa 3.450 miliardi di lire;

da quanto è emerso dal recente vertice dell'Unione europea di Firenze, tuttavia, si ritiene che alcuni progetti ritenuti sino a poco tempo fa prioritari per il trasporto in genere verranno accantonati;

tra essi, sembrano destinati ad essere rinviati quelli relativi alla linee ferroviarie Torino-Lione e Verona-Monaco —:

quali siano le motivazioni che hanno indotto le autorità preposte a ridimensionare l'intervento infrastrutturale in punti nodali del traffico passeggeri e merci nell'Italia settentrionale e quali iniziative intenda assumere per ovviare ai sicuri disagi che patiranno viaggiatori e imprenditori, dovendo questi soddisfare le loro esigenze con strutture inadeguate e logore. (4-01693)

RISPOSTA. — *Nel 1994 in occasione del vertice di Essen, sono stati individuati 14 progetti prioritari per la realizzazione di una rete di trasporto transeuropea, tra i quali figurano le nuove linee ferroviarie di valico Torino-Lione e Verona-Monaco, nonché l'aeroporto di Malpensa.*

L'importo riservato dalla Comunità Europea per tali progetti è pari al 75 per cento del budget 1995-1999 (circa 1.800 milioni di ecu) a fronte di un onere complessivo dei 14 progetti stimato in circa 100.000 milioni di ecu.

Per quanto attiene i progetti di interesse ferroviario, le Ferrovie dello Stato S.p.A. hanno in corso i relativi studi e progettazioni per i quali dispongono di un importo di 100 miliardi di lire.

Inoltre sono stati stanziati dalla Comunità Europea circa 16 milioni di ecu per il cofinanziamento dei progetti; ulteriori contributi comunitari saranno richiesti in relazione allo stato di avanzamento delle progettazioni.

Il completamento delle due progettazioni comporterà spese al momento quantificabili in circa 350/400 miliardi, aggiuntive a quelle dell'Unione Europea, che — per gli oneri di progettazione — non possono superare il 50 per cento del relativo importo.

Infine si evidenzia che la realizzazione delle opere comporterà investimenti, nelle more del completamento dei progetti, dell'ordine di 17.000 miliardi di lire, per la parte di infrastrutture ferroviarie ricadenti nel territorio italiano. Inoltre si sottolinea che il progetto Torino-Lione prosegue, in

territorio italiano, per Milano-Venezia tramite il nuovo asse ad alta velocità e quindi fino a Trieste. Tale complesso di investimenti, tutti di notevole portata, potrà essere realizzato per fasi funzionali e completato nei prossimi 10/20 anni. Per il relativo finanziamento, oltre ai fondi reperibili sia in ambito comunitario — gli attuali regolamenti dell'Unione Europea prevedono per la realizzazione dei nuovi assi un contributo massimo del 10 per cento — sia in ambito statale, si potranno coinvolgere investitori privati, come già avvenuto per il tratto di linea ad alta velocità Milano-Venezia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NAN. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'ultima manovra economica varata dal Governo individua « tagli » finanziari in direzione degli interventi che interessano l'ANAS e le Ferrovie dello Stato;

il ponente della regione Liguria da tempo è stato sacrificato e tutte le categorie economiche, oltre ai cittadini, attendono che si avviino finalmente alcune importanti opere sia nel settore ferroviario e sia in quello viario;

occorre dare risposte precise per conoscere quali siano le zone sacrificate a seguito del provvedimento economico emesso dal Governo —:

su quali zone del territorio del Paese verranno applicati i « tagli », auspicando che, ancora una volta, non sia il ponente ligure a pagare le conseguenze delle scelte governative. (4-01333)

RISPOSTA. — *Gli investimenti infrastrutturali della Società FS sono previsti dal Contratto di programma 94/2000.*

Tale Contratto recepisce gli interventi previsti dal precedente contratto 93/95 (Tab. A), individua quelli da realizzare con le risorse rese disponibili con le leggi finanziarie 1994 e 1995 (Tab. A1), ed elenca gli

interventi da realizzare con le risorse che si renderanno successivamente disponibili (Tab. C).

I tagli individuati dalla manovra economica del precedente Governo riguardano solo le risorse rese disponibili dalla legge 550/1995, « finanziaria 96 », mentre gli interventi previsti dalle Tab. A ed A1 del Contratto di Programma 94/2000 non subiranno variazioni. Per quanto riguarda la Regione Liguria, possono così essere riassunti.

Direttrice Milano-Genova-Ventimiglia.

Completamento raddoppio S. Lorenzo a Mare-Ospedaletti;

Vado Ligure: completamento raccordo ferroviario con il porto;

Roja: realizzazione scalo di smistamento;

Attrezzaggio tecnologico.

Direttrice Torino-Genova.

Completamento attrezzaggio tecnologico linea dei Giovi.

Direttrice Genova-Roma.

Attrezzaggio tecnologico.

Direttrice La Spezia-Parma/Fidenza.

Potenziamento nodo di La Spezia;

Raddoppio La Spezia-S. Stefano (con il nuovo scalo di S. Stefano);

Attrezzaggio tecnologico.

Nodo di Genova.

Realizzazione nuovo collegamento tra il porto di Voltri e la linea Genova-Ovada;

Realizzazione nuova stazione « intelligente » a Genova P. Principe;

Realizzazione impianto telecomando del nodo;

Potenziamento ed adeguamento impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile.

Reti di bacino.

Attrezzaggio tecnologico.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NAPPI e SCIACCA. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

il signor Carlo Latini, residente a Pabolombara Sabina (Roma), ha acquistato nel 1992 negli Stati Uniti un'autovettura Fiat 124 Spider telaio 124-CS-2-0159791, munita di marmitta catalitica omologata ai sensi delle norme Usa;

tale autovettura, importata nello stesso anno in Italia, non ha ancora ottenuto l'immatricolazione poiché la motorizzazione civile sostiene che manchi il certificato antinquinamento ai sensi della normativa comunitaria;

secondo la legislazione vigente, non è possibile applicare all'autovettura neanche il sistema *retrofit*, in quanto l'automobile è stata prodotta nel 1982, e cioè prima del 1988, anno limite per l'installazione di questo tipo di dispositivo;

agli interroganti risulta che la normativa antinquinamento Usa non sia meno severa di quella comunitaria;

il signor Latini da anni ormai sollecita gli uffici competenti della motorizzazione, senza avere, peraltro, ottenuto ancora una soluzione al suo problema;

oggettivamente, tale autovettura non produce carichi di inquinamento superiori a quelli previsti dalle normative in vigore —:

quali provvedimenti intenda adottare per fare in modo che tale autovettura

possa essere immatricolata in Italia, onde prevenire anche situazioni analoghe, che potrebbero ripetersi. (4-01887)

RISPOSTA. — *La normativa vigente prevede che i veicoli già immatricolati in uno Stato non facente parte della Comunità Europea possano ottenere targhe e carta di circolazione nazionali solo se siano attestati conformi alle direttive C.E.E. recepite nell'ordinamento alla data della richiesta.*

Tali direttive (sono particolarmente importanti quelle concernenti la composizione delle emissioni dei motori ed i sistemi di ritenuta dei passeggeri) debbono essere individuate, in modo specifico, a cura dell'amministrazione che ha rilasciato la carta di circolazione originale, o della casa costruttrice.

Ove trattasi di connazionali rimpatriati con il proprio veicolo, è invece sufficiente che esso risponda alle direttive recepite al momento della intestazione del veicolo stesso al nominativo del connazionale.

In caso di importazione di veicoli extracomunitari è, pertanto, necessario che gli acquirenti si accertino preventivamente della reale possibilità di procedere alla loro immatricolazione.

Si osserva, infine, che le norme di cui trattasi valgono nei confronti dei Paesi extracomunitari a titolo di reciprocità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NEGRI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che all'interrogante risulta che:

l'Enel avrebbe elaborato un documento che prevede l'adeguamento organizzativo dei raggruppamenti impianti idroelettrici (Rid) dell'area produzione e trasmissione;

per quanto riguarda il reparto operativo di Ponte, sito nella comunità montana Valle Antigorio Formazza, nella pro-

vincia del Verbano-Cusio-Ossola, si è verificato, in passato, il mancato rispetto degli accordi sindacali;

infatti nel 1990, in sede di ristrutturazione della produzione, era stato raggiunto un accordo per garantire, mantenendo il numero funzionale di 54 addetti, la sicurezza dei posti di lavoro e la funzionalità dell'impianto;

questo accordo fu, in seguito, disatteso, riducendo del 22 per cento il personale;

in questo modo, non solo è stata messa in discussione l'efficienza del reparto operativo, ma si è inciso negativamente sul livello occupazionale determinando, contemporaneamente, una ricaduta sulla difesa ed il presidio del territorio che, in queste aree montane marginali, viene garantita dalla presenza dell'uomo —:

se non si ritenga necessario intervenire presso la direzione dell'area di produzione idroelettrica, affinché si premuri immediatamente, come suo dovere, per fissare un incontro con i rappresentanti dei lavoratori e delle istituzioni interessate al reparto operativo di Ponte, facendo conoscere agli stessi quali siano le reali intenzioni, da parte dell'azienda, in materia di adeguamento organizzativo dei Rid.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella dodicesima legislatura (n. 4-18652 del 7 febbraio 1996).

(4-01384)

RISPOSTA. — *Da informazioni assunte direttamente presso l'ENEL S.p.A. si comunica quanto segue.*

La società, il 17 gennaio 1996, ha tenuto un incontro con i rappresentanti dell'Amministrazione Comunale di Formazza in merito all'adeguamento organizzativo dei raggruppamenti impianti idroelettrici (RID) con particolare riferimento al reparto operativo di Ponte sito nella comunità montana Valle Antigorio Formazza. In tale sede sono stati forniti ampi chiarimenti ed assicurazioni in merito al problema della sicurezza degli im-

pianti e del territorio ed è stata illustrata la posizione dell'ENEL in ordine al programma di razionalizzazione della propria organizzazione finalizzata ad un miglioramento dell'efficienza, da raggiungere con gradualità, minimizzando i disagi per i lavoratori.

Infine, per quanto concerne l'incontro con le rappresentanze dei lavoratori, l'ENEL S.p.A. informa che è in corso un confronto a livello nazionale con le competenti organizzazioni sindacali, esaurito il quale la società provvederà, come da prassi usuale, a contattare le organizzazioni sindacali locali.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e incarico per il turismo: Bersani.

OLIVERIO, BOVA, BRUNETTI, GAETANI, OLIVO, BRANCATI, PALMA, ROMANO CARRATELLI e NARDINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge 27 agosto 1994, n. 512, all'articolo 1, comma 6, stabilisce, che trascorso un anno dalla nomina di ciascun direttore generale delle aziende sanitarie locali, le regioni e le province autonome debbano provvedere alla verifica dei risultati amministrativi e di gestione ottenuti secondo i criteri e i principi recati dalla normativa vigente, e disporre, con provvedimento motivato, la conferma nell'incarico o la risoluzione del relativo contratto;

il Ministero della sanità, con nota del 20 dicembre 1995, ha precisato che la verifica deve avere inizio trascorso un anno dalla nomina ed ha ravvisato l'opportunità che le regioni deliberino formalmente l'avvio delle procedure, indicando i criteri sulla base dei quali si intende procedere alla valutazione dell'attività svolta, facendo riferimento a parametri oggettivi;

la giunta regionale della Calabria, con delibera n. 1195 del 29 febbraio 1996 ha deciso la costituzione di una commissione incaricata di valutare il merito dell'attività

di gestione delle aziende sanitarie locali al fine di assumere le proprie determinazioni in merito alla verifica dei risultati gestionali dei direttori generali;

di detta commissione è stato chiamato a far parte in qualità di componente, con riconoscimento di relativo compenso (13 milioni per ciascun componente) personale alle dipendenze del Ministero della sanità e dell'Assessorato regionale alla sanità;

il lavoro della commissione è stato di fatto subordinato, nei modi e nei tempi, ad un vero e proprio patto lottizzatorio nell'assegnazione delle nomine tra le forze della maggioranza politica che sostiene il Governo regionale. Tutto ciò risulta essere ancora più vero anche alla luce dell'applicazione dei diversi e non uniformi parametri attraverso cui è stata svolta la verifica di gestione delle singole aziende sanitarie locali;

con deliberazione n. 113 del 14 giugno 1996, il consiglio regionale della Calabria, a maggioranza, ha approvato i criteri per la nomina dei direttori generali delle aziende sanitarie e delle aziende ospedaliere e su tale deliberazione la commissione di controllo sugli atti della regione ha richiesto chiarimenti;

detti chiarimenti sono stati forniti in data 24 giugno 1996 con nota (non protocollata) del presidente della giunta e del consiglio regionale i quali hanno — a parere degli interroganti con evidente abuso, eccedendo i loro poteri ed usurpando i poteri del consiglio regionale — inteso fornire una « libera » interpretazione della deliberazione consiliare;

tale atto è da considerare totalmente illegittimo, anche alla luce di un consolidato orientamento giurisprudenziale e dottrinario, sulla base del quale legittimato a fornire all'organo di controllo chiarimenti o elementi integrativi e solo ed esclusivamente il medesimo organo dal quale promana l'atto controllato, talché non possono essere presi in considerazione chiarimenti forniti da organi diversi, a meno che oc-

corra solo produrre documenti (per tutti, si vedano le seguenti decisioni: Corte dei conti, su commissione controllo regione Piemonte, 30 ottobre 1985, n. 80859; Tar Abruzzo, Pescara, 2 ottobre 1992, n. 343; Tar Abruzzo, Pescara 26 agosto 1989, n. 424; Tar Campania, Napoli, sez. I, 22 maggio 1986, n. 287) —:

se non ritenga di dover attivare le proprie funzioni ispettive e di controllo al fine di: 1) accertare se la verifica di gestione delle aziende sanitarie locali della Calabria è stata effettuata nel rispetto dei criteri e principi recati dalla normativa vigente e di parametri oggettivi ed uniformi; 2) verificare la procedura amministrativa seguita anche a proposito della formazione dell'albo degli aspiranti a direttore generale non essendosi infatti proceduto ad un aggiornamento ma alla formulazione *ex novo* dell'elenco degli aspiranti, ledendo così il diritto di cittadini ai quali precedentemente era stato riconosciuto il possesso dei titoli e dei requisiti e che oggi, invece, si troverebbero esclusi;

se sia a conoscenza che della commissione preposta alla verifica di gestione delle aziende sanitarie locali è stato chiamato a far parte personale alle dipendenze del ministero della sanità;

se e quando sia stata concessa la relativa autorizzazione da parte del Ministro a suddetto personale. (4-02733)

RISPOSTA. — *La risposta all'atto parlamentare in esame, allo stato attuale, risulta per forza di cose incompleta ed interlocutoria, non disponendo a tutt'oggi questo Ministero degli indispensabili elementi di valutazione della Regione Calabria sugli adempimenti di sua diretta competenza, sebbene l'Assessore Regionale alla Sanità ed ai Servizi Sociali sia stato direttamente interpellato sui temi dell'interrogazione ancora in data 30 agosto 1996 e da ultimo sollecitato a firma del Ministro il 27 settembre scorso, con specifico riferimento all'esigenza di corrispondere all'atto parlamentare.*

Null'altro è più pervenuto, infatti, dallo stesso Assessorato, dopo la sua nota del 3 giugno 1996, a carattere interlocutorio, con cui rispondeva ad una richiesta circolare in materia di questo Ministero ai Presidenti delle Giunte regionali, nell'ambito delle proprie funzioni di controllo e d'impulso, le sole conferitegli in merito dalle disposizioni vigenti.

In essa la Regione comunicava di aver avviato l'attività di verifica dei risultati conseguiti dai Direttori generali delle proprie Aziende sanitarie ed ospedaliere, anche avvalendosi di una Commissione di esperti, prevedendone la conclusione, presumibilmente, entro la fine dello stesso mese.

Di tale Commissione, peraltro, sono stati chiamati a far parte dalla Regione Calabria anche il Dottor Romano Di Giacomo, Direttore generale dei servizi Amministrativi dell'Istituto Superiore di sanità — che ne aveva informato il Direttore dello stesso Istituto fin dal mese di febbraio 1996 — ed il Dottor Giovanni Zotta, Dirigente generale Direttore del Servizio per la Vigilanza sugli Enti, di questo Ministero, il quale ha chiesto ed ottenuto, al riguardo, il preventivo assenso del Ministro nello scorso mese di marzo.

Comunque, sugli altri quesiti di maggior rilievo dell'atto parlamentare sarà doverosa cura di questo Ministero riferire non appena la Regione interessata lo renderà possibile.

Il Ministro della sanità: Bindi.

PAMPO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del lavoro e della previdenza sociale e della funzione pubblica e affari regionali. — Per sapere — premesso che:*

sin dal 1944 risulterebbe che il Ministero dei trasporti e della navigazione disponga di lire cento miliardi da destinarsi — attraverso disposizioni ministeriali e più precisamente della direzione generale per il lavoro marittimo e portuale — alla formazione professionale dei lavoratori di questo importante ambito dell'economia nazionale;

specificamente, tali cospicui fondi sarebbero destinati allo svolgimento di corsi, effettuati ed organizzati da centri di addestramento professionale a tal fine autorizzati dal ministero, rivolti alla sicurezza delle varie attività di navigazione e servizio portuale (antincendio, sopravvivenza in mare, sicurezza generale, navi gassiere, sistemi GMDSS - *Global Maritime Distress Signal System*, eccetera);

per il biennio 1995-1996 sarebbero, per tali attività, già stati erogati lire dieci miliardi —:

quali siano — con maggiore esattezza — i criteri e le norme giuridico-amministrative sulla cui base vengono gestiti ed erogati i contributi in questione;

a quali centri di formazione tali contributi siano destinati;

con quali criteri siano individuati e scelti tali centri. (4-01592)

RISPOSTA. — *La circolare n. 25 del 27 febbraio 1996, serie XII, denominata « Gente di mare », stabilisce le modalità di corresponsione dei contributi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c) della legge 8 agosto 1995, n. 343; tali contributi sono erogati a favore dell'armamento per quanto riguarda gli oneri connessi alla frequenza dei corsi resi obbligatori dalla legge 21 novembre 1985, n. 739, nonché dei corsi di preparazione all'esercizio delle stazioni di bordo del sistema globale marittimo di soccorso, denominato GMDSS. Si allega la circolare per una più completa informazione.*

I corsi devono essere effettuati presso centri od enti di addestramento riconosciuti idonei da questa Amministrazione sulla base di quanto stabilito dai decreti istitutivi, così come si evince dall'elenco che di seguito si riporta.

RADAR — *Osservatore normale e ARPA: istituito decreto ministeriale n. 58 del 10 marzo 1995 e decreto ministeriale 16 febbraio 1995 (Gazzetta Ufficiale n. 58 del 10 marzo 1995):*

Istituto per Osservatori Radar — Genova;

Istituto per Osservatori Radar Amm. C. Villani — Bari;

Istituto Tecnico Nautico « Sebastiano Venier » — Venezia;

Istituto Tecnico Nautico « Tommaso di Savoia Duca di Genova » — Trieste;

Istituto Tecnico Nautico « G. Trabia » — Palermo;

Istituto Tecnico Nautico « N. Bixio » — Piano di Sorrento (Napoli).

Antincendio di base e avanzato: istituito con decreto ministeriale 4 aprile 1937 (Gazzetta Ufficiale n. 113 del 18 maggio 1987):

A.P.T. — Pavia;

Centro Campano Antincendi — Quiliano (Napoli);

CEAS — Cagliari;

DIMARCA — Gela.

Sopravvivenza e salvataggio: istituito con decreto ministeriale 6 aprile 1987 (Gazzetta Ufficiale n. 113 del 18 maggio 1987):

A.P.T. — Pavia;

Istituto Tecnico Nautico « Amerigo Vespucci » — Genova;

Istituto Tecnico Nautico « Artiglio » — Viareggio;

Istituto Tecnico Nautico « Cappellini » — Livorno;

Istituto Tecnico Nautico « Giovanni da Verrazzano » — Porto S. Stefano;

Collegio Nazionale c.l.c. e d.m. - Procida (Napoli);

Collegio Nazionale c.l.c. e d.m. — Genova;

Istituto Tecnico Nautico « Gioeni Trabia » — Palermo;

Istituto Tecnico Nautico « Leon Pancaldo » — Savona.

Sicurezza per navi petroliere: istituito con decreto ministeriale 18 luglio 1991 (Gazzetta Ufficiale n. 202 del 29 agosto 1991):

SNAM - S. Donato Milanese;

Istituto Tecnico Nautico: « Gioeni Trabia » Palermo.

Sicurezza per navi chimiche: istituito con decreto ministeriale 31 luglio 1991 (Gazzetta Ufficiale n. 202 del 29 agosto 1991):

SNAM - S. Donato Milanese;

Istituto Tecnico Nautico: « Gioeni Trabia » - Palermo.

Sicurezza per navi gasiere: istituito con decreto ministeriale 18 luglio 1991 (Gazzetta Ufficiale n. 202 del 29 agosto 1991):

SNAM - S. Donato Milanese;

Istituto Tecnico Nautico « S. Venier » Stargas - Venezia;

Istituto Tecnico Nautico: « Gioeni Trabia » - Palermo.

Familiarizzazione alle tecniche di sicurezza per navi petroliere: istituito con decreto ministeriale 18 luglio 1991 (Gazzetta Ufficiale n. 202 del 29 agosto 1991):

Istituto Tecnico Nautico Statale « Gioeni Trabia » - Palermo;

SNAM - S. Donato Milanese;

ACMA - Torre del Greco.

Familiarizzazione alle tecniche di sicurezza per navi chimiche: istituito con decreto ministeriale 18 luglio 1991 (Gazzetta Ufficiale n. 202 del 29 agosto 1991):

Istituto Tecnico Nautico « Gioeni Trabia » - Palermo;

SNAM - S. Donato Milanese;

A.C.M.A. - Torre del Greco.

Familiarizzazione alle tecniche di sicurezza per navi gasiere: istituito con decreto ministeriale 18 luglio 1991 (Gazzetta Ufficiale n. 202 del 29 agosto 1991):

SNAM - S. Donato Milanese;

Istituto Tecnico Nautico « S. Venier » Stargas - Venezia;

Istituto Tecnico Nautico « Gioeni Trabia » - Palermo;

A.C.M.A. - Torre del Greco.

Infine si fa presente che qualsiasi istituto, ente o società, purché in possesso dei requisiti indicati nei citati decreti ministeriali, può ottenere il riconoscimento allo svolgimento dei corsi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NICOLA PASETTO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:*

con circolare emanata dal Direttore generale della produzione industriale del Ministero dell'industria, prot. n. 129263, in data 30 maggio 1995, sono state fornite indicazioni circa la commercializzazione del pane precotto surgelato;

detta circolare appare all'interrogante in contrasto con l'articolo 44, comma 4, della legge comunitaria n. 146 del 1994, con la quale viene introdotta una precisa e circostanziata differenza fra prodotto alimentare « confezionato » e prodotto alimentare « preincartato »;

in riferimento a tali definizioni si deve avere riguardo anche all'articolo 1 del decreto-legge 27 gennaio 1992, n. 9, comma 2, lettera B —:

se non intenda prontamente intervenire al fine di porre rimedio ad una situazione che sta creando gravissimi inconvenienti al settore della panificazione italiana. (4-00176)

RISPOSTA. — *Il contenuto della nota interpretativa dell'articolo 44 della legge n. 146/94, emanata dal Ministero dell'industria in data 30 maggio 1995, è stato concordato in sede di riunione presso la Presidenza del Consiglio, Dipartimento per le*

Politiche Comunitarie, con i rappresentanti della Commissione CE al fine di ottenere la archiviazione della procedura di infrazione portata avanti dalla Commissione CE a più riprese in relazione a disposizioni legislative italiane suscettibili di creare ostacoli alla libera commercializzazione di pane all'interno della Comunità, e come tali, contrarie alle disposizioni del Trattato CE.

In particolare, l'interpretazione data dal Ministero dell'industria alla Commissione CE all'articolo 44, comma 4, della legge comunitaria 1993 n. 146/94 chiarisce che « per previo confezionamento deve intendersi l'uso di sacchetti preparati con materiale che consentono al pane di respirare. I predetti sacchetti dovranno riportare le seguenti diciture: ingredienti, ditta produttrice e/o confezionatrice, sede dello stabilimento di produzione e provenienza da pane precotto e surgelato, data di scadenza. Il prodotto può essere inserito nel sacchetto anche al momento della vendita ».

Detta interpretazione è stata ritenuta dalla Commissione CE indispensabile ed essenziale sia al fine di non aumentare i costi degli operatori di cui all'articolo 17 del decreto-legge 109/92 sia per la dovuta certezza giuridica e per l'archiviazione della predetta procedura d'infrazione dichiarata in data 29/3/95.

Per quanto concerne la definizione di prodotto preincartato e preconfezionato si evidenzia che il Ministro dell'industria pro tempore Guarino con la circolare n. 140/93 del 27 aprile 1993 aveva affrontato la questione in relazione alla corretta applicazione del decreto legislativo n. 109/92 precisando che il prodotto preincartato è anche il prodotto che risponde alla definizione di prodotto preconfezionato purché le relative operazioni di preconfezionamento e vendita al consumatore avvengano nello stesso punto di vendita e che ad esso si applicano le regole previste all'articolo 16 del decreto legislativo 109/92 riguardante la vendita dei prodotti sfusi.

Si ritiene che, non ponendosi problemi di ordine sanitario, l'interesse alla tutela del consumatore sia, nella fattispecie, adegua-

tamente garantito dalle direttive impartite con le circolari in questione.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato: Bersani.

NICOLA PASETTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:*

con decreto del Ministro dell'industria in data 9 dicembre 1994 veniva posto in amministrazione straordinaria, a norma della legge n. 95 del 1979, il gruppo industriale Sipa — Pollo Arena, avente diverse unità produttive di cui le principali situate in Veneto, in provincia di Verona, ed in Molise, in provincia di Campobasso;

tale necessario provvedimento era stato determinato da una conduzione fallimentare del gruppo posta in essere dalla famiglia Grigolini, che aveva portato il gruppo ad accumulare diversi miliardi di deficit;

dell'ufficio del commissario straordinario venivano chiamati a far parte l'avvocato Luigi Bellazzi, chiamato a svolgere funzioni di commissario coordinatore, l'avvocato Antonio Franchi ed il professor avvocato Luigi Francario;

l'avvocato Bellazzi iniziava una stringente opera di verifica ed approfondimento della struttura del gruppo, arrivando a scoprire situazioni di gravissima irregolarità, e ciò con riferimento ai bilanci delle società del gruppo, nonché a precise responsabilità circa l'occultamento anche alla pubblica opinione di diffusione, nella lavorazione dei prodotti avicoli della unità produttiva di Boiano (CB), del batterio della salmonella;

pare siano emerse anche gravi ed ingiustificate esposizioni bancarie in favore del gruppo, con riferimento ad esempio alla Banca Popolare di Cerea, esposta senza alcuna garanzia nei confronti del gruppo Arena per circa 30 miliardi, quando il patrimonio netto dell'istituto bancario non supera gli 80 miliardi;

nei soli primi quattro mesi del 1995 sembra che la SAM — l'azienda che opera in Boiano — abbia perso la bellezza di 9 miliardi;

a fronte di questa situazione, con un ufficio del commissario che aveva nell'avvocato Bellazzi l'unico pubblico ufficiale che cercava di portare chiarezza nella gestione del gruppo, con gli altri due commissari addetti invece ad un'opera di continuo frenaggio, basandosi su speciose ed assurde motivazioni, puntualmente contestate dall'interessato, il direttore generale presso il ministero dell'industria, dottor Amassari, proponeva la sostituzione del commissario Bellazzi, provvedimento effettivamente adottato dal Ministro;

a tutt'oggi continua la scandalosa, improduttiva, dannosa gestione dell'ufficio del commissario straordinario del gruppo Sipa — Pollo Arena, che sta definitivamente distruggendo il gruppo industriale, avendo di fatto reso inappetibile per qualsiasi imprenditore privato che avesse voluto tentare di rilevare, e quindi salvare, le aziende del gruppo;

l'ufficio del commissario ha di fatto portato anche la società Caven, fino a poco tempo fa produttiva ed attiva, ad una situazione di grave dissesto finanziario, con tutte le dannose conseguenze per lavoratori e fornitori del gruppo;

è inspiegabile perché fino ad oggi i commissari non abbiano fatto partire alcuna azione revocatoria nei confronti innanzitutto degli istituti bancari, che hanno acceso ipoteche in un momento nel quale era ormai evidente a tutti lo stato di insolvenza del gruppo Arena —:

se non intenda condurre immediatamente un'indagine per verificare i rapporti, anche personali, che sono intercorsi fra il direttore generale del ministero, dottor G. Amassari, l'imprenditore Silvio Grigolini, amministratore delegato della SAM, l'avvocato Franchi Antonio che risulterebbe all'interrogante essere in ottimi rapporti con la famiglia Grigolini, vera protagonista in negativo del disastro del gruppo Sipa —

Pollo Arena, che a tutt'oggi sembra manovrare dietro le quinte per mantenere regia e controllo di tutto quanto ruota attorno al gruppo industriale in oggetto;

se intenda promuovere tramite la Banca d'Italia un'immediata indagine su tutti gli istituti bancari che si sono esposti nei confronti del gruppo Sipa — Pollo Arena, verificando la correttezza dell'agire di tali istituti, e se intenda attivare immediatamente tutte le verifiche sanitarie volte ad acclarare se sia vero che i prodotti avicoli lavorati nello stabilimento di Boiano (CB) del gruppo abbiano avuto od abbiano ancora problemi di infezione da salmonella;

se intenda infine verificare con accuratezza l'operato degli attuali commissari straordinari del gruppo nonché quello degli organi preposti alla vigilanza sugli stessi, al fine di chiarire se abbiano operato nell'esclusivo interesse del gruppo stesso, dei suoi lavoratori e dei suoi fornitori, od invece abbiano sostanzialmente omesso o ritardato atti del loro ufficio, cagionando ulteriori danni alla situazione patrimoniale del gruppo. Tale indagine deve essere condotta con particolare riferimento al mancato avvio delle azioni revocatorie che, nell'interesse del patrimonio del gruppo Arena, i commissari avrebbero dovuto promuovere ed invece non hanno azionato;

per quanto poi concerne l'operato del dottor Amassari del ministero dell'industria, se intenda verificare con quale criterio lo stesso abbia formato un comitato di sorveglianza composto, oltre che da burocrati ministeriali che probabilmente mai hanno messo piede in uno stabilimento del gruppo, esclusivamente da rappresentanti degli istituti bancari, anche di quelli esposti nel modo sopra indicato, essendo evidente la drammaticità della situazione, che vede centinaia di lavoratori sul punto di perdere il posto di lavoro, e numerose aziende fornitrici del gruppo Arena con la probabilità di non recuperare nemmeno una lira degli ingenti crediti vantati nei confronti del gruppo stesso. (4-00182)

RISPOSTA. — Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

La procedura di amministrazione straordinaria nei riguardi della società SIPA si è attivata con decreto del Ministro dell'industria emanato di concerto con il Ministro del tesoro in data 6 dicembre 1994 ed ha successivamente interessato anche le società FinSipa, Arena finanziaria, Agricola Sabboni, Lisca ed altre site in Verona e la Sam di Boiano in Molise.

Il collegio commissariale risulta ad oggi costituito dal Dott. Franchi, dall'Avv. Neppi e dal Prof. Francario.

Con riferimento all'Avv. Bellazzi ed alla sua sostituzione, si segnala che il provvedimento di sospensione prima e di revoca dopo è stato adottato in conseguenza di alcuni fatti verificatisi nei primi mesi della procedura (febbraio/marzo 1995) che hanno gravemente compromesso il rapporto tra l'Amministrazione vigilante e tale componente del collegio commissariale e si sono rivelati incompatibili al mantenimento dell'incarico oltre che di ostacolo al regolare svolgimento della procedura.

Il procedimento è stato attivato ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241 con regolare contestazione degli addebiti, provvedimento temporaneo di sospensione e fissazione di idoneo termine per la presentazione delle controdeduzioni.

La revoca è stata adottata in data 21 aprile 1995.

L'avvocato Bellazzi ha presentato ricorso al TAR del Lazio contro tale provvedimento; in quella sede verrà pertanto valutata la legittimità dell'adottato provvedimento.

I fatti che hanno originato il provvedimento di revoca sono molteplici ed hanno provocato tra l'altro una situazione di permanente conflitto tra l'avv. Bellazzi e gli altri componenti del collegio commissariale tale da compromettere il regolare funzionamento dell'organo, nonché un grave clima di tensione con le parti sociali. Il provvedimento di revoca è altresì specificatamente motivato in relazione alla scorretta rappresentazione della realtà aziendale operata dall'avv. Bellazzi in relazione allo stabilimento di Boiano, sotto il profilo igienico sanitario. Oggetto di censura sono state

infine talune irregolarità nell'operato gestionale conseguenti ad autonome iniziative del commissario Bellazzi, in assenza del consenso degli altri membri del collegio. Questa Amministrazione ha ritenuto, pertanto, che non ricorressero più i presupposti di affidabilità posti a base della nomina di commissario tenuto conto delle rilevanti funzioni di interesse pubblico connesse all'incarico, da esercitarsi in collegamento con l'Autorità di Governo che vigila sulle procedure di amministrazione straordinaria.

In particolare, per quanto concerne il presunto occultamento alla pubblica opinione della notizia del batterio della salmonella nella lavorazione dei prodotti avicoli a Boiano, nel premettere che il rischio da salmonella incombe sugli stabilimenti avicoli ed è oggetto di specifica direttiva CEE che ne disciplina il controllo si segnala che all'atto della denuncia dell'avv. Bellazzi questa Amministrazione ha attivato ogni opportuno controllo per il tramite della Prefettura per accertarsi circa il pericolo di epidemia. Si fa presente peraltro che — come confermato dai commissari — nell'azienda opera un servizio di controllo interno e regolari controlli sono inoltre eseguiti dai servizi veterinari della USL competente, nell'ambito dei piani regionali di prevenzione delle salmonelle e nell'ambito della vigilanza sugli allevamenti. Il regolare svolgimento di tali controlli impedisce che vengano immessi sul mercato prodotti a rischio.

La situazione aziendale Sipa/Sam all'atto del commissariamento si è presentata di particolare complessità e le difficoltà nella prosecuzione dell'attività gestoria, connesse sia alle originarie carenze strutturali del gruppo sia alle congiunturali difficoltà del mercato, hanno caratterizzato l'avvio della procedura.

La ripresa dell'attività è stata ritenuta necessaria dai commissari, nonché decretata dal provvedimento ministeriale, principalmente per conservare il valore del patrimonio aziendale — tra cui le risorse umane, il know-how e il marchio — e per salvaguardare i livelli occupazionali; infatti, una mancata ripresa avrebbe comportato la definitiva distruzione di tali attività, rimanen-

done un insieme di beni non funzionalmente collegati né atti a configurare un soggetto imprenditoriale.

Ovviamente la ripresa ha comportato forti oneri di avviamento e comporta tuttora un notevole fabbisogno finanziario, cui l'impresa è fino ad oggi riuscita a far fronte, pur in assenza della garanzia del Tesoro prevista dall'articolo 2bis della legge 95/79.

In tale contesto si evidenzia come i commissari abbiano operato opportune scelte gestionali, a seguito delle quali il conto economico SAM espone perdite industriali con progressiva riduzione da 2 miliardi mensili dell'inizio della gestione commissariale a 251 milioni complessivi per i primi mesi del 1996. Ciò ha consentito di evitare l'azzeramento delle attività produttive ed il graduale recupero di credibilità nei confronti degli allevatori, dei trasportatori e dei fornitori.

In riferimento al presunto ritardo nell'avvio delle azioni revocatorie e nell'adempimento delle altre incombenze procedurali, si segnala che nel mese di ottobre 1995 il collegio commissariale ha dato incarico alla società Arthur Andersen di revisionare i bilanci del gruppo dal 1989 al 1993. In base alle risultanze di tale attività verrà predisposta la relazione sulle cause e circostanze dell'insolvenza ex articolo 33 legge fallimentare (di cui una prima bozza è stata consegnata alla Procura di Verona dopo l'avvio della procedura di amministrazione straordinaria) e verranno assunte le opportune determinazioni in ordine all'azione di responsabilità nei confronti degli ex amministratori e sindaci in conformità agli obblighi civilistici gravanti sul collegio commissariale.

È stata completata la verifica dei rapporti con gli istituti di credito ai fini delle azioni revocatorie, per la cui attivazione è previsto normativamente un quinquennio dal momento del commissariamento e sono stati conferiti appositi incarichi legali.

Per la Caven si segnala che l'azienda, costituita da uno stabilimento di macellazione sito a Nogarole Rocca (Verona) e attualmente sottoposta alla separata procedura di liquidazione coatta amministrativa,

sotto la vigilanza del Ministero del lavoro, ed è in affitto ad una cooperativa controllata dal gruppo Amadori.

I commissari del gruppo SIPA sono pertanto del tutto estranei alle vicende gestionali della cooperativa.

Per quel che attiene le attività aziendali della Divisione Avicola Sipa (comprendente vari marchi, tra cui il marchio Pollo Arena ed i relativi contratti in essere) e del ramo d'azienda industriale RAM, costituito dal macello, dal reparto elaborati, dal mangimificio, dall'incubatoio e di terreni industriali di pertinenza e dei relativi contratti in corso, i commissari si sono attivati con immediatezza, dopo la verifica effettuata nel corso dei primi mesi di procedura, ai fini del trasferimento a terzi del ramo d'azienda.

Si è provveduto alla pubblicazione di un avviso per l'acquisizione di manifestazioni d'interesse (come da autorizzazione concessa in data 10 luglio 1995) pubblicato su quotidiani nazionali ed internazionali che ha prodotto vari interessamenti.

La successiva gara (autorizzata nel dicembre 1995) per la vendita unitaria dei complessi Sipa e Ram è invece andata deserta.

I commissari, proprio alla luce del risultato negativo dell'esperimento di vendita unitario Sipa/Sam hanno richiesto l'autorizzazione alla vendita separata della rete commerciale Sipa e della filiera produttiva Sam.

A tal proposito si segnala che, in esito alla gara scaduta in data 2 luglio 1996, è pervenuta una sola offerta di acquisto per il complesso aziendale della SAM di Boiano da parte di un gruppo molisano, la P.S.A., e che i commissari con provvedimento amministrativo in data 12 settembre 1996 sono stati autorizzati alla prosecuzione della trattativa con l'offerente citato per l'approfondimento dei termini dell'offerta e l'attivazione della procedura di consultazione sindacale prevista dall'articolo 47 della legge 428/1990.

Si prevede che il trasferimento delle attività industriali della SAM possa verificarsi a breve.

In merito, infine, alla segnalazione contenuta nel testo dell'interrogazione riguardante la Banca Agricola Popolare di Cerea

che risulterebbe « esposta senza alcuna garanzia nei confronti del gruppo Arena per circa 30 miliardi », il Ministero del tesoro ha fatto presente che le scelte in detta materia sono rimesse all'autonoma determinazione dei competenti organi delle banche, nel rispetto della disciplina di vigilanza sulla concentrazione dei rischi contenuta nel Cap. XXIV delle Istruzioni di Vigilanza per gli enti creditizi, che fissa limiti generali alla concessione di finanziamenti.

Ciò premesso, la Banca d'Italia, all'uopo interpellata dallo stesso Ministero del tesoro ha segnalato che, in base a dati relativi al mese di luglio 1994, l'esposizione complessiva della Banca Agricola Popolare di Cerea nei confronti delle società del gruppo SIPA-Pollo Arena ammontava a L. 30,3 miliardi. Il credito nei confronti del gruppo, ricompreso tra i « grandi fidi » della Banca, risultava contenuto entro i limiti individuali di fido previsti dalle cennate Istruzioni di vigilanza. Nell'ultimo biennio la banca ha provveduto ad effettuare consistenti svalutazioni (L. 17 miliardi solo nel 1995); attualmente il credito in questione non è più compreso tra i grandi fidi.

Per completezza informativa, la stessa Banca d'Italia ha fatto presente che nel 1995 la Casse Venete spa, in qualità di capogruppo dell'omonimo gruppo creditizio, ha acquisito, mediante la propria controllata Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo spa, una partecipazione di controllo nella Banca Agricola Popolare di Cerea, all'uopo trasformatasi in società per azioni.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:
Bersani.

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

sulla base di un avviso del 20 novembre 1995 l'Ente ferrovie intendeva attivare la procedura per il reclutamento di personale con contratto a termine e per la durata di mesi quattro, ai sensi dell'articolo 23 della legge 28 febbraio 1987, n. 56, dell'articolo 1 della legge 18 aprile 1962,

n. 230 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché dell'articolo 8-bis del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79, quale ausiliario, settore circolazione, in modo da costituire una riserva da cui attingere al verificarsi delle predette circostanze;

in data 20 dicembre 1995 venivano riportate le graduatorie dei candidati, distinte per le regioni Campania e Molise, in riferimento all'avviso di cui sopra;

i candidati presenti nelle graduatorie venivano sottoposti a visita medica e test psico-attitudinali dal giorno 25 marzo 1996 al giorno 10 aprile 1996 e risultavano idonei tramite comunicazione diretta —

quanti candidati siano risultati idonei e se sia stato comunicato agli stessi l'esito dell'esame e con quali modalità;

quante assunzioni siano previste ed in quali tempi. (4-01989)

RISPOSTA. — Le Ferrovie dello Stato S.p.A. hanno pubblicato in data 20 novembre 1995, presso il Servizio produzione di Napoli, un avviso per il reclutamento di personale con contratto a tempo determinato al fine di fronteggiare eventuali esigenze contingenti di natura organizzativa e gestionale del settore circondariale.

La temporaneità e la eventualità di tali contratti sono stati fattori caratterizzanti in quanto l'imminente introduzione di nuove tecnologie avrebbe comportato, man mano che venivano realizzate, una progressiva riduzione dell'utilizzazione di detto personale.

Sulla base di criteri stabiliti e sulla base delle domande pervenute sono state redatte due graduatorie da cui attingere personale in caso di esigenze di servizio, una per la Regione Molise ed una per la Regione Campania.

Per la Regione Molise sono stati formalizzati i contratti di lavoro con i primi quattro aspiranti della graduatoria, in possesso dei requisiti fisici necessari all'espletamento delle mansioni di Ausiliario settore circolazione, per la durata di quattro mesi.

Per la Regione Campania, pur avendo sottoposto a visita medica i primi 40 aspiranti, non è stato formalizzato alcun contratto di lavoro in quanto le temporanee ulteriori necessità di personale sono state fronteggiate con il ricorso alla mobilità interna.

Si fa presente, comunque, che nell'ambito della graduatoria della Regione Campania, i candidati risultati idonei sono stati 24 su 40 dei sottoposti a visita medica mentre per la Regione Molise sono risultati idonei 6 candidati su 14 dei sottoposti a visita medica.

L'esito delle visite è stato comunicato agli interessati direttamente dall'Unità sanitaria territoriale mentre l'esito delle visite superiori effettuate presso la Direzione sanità ambiente ed ispettorato è stato notificato agli stessi dal Servizio produzione di Napoli.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il signor Antonio Delle Fave, nato a Calvi Risorta (CE) il 18 febbraio 1954, in servizio effettivo presso il centro penitenziario di Napoli — Secondigliano, con la qualifica di ispettore del corpo di polizia penitenziaria, arruolato in data 10 gennaio 1977, veniva invitato, con fonogramma del ministero di grazia e giustizia n. 154311/3259 in data 28 giugno 1996, attraverso la direzione del centro penitenziario, a presentarsi presso la commissione medica ospedaliera, competente territorialmente, per essere sottoposto ad accertamenti medico-collegiali, al fine di accertare l'idoneità o meno al servizio nel corpo della polizia penitenziaria, ai sensi dell'articolo 129 del decreto-legge n. 443 del 30 ottobre 1992;

nel citato fonogramma, inoltre, si faceva riferimento alla nota n. 1193.19.2.G, in data 18 giugno 1996, del provveditorato regionale dell'amministrazione penitenzia-

ria della Campania, che aveva determinato l'invio avanti la commissione medica, dando la possibilità al Delle Fave di potersi far assistere da un medico di fiducia, a proprie spese;

il Delle Fave produceva immediatamente una richiesta, indirizzata all'autorità dirigente del centro penitenziario, per conoscere il contenuto integrale della predetta nota n. 1193.19.2.G, non conoscendo le motivazioni di tale provvedimento;

in data 4 luglio 1996 veniva comunicato all'ispettore Delle Fave l'avvenuto riscontro del provveditorato regionale, da parte della segreteria del centro penitenziario di Secondigliano, chiedendo l'immediata presenza nell'istituto per prenderne visione;

il giorno 5 luglio 1996, lo stesso Delle Fave giungeva al centro penitenziario di Secondigliano, prendendo visione della nota di riscontro n. 6047/SG del 3 luglio 1996, del provveditore regionale, con cui si negava l'accesso al documento citato nel fonogramma ministeriale, ai sensi dell'articolo 4 del decreto ministeriale del 25 gennaio 1996 n. 115 lettera d);

veniva presentata istanza diretta al ministero, assunta al protocollo al n. 17327 del 5 luglio 1996, per conoscere le motivazioni dell'imposto invio all'ospedale militare di Caserta, nonché di poter contattare un medico per l'assistenza prevista dalla citata nota del provveditorato regionale;

il Delle Fave si presentava all'ospedale militare di Caserta, dove la commissione medica ospedaliera, non essendo al corrente delle motivazioni di tale presenza, prescriveva molteplici esami in relazione alle tre cause di servizio intervenute in un ventennio ed una in fase di riconoscimento, chiedendo informazioni alla direzione del centro penitenziario di Secondigliano;

in data 25 luglio 1996, il presidente della commissione medica, restituiva la pratica di ricovero chiedendo al centro penitenziario i seguenti documenti:

1) rapporto informativo del Comandante del Corpo; 2) fotocopia della nota

n. 1193.19.2.G in data 18 giugno 1996 del provveditorato regionale dell'amministrazione penitenziaria della Campania; 3) copia del decreto-legge n. 443 del 1992, articolo 129;

tali documenti venivano consegnati dal Delle Fave, in busta chiusa, alla commissione medica ospedaliera in data 1 agosto 1996;

dal 5 luglio 1996 l'ispettore Delle Fave risulta essere a disposizione della commissione medica ospedaliera di Caserta —:

quali provvedimenti intenda adottare in merito al rifiuto del provveditorato regionale dell'amministrazione penitenziaria della Campania di far prendere visione all'ispettore Delle Fave della nota n. 1193.19.2.G in data 18 giugno 1996 dello stesso istituto, e se non intenda chiarire i motivi, sconosciuti anche alla commissione medico ospedaliera di Caserta, dell'invio dello stesso ispettore all'ospedale militare di Caserta per essere sottoposto agli accertamenti medico-collegiali. (4-03029)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si rappresenta che l'invio dell'ispettore Antonio Delle Fave all'ospedale Militare di Caserta per accertamenti medico-collegiali è stato disposto ai sensi della circolare n. 3364/5814 dell'11.6.1993 in seguito ad una segnalazione riservata del Provveditore regionale di Napoli concernente le difficoltà di adattamento manifestate dal sottufficiale per qualsiasi sede di servizio della Regione.*

L'istanza dell'interessato, finalizzata a conoscere il contenuto della citata nota, è stata riscontrata negativamente in quanto il documento era stato ritenuto sottratto al diritto di accesso ai sensi dell'articolo 4 lett. D) del Decreto Ministeriale 25.1.1996, n. 115.

Avverso tale diniego l'ispettore Delle Fave ha proposto reclamo. Esaminata la questione e al fine di garantire all'interessato la cura e la difesa dei propri interessi giuridici, il Dipartimento dell'Amministrazione peni-

tenziaria, in data 10 settembre scorso, ha disposto la consegna all'ispettore Delle Fave di copia della nota che lo riguardava.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

ORESTE ROSSI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

risulta allo scrivente che le ferrovie dello Stato stiano attuando una serie di offerte economiche — pari a 80 milioni di lire pro capite — per indurre alcuni dipendenti a ritirarsi dal servizio attivo —:

se risulta vero quanto riportato e, in caso affermativo, quale sia il numero delle « buone uscite » concesse e il relativo importo. (4-00879)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. hanno attivato, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 8 del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del 18 novembre 1994, la procedura di esodo incentivato.*

Tale scelta è stata motivata da diversi fattori quali il perdurare di situazioni di eccedenza in alcuni settori, di modifiche dell'organizzazione del lavoro in altri e gli scarsi risultati ottenuti con la procedura di mobilità volontaria. Non si è fatto ricorso alla procedura di mobilità d'ufficio per le pesanti ripercussioni negative sul piano sociale.

La possibilità economica di procedere in tal senso è stata accordata alle F.S. S.p.A. dal Fondo di ristrutturazione industriale che è stato previsto nel 1992; infatti favorire il pensionamento di risorse non necessarie alla produzione comporta un minor costo delle pensioni rispetto alla retribuzione in caso di mantenimento in servizio.

L'accesso ai benefici previsti dalla procedura avviene su base volontaria, con proposta da parte dei dipendenti interessati di risoluzione consensuale del proprio rapporto di lavoro.

Gli importi da erogare sono non discrezionali ma funzionali rispetto a due variabili:

anni mancanti al pensionamento ordinario per limiti di età;

retribuzione lorda imponibile di ciascun interessato nell'anno 1995.

Alla data del 1° luglio 1996 le risoluzioni consensuali formalizzate con verbale di conciliazione presso l'Ufficio Provinciale del Lavoro e della Massima Occupazione competente sono state circa 1.200, con un importo medio pro capite dell'incentivazione erogata pari a 58 milioni lordi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SCARPA BONAZZA BUORA e PEZ-
ZOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

il comitato portuale dell'autorità portuale di Venezia ha nominato il dottor Andrea Razzini segretario generale dell'Autorità medesima;

la nomina suddetta ha suscitato accese polemiche in ambito locale;

la stampa descrive il dottor Razzini (La Nuova del 16 luglio 1996) « giovane, laureato in giurisprudenza, consulente dell'assessore comunale Gabriele Zanetto e molto ferrato in questioni urbanistiche » e, quindi, è lecito supporre, non particolarmente esperto in questioni portuali;

contro la nomina suddetta sono stati presentati due ricorsi al tribunale amministrativo regionale del Veneto —:

se il Ministero dei trasporti, nel quadro della sua azione di vigilanza, abbia verificato se il dottor Andrea Razzini possiede effettivamente i requisiti previsti dalla legge per essere nominato segretario generale dell'Autorità portuale di Venezia.
(4-02075)

RISPOSTA. — *L'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 86 prevede che il Segretario*

Generale dell'Autorità portuale è nominato dal Comitato portuale su proposta del Presidente tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla citata legge.

Pertanto, le Autorità portuali, pur essendo enti con personalità giuridica pubblica e sottoposti alla vigilanza del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, sono dotati di ampia autonomia e di conseguenza, direttamente responsabili delle proprie scelte gestionali.

In particolare, la scelta del Segretario Generale è propria del Presidente e del Comitato portuale con potere di rimozione in qualsiasi momento e la relativa delibera non è tra quelle sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza (articolo 12, legge n. 84/1994).

Il controllo da parte dell'Amministrazione dei trasporti è di tipo gestionale, sfociante, ove del caso, nei provvedimenti di cui all'articolo 7 della citata legge n. 84/1994.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SIGNORINI e CHINCARINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

su un mensile specialistico per operatori del settore automobilistico è apparso un articolo in cui vengono espresse perplessità circa la legalità della vendita di pneumatici non recanti il marchio « ECE »;

la normativa vigente, come confermato telefonicamente anche dai funzionari del ministero dei trasporti, non prevede attualmente divieto alcuno alla commercializzazione e alla vendita dei pneumatici che non recano la scritta suddetta;

più volte è stata richiesta ai funzionari suddetti una nota scritta a conferma di quanto sopra senza ottenere alcuna risposta precisa;

scorte di pneumatici di importazione parallela per un valore di centinaia di milioni sono bloccate l'incertezza circa la

possibilità di utilizzo, con conseguente grave danno economico per tutti gli operatori del settore —:

se non si ritenga opportuno intervenire con una nota scritta ufficiale sulla legittimità o meno della commercializzazione in Italia dei pneumatici non recanti il marchio « ECE ». (4-01420)

RISPOSTA. — *Si conferma che al momento non esistono disposizioni che vietano la commercializzazione e la vendita di pneumatici non omologati ai sensi di norme internazionali, quali le direttive CE o i regolamenti ECE.*

Peraltro è in fase di stesura un decreto ministeriale che renderà obbligatoria l'omologazione dei pneumatici che equipaggiano i veicoli. La stessa norma, nelle disposizioni transitorie, prevede una opportuna moratoria che permetterà di esaurire eventuali giacenze di pneumatici.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

STEFANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — considerato che:*

secondo indiscrezioni di stampa, la cerimonia di inaugurazione del nuovo molo per i voli internazionali dell'aeroporto di Roma verrà a costare, solo di spese vive, oltre 700 milioni di lire;

nella spesa rientrano circa 425 milioni di lire per l'organizzazione del buffet e della conferenza stampa, nonché 275 milioni di lire per una sfilata di moda che, sebbene cancellata dal programma, dovrà essere ugualmente pagata;

oltre alle spese vive bisognerebbe aggiungere sia i costi derivati dai disguidi tecnici dello scalo aeroportuale, determinati dalla chiusura per 24 ore del molo internazionale, sia i mancati incassi dei negozi —:

se, nel caso tali indiscrezioni fossero confermate, quali siano i motivi che giustificano una spesa di centinaia di milioni

di lire per l'inaugurazione di una struttura realizzata con fondi pubblici. (4-01544)

RISPOSTA. — *La Società Aeroporti di Roma, sin dall'inizio del corrente anno, ha ravvisato la necessità di portare a conoscenza del pubblico una serie di progetti di grande rilevanza: il nuovo logo, realizzato per sottolineare anche graficamente il distacco dal Gruppo Alitalia; il nuovo Molo Internazionale; il nuovo Statuto, che prevede tra l'altro l'uscita dall'ambito aeroportuale romano per vendere know-how in altri aeroporti; il processo di privatizzazione, nonché le varie fasi per la quotazione in Borsa.*

L'utilizzo di media tradizionali a sostegno di ciascuno di questi obiettivi di comunicazione avrebbe comportato investimenti cospicui, tenuto conto che il costo di una pagina pubblicitaria sui maggiori quotidiani nazionali per una sola uscita si aggira sui 70 milioni.

La Società ha, quindi, ritenuto di concentrare in un'unica manifestazione l'avvio del sostegno di comunicazione che i quattro obiettivi summenzionati avrebbero richiesto singolarmente; tale manifestazione prevedeva: una conferenza stampa, un concerto di musica da camera, una mostra statica di abiti storici ed un buffet.

L'investimento relativo è ammontato a circa 700 milioni di lire, di cui 54 milioni per il buffet per 400 persone e 52 milioni per la prevista sfilata poi annullata.

Il costo della manifestazione è stato interamente compreso nel budget promopubblicitario della Società in questione che, nel totale annuo, rappresenta lo 0,2 per cento del fatturato della Società stessa.

Inoltre sono state effettuate preventive riunioni e sopralluoghi con tutti gli enti dello Stato operanti in aeroporto, tra cui la Direzione di Circostrizione Aeroportuale, nonché il Cerimoniale della Presidenza della Repubblica al fine di definire le procedure speciali da adottare nei vari settori di competenza.

Pertanto la situazione è stata adeguatamente gestita, tanto che i ritardi registrati

nella giornata dell'11 luglio non sono da attribuire alle limitazioni derivanti dalla chiusura del Molo Internazionale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

TASSONE. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

il rimborso dei biglietti ferroviari non utilizzati deve essere chiesto entro due mesi dal rilascio e tale rimborso avviene trattenendo sulla somma rimborsata da parte delle ferrovie dello Stato, una cifra considerevole (su un biglietto di seconda classe da Roma a Napoli ben 10.000 lire sul prezzo di 17.200 lire!) —:

se non intenda cambiare l'attuale disposizione, prevedendo una trattenuta meno « fiscale » sul prezzo del biglietto rimborsato e un prolungamento del tempo di utilizzo dei biglietti stessi, atteso che, ad esempio sui voli nazionali, il tempo di utilizzo del biglietto è di un anno. (4-01158)

RISPOSTA. — Secondo quanto previsto nelle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle F.S. », di cui al Regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948 convertito in legge 4 aprile 1935, n. 911 e successive modificazioni, il viaggiatore che intende rinunciare al viaggio per fatto proprio può richiedere il rimborso del biglietto totalmente inutilizzato entro il periodo di utilizzazione o entro i limiti di validità a secondo dei casi e comunque prima della convalida del biglietto stesso, quando tale formalità sia prescritta, previa deduzione di un diritto del 30 per cento con il minimo di lire 10.000 per viaggiatore.

La trattenuta da operare sui rimborsi è stata elevata al 30 per cento a decorrere dal 28 maggio 1995, in concomitanza con l'entrata in vigore della nuova normativa in tema di validità dei biglietti, la quale prevede un periodo di utilizzazione di due mesi. Detta trattenuta ha lo scopo sia di remunerare in parte gli elevati costi amministrativi che richiede la procedura, sia di disin-

centivare il ricorso al rimborso da parte della clientela per motivi non rilevanti, atteso che, con la nuova normativa, anche in caso di rinuncia al viaggio nella data prestabilita, il viaggiatore ha comunque a disposizione due mesi di tempo per utilizzare il biglietto.

Fermo restando che il suddetto periodo di utilizzazione dei biglietti è stato individuato in armonia con quanto previsto nel campo ferroviario internazionale, la società F.S. S.p.A. non esclude che, nell'evoluzione futura ed almeno per l'offerta di alta velocità, possa essere previsto un ampliamento dell'utilizzazione dei biglietti stessi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

in data 22 luglio 1996, l'interrogante effettuava ispezione presso la casa circondariale di Brindisi e rilevava quanto segue:

a) a fronte di una popolazione carceraria prevista in numero di 139 unità nella sezione giudiziaria, di 8 semi liberi, di 30 nella sezione a.s. e di 26 nella sezione femminile, risultano ristrette 280 unità nella sezione giudiziaria, 13 semi liberi, 70 nella sezione a.s. e 17 nella sezione femminile;

b) le condizioni igienico-sanitarie sono scadenti sia in rapporto al numero dei reclusi in una cella (si arriva a ottone presenze in dieci-tredici metri quadri), sia in rapporto alla promiscuità dei servizi igienici con quello di cucina;

c) non sono garantite le elementari regole di rispetto della dignità umana in rapporto al modo di fruizione dell'« aria » ed in rapporto alla struttura delle finestre, che sono ancora munite delle cosiddette « bocche di lupo » (quasi totalmente eliminate dappertutto), che impediscono soprattutto nel periodo estivo il passaggio regolare dell'aria;

d) scarsità di fornitura di acqua calda (dovuta alla sproporzione tra popolazione prevista e popolazione esistente relativamente all'impiantistica);

e) inadeguatezza del personale della polizia penitenziaria in rapporto alle presenze, che si ripercuote sulle condizioni di sicurezza del personale medesimo e di quelle di controllo sui reclusi: le prescrizioni normative e previste dalle circolari ministeriali in ordine al rapporto tra agenti e reclusi per determinate attività d'istituto, sono quotidianamente e costantemente violate. Gli agenti non riescono a fruire regolarmente dei riposi settimanali e delle ferie —:

se tale situazione sia nota;

se per le motivazioni innanzi esposte non sarebbe stato opportuno mantenere in funzione il carcere mandamentale di Francavilla Fontana (opera di recente realizzazione e che avrebbe garantito ospitalità a cinquanta-sessanta reclusi);

se non sia opportuno ed urgente riaprire tale struttura dove attualmente sono impiegati inutilmente cinque agenti di custodia;

se non sia immediatamente necessario dare disposizione per la chiusura delle cosiddette « bocche di lupo » alle finestre che ne sono ancora munite;

se non sia urgentissimo sfollare adeguatamente la struttura per migliorare le condizioni di vita e creare servizi di socializzazione per i detenuti;

se non debbano tempestivamente essere adeguati i servizi (acqua calda) in rapporto alla popolazione carceraria effettivamente presente;

se non debbano essere rinforzati gli organici del personale della polizia penitenziaria chiamata anche a svolgere servizio di piantonamento in ospedale e di traduzione di detenuti; ciò al fine sia di ripristinare il rispetto dei parametri previsti dalle norme per i servizi di istituto, sia per rispettare i diritti sacrosanti di questi operatori. — il caso di ricordare che Brin-

disi è sede costante di maxiprocessi per violazione dell'articolo 416-bis c.p. e che nel recente passato sono stati sventati due tentativi di evasione e che sono state rinvenute armi nelle celle;

quali siano le intenzioni del Governo in proposito e le iniziative e gli impegni che intenda assumere. (4-02399)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto si comunica quanto segue.*

Alla data del 2.10.1996 erano presenti nella Casa Circondariale di Brindisi 375 detenuti di cui 23 donne e 352 uomini.

Le condizioni di sovraffollamento dell'istituto costituiscono senza dubbio un serio problema, purtroppo comune a tutti gli istituti penitenziari delle grandi città ed in specie a quelli ubicati in regioni che — come la Puglia — hanno una forte presenza di criminalità organizzata e di stampo mafioso.

L'Amministrazione penitenziaria ed il locale Provveditorato regionale compiono ogni sforzo per controllare al massimo il fenomeno, compatibilmente con la disponibilità della struttura e con le esigenze derivanti dalla celebrazione di importanti processi; e per cercare di alleviare, per quanto possibile, i disagi dei detenuti.

I problemi legati al sovraffollamento ed alla conseguente riduzione degli spazi sono inevitabilmente acuiti dalla vetustà e dalla conformazione della struttura, costruita secondo vecchi criteri edilizi. Tale situazione non favorisce certamente l'individualizzazione del trattamento né induce a ritenere ottimali le condizioni igienico-sanitarie. Va comunque sottolineato che per quanto concerne la permanenza dei detenuti all'aperto sono osservate le disposizioni vigenti.

Le attività di risocializzazione e trattamento risentono, in qualche modo, degli spazi a disposizione dei vari reparti. Tuttavia sono in atto e programmate iniziative (cineforum, laboratori di grafica, animazione teatrale) che riguardano soprattutto la sezione femminile e quella per tossicodipendenti, che sono dotate di ambienti destinati alle attività in comune.

Per i detenuti ristretti nelle altre sezioni le occasioni culturali e ricreative consi-

stono, generalmente, in attività sportive effettuabili in spazi aperti, consultazione di libri e periodici e partecipazione ai corsi professionali e scolastici d'istruzione obbligatoria.

Recentemente personale tecnico dell'Amministrazione penitenziaria ha effettuato un sopralluogo presso l'istituto in questione, teso ad individuare interventi per il recupero funzionale edilizio. Ne è emersa la possibilità di provvedere alla ristrutturazione del reparto « giovani adulti ».

In particolare si è presa visione delle condizioni edilizie dell'intero edificio e si è constatata la possibilità di adattare l'ampio piano rialzato in due distinti livelli da utilizzare per la costruzione di nuove sezioni detentive.

Pertanto è stata richiesta al competente Provveditorato alle opere pubbliche la redazione di una perizia tecnica riguardante i lavori di cui sopra e quelli concernenti l'adattamento degli impianti di riscaldamento, idrico, fognante ed elettrico.

In merito alla mancata utilizzazione della Casa mandamentale di Francavilla Fontana si comunica che, a seguito del decreto di revoca della sua destinazione a struttura per tossicodipendenti (decreto ministeriale 638310/6.C del 20.11.1995) e stante l'assenza di personale di custodia comunale, si è convenuto di mantenere chiuso l'istituto nelle more dell'auspicata definizione del noto provvedimento legislativo di soppressione delle Case mandamentali, in virtù del quale potranno assumersi definitive determinazioni.

Per quanto concerne il personale di Polizia penitenziaria, si rappresenta che presso la Casa Circondariale di Brindisi risultano in forza 114 unità del ruolo maschile e 20 di quello femminile integrate da 6 unità in servizio di missione reperite dal Provveditorato regionale competente.

Peraltra la carenza di personale lamentata per l'istituto in questione è comune alla maggioranza delle strutture penitenziarie.

Il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria sta valutando le singole realtà al fine di potere proficuamente impegnare ogni risorsa che si renderà disponibile, con-

siderati, soprattutto, i nuovi compiti di traduzione e piantonamento dei detenuti che a breve verranno assunti.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

ZACCHERA. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

sono state emesse norme per l'utilizzo dei natanti anche a meno di tre miglia dalla costa e sui laghi interni;

le norme richiamate appaiono di un enorme costo per chi pratica la nautica di necessità (residenti) e da diporto con natanti di piccole dimensioni;

si verifica un imponente carico fiscale per la cosiddetta « tassa di stanziamento », che colpisce in modo indiscriminato tutti i natanti non in considerazione del loro valore ma solo della loro lunghezza, anche in presenza di motori di minima potenza;

per un rilancio del settore e la vivibilità pratica dell'andare in barca occorrono sia la sicurezza che norme di facile comprensione, anche e soprattutto nella stagione turistica;

l'uso dei natanti sui piccoli bacini — molto meno pericolosi per intemperie rispetto al mare aperto — impone una differenziazione nelle caratteristiche —:

se il Governo non intenda emettere al più presto norme più semplici per la sicurezza dei natanti di piccole dimensioni e dotati di motori di piccola potenza che navigano sulle acque interne. (4-00241)

RISPOSTA. — La disciplina della sicurezza della navigazione per le unità da diporto è contenuta nel decreto ministeriale 21 gennaio 1994 n. 232, che ha notevolmente semplificato gli adempimenti amministrativi posti a carico dei conduttori delle imbarcazioni da diporto.

Il citato decreto ministeriale, infatti, stabilisce che « i natanti che non si allontanano oltre i 300 metri dalla costa » non

hanno alcun obbligo di munirsi delle dotazioni di sicurezza; mentre per i natanti autorizzati alla navigazione fino ad un miglio dalla costa, le dotazioni di sicurezza previste sono minime.

Inoltre, nel decreto legislativo di recepimento della direttiva 94/25 CE del 16 giugno 1994, concernente norme per la progettazione e per la commercializzazione delle unità da diporto in corso di approvazione è stato introdotto il principio della obbligatorietà delle dotazioni di sicurezza non più collegate all'abilitazione dell'unità ma corrispondenti al tipo di navigazione effettuata.

Per quanto concerne la tassa di stazionamento la legge n. 171/89 ha previsto che essa è dovuta solo per il periodo d'uso dei natanti, inoltre il decreto-legge 13.5.91 n. 151 convertito in legge 12.7.91 n. 202, ha stabilito che la stessa si applica nella mi-

sura del 50 per cento alle imbarcazioni ed ai natanti di lunghezza fino a 8 metri utilizzati esclusivamente dai proprietari residenti come propri ordinari mezzi di locomozione, nei comuni ubicati nelle isole minori.

Da quanto sopra, considerati gli attuali importi della tassa di stazionamento (£. 400 per cm. fino a 6 metri, £. 800 per ogni cm. eccedente metri 6 e fino a metri 7,50) emerge che un natante di lunghezza pari a metri 7,50 è soggetto al pagamento di una tassa annuale di stazionamento pari a £. 180.000, riducibile se l'unità viene utilizzata per soli 4/8 mesi ed ulteriormente riducibile per i residenti dei comuni ubicati nelle isole minori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.