

### RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 22 maggio al 4 giugno 1990)

#### INDICE

- BERNARDI:** sulle conseguenze derivanti al settore dell'autotrasporto merci per conto terzi dal recente rincaro del gasolio per autotrazione e sullo stato dei rapporti relativi ai transiti con l'Austria e con la Svizzera (4-04395) (risp. **BERNINI**, *ministro dei trasporti*) Pag. 3337
- BERTOLDI, CORRENTI:** sullo sciopero della fame effettuato dai detenuti del carcere di Bolzano per richiamare l'attenzione sui problemi connessi alla concessione dell'indulto nonchè per usufruire dell'assistenza sanitaria anche specialistica (4-04294) (risp. **VASSALLI**, *ministro di grazia e di giustizia*) 3338
- CABRAS:** sulla veridicità delle notizie secondo le quali il Governo italiano, durante un incontro ufficiale di rappresentanti dei Governi della CEE, si sarebbe opposto ad una regolamentazione delle interruzioni pubblicitarie nel corso di programmi televisivi (4-03025) (risp. **MAMMI**, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 3339
- CALVI:** sul licenziamento da parte della società Pozzi-Ginori di sessanta dipendenti dello stabilimento di Borgo Piave (Latina) (4-04400) (risp. **DONAT-CATTIN**, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 3340
- CASADEI LUCCHI** ed altri: per un intervento volto a fornire l'elenco delle cooperative agricole zootecniche e dei loro consorzi che, in base al comma 16 dell'articolo 15 della legge 11 marzo 1988, n. 67, hanno ricevuto contributi in conto interesse sui mutui contratti (4-04448) (risp. **MANNINO**, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) Pag. 3341
- DELL'OSSO:** sulla veridicità della notizia secondo la quale verrebbe sospeso il finanziamento per il ripristino della linea ferroviaria Foggia-Lucera, attualmente sostituita da un servizio di autopullman (4-03604) (risp. **BERNINI**, *ministro dei trasporti*) 3341
- DIANA:** per l'assunzione di iniziative volte a riequilibrare nell'ambito della ripartizione dei fondi previsti dalla legge 8 novembre 1986, n. 752, le assegnazioni finanziarie a favore della promozione della proprietà coltivatrice e della meccanizzazione agricola (4-02025) (risp. **MANNINO**, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 3342
- DI LEMBO** ed altri: sui criteri in base ai quali il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica ha provveduto alla nomina di componenti di alcuni organi delle università e sulla legittimità delle nomine stesse (4-04821) (risp. **RUBERTI**, *ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica*) 3344
- EMO CAPODILISTA:** per la sollecita corresponsione dell'indennità di accompagnamento agli eredi dell'invalido civile Giuseppe Chinello (4-03972) (risp. **DONAT-CATTIN**, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 3345
- FERRARA** Pietro: per l'erogazione dei fondi stanziati per la realizzazione del progetto per la salvaguardia, il recupero e la valoriz-

<p>zazione del barocco della Val di Noto (Siracusa) (4-04080) (risp. CIRINO POMICINO, <i>ministro del bilancio e della programmazione economica</i>) Pag. 3346</p>	<p>NIEDDU: sulla modifica del piano di ristrutturazione operativa delle Ferrovie dello Stato che prevedeva la formazione, presso la stazione ferroviaria di Avezzano (L'Aquila), di una delle cinque «unità operative» previste per il compartimento di Roma (4-04154) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) Pag. 3361</p>
<p>FILETTI: per un intervento volto ad ovviare al notevolissimo ritardo con cui vengono pagate le competenze accessorie in favore dei dipendenti degli uffici periferici del Ministero per i beni culturali e ambientali (4-03948) (risp. FACCHIANO, <i>ministro per i beni culturali e ambientali</i>) 3349</p>	<p>PERUGINI: sull'attuale assetto della società Wagon Lits (4-03331) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) 3362</p>
<p>GALEOTTI ed altri: sui criteri seguiti nell'assegnazione dei fondi FIO ai progetti toscani, con particolare riferimento al mancato finanziamento di migliorie per le dighe della Chiassaccia e di Montedoglio nonché all'esiguità degli stanziamenti per l'irrigazione della Val di Chiana e dell'Alta Valtiberina (4-00258) (risp. CIRINO POMICINO, <i>ministro del bilancio e della programmazione economica</i>) 3350</p>	<p>PERUGINI, COVELLO: sulla veridicità della notizia secondo cui l'ATI, nella mappa dei collegamenti aerei per alcuni centri europei, non avrebbe previsto l'inclusione di aeroporti della Calabria (4-04034) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) 3363</p>
<p>IANNIELLO: sulla legittimità delle subconcessioni commerciali assegnate alla «Dufri-tal» per la conduzione dei <i>duty free shop</i> degli aeroporti e sulla gestione del personale da parte di tale azienda (4-03356) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>) 3351</p>	<p>PERUGINI ed altri: per il miglioramento dei servizi dell'aeroporto di Lamezia Terme (Catanzaro), con particolare riferimento al ripristino del collegamento aereo con Bologna, all'utilizzo degli aerei Super 80, alla realizzazione di una sala d'attesa per parlamentari e l'applicazione di una tariffa ridotta per il fine settimana (4-02500) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) 3363</p>
<p>per un'inchiesta sulla gestione della «Dufri-tal», società subconcessionaria dei <i>duty free shop</i> nei principali aeroporti italiani (4-03696) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>) 3352</p>	<p>PEZZULLO: per il reinserimento, da parte del CIPE, della provincia di Salerno nel programma a favore delle regioni colpite da declino industriale, ai sensi dell'articolo 9, comma 8, del regolamento CEE (4-04083) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>) 3366</p>
<p>LEONARDI: sullo stato dei lavori in atto presso lo scalo merci di Domo e sulle iniziative che si intende assumere per favorire il raddoppio del traforo del Sempione (4-03308) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) 3355</p>	<p>POLLICE: per un'inchiesta in merito alla gestione finanziaria dell'Ente per lo sviluppo agricolo della Calabria, in relazione alle irregolarità riscontrate nella documentazione contabile dell'Ente in occasione dell'esame del bilancio regionale del 1975 (4-00161) (risp. MANNINO, <i>ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>) 3367</p>
<p>LIBERTINI ed altri: per il rispetto delle tariffe obbligatorie fissate per il trasporto delle merci da parte delle imprese a partecipazione statale (4-03323) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) 3357</p>	<p>per l'emanazione di un decreto-legge che preveda la rivalutazione delle pensioni dei lavoratori dipendenti iscritti all'Assicurazione generale e obbligatoria, anche in relazione a quanto disposto dai decreti 18 luglio 1987, n. 282, e 31 luglio 1987, n. 317 (4-00705) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>) 3369</p>
<p>LOTTI ed altri: sulle iniziative che si intende assumere in materia di sicurezza del trasporto aereo, anche in relazione alla sciagura delle Azzorre (4-02866) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i>) 3358</p>	<p>sulla concessione del nulla osta di segretezza al signor Trimming dell'Intermarine ed a una dipendente della società Sirio (4-03413) (risp. CRISTOFORI, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>) 3370</p>
<p>MARGHERITI: per il restauro del palazzo Chigi di San Quirico d'Orcia (Siena) (4-03989) (risp. CIRINO POMICINO, <i>ministro del bilancio e della programmazione economica</i>) 3360</p>	

sulla legittimità dell'operato del commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato, con particolare riferimento alle nomine dei vertici della CIT (4-03614) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	Pag. 3371	SANTALCO: per un intervento volto ad evitare la chiusura della tratta ferroviaria Alcantara (Messina)-Randazzo (Catania) (4-03468) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	Pag. 3381
sul trasferimento presso l'officina di Santa Maria la Bruna (Napoli) proposto a circa 200 lavoratori napoletani in forza al dipartimento delle Ferrovie dello Stato di Bologna (4-04250) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	3374	SCARDAONI: per la definizione della pratica concernente la cessione, da parte dell'amministrazione finanziaria al comune di Savona, delle aree della dismessa rete ferroviaria (4-02783) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	3383
sul rinvio delle elezioni dei comitati dell'emigrazione italiana richiesto dal Comitato permanente per l'emigrazione della Commissione esteri della Camera (4-04478) (risp. BUTINI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> )	3375	SCIVOLETTO ed altri: sulla mancata realizzazione del progetto per la salvaguardia, il recupero e la valorizzazione del barocco della Val di Noto (Siracusa) (4-04072) (risp. CIRINO POMICINO, <i>ministro del bilancio e della programmazione economica</i> )	3346
sull'iniziativa della Marina militare e della FIV (Federazione italiana vela) concernente i brevetti navali (4-04651) (risp. MARTINAZZOLI, <i>ministro della difesa</i> )	3376	SENESE ed altri: per un intervento volto ad inserire, nell'ambito del regolamento di attuazione della legge 18 marzo 1988, n. 111, delle limitazioni nei confronti dei dipendenti della motorizzazione civile che intendono gestire le autoscuole (4-03734) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	3386
RANALLI, SPOSETTI: sull'intitolazione della caserma dei carabinieri di Vitorchiano (Viterbo) al nome di Mario Patrizi (4-04598) (risp. MARTINAZZOLI, <i>ministro della difesa</i> )	3378	SPETIČ: sui provvedimenti da adottare per consentire la realizzazione dei programmi televisivi in lingua slovena (4-00395) (risp. MAMMI, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> )	3388
SANESI: sulla decisione del Ministero della difesa di dirottare in Portogallo una importante commessa industriale prevista con l'azienda Europa Metalli di Campo Tizzoro (Pistoia) (4-03158) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> )	3379	TRIPODI: sull'assunzione per chiamata diretta, da parte del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, di circa 700 «esperti» per le agenzie regionali dell'impiego (4-03901) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> )	3388
per il sollecito finanziamento del progetto di allungamento delle piste dell'aeroporto di Firenze-Peretola (4-04059) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	3380	VISIBELLI: sulla legittimità dell'operato del commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato, con particolare riferimento all'assunzione del signor Della Pietra ai vertici della CIT (4-03715) (risp. BERNINI, <i>ministro dei trasporti</i> )	3390
per un intervento volto a scongiurare 187 licenziamenti presso lo stabilimento MAS di Pistoia (4-04419) (risp. DONAT-CATTIN, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> )	3381		



BERNARDI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere:

se non intenda riferire circa le conseguenze del recente rincaro del gasolio di autotrazione nel settore dell'autotrasporto merci per conto terzi;

quale sia lo stato dei rapporti relativi ai transiti con l'Austria e con la Svizzera;

quali siano e dove le difficoltà di attraversamento di centri urbani;

quali provvedimenti si intenda prendere in proposito.

(4-04395)

(6 febbraio 1990)

RISPOSTA. - Per quanto attiene alla relazione di traffico Italia-Austria si fa presente che per l'anno 1990 è stato stabilito un contingente complessivo di 230.000 autorizzazioni, dal quale tuttavia è da detrarre una quota di 30.000 titoli autorizzativi già consegnati da parte austriaca, in anticipazione sul predetto contingente, per soddisfare le esigenze di trasporto dei vettori italiani nell'ultimo periodo del 1989.

Al riguardo giova sottolineare che, poichè tale contingente difficilmente risulterà sufficiente a soddisfare la richiesta dei vettori italiani, è stato comunque concordato con le autorità austriache un migliore utilizzo delle autorizzazioni bilaterali, che potranno essere utilizzate su due effettivi percorsi e cioè o due andate, o due ritorni, o una andata ed un ritorno.

Resta peraltro di grave disagio per i vettori italiani la situazione relativa ai transiti notturni, dal momento che sul territorio austriaco risulta attualmente vietata la circolazione dei veicoli dalle ore 22 alle ore 5.

Per ciò che concerne invece la relazione di traffico Italia-Svizzera, restano tuttora vigenti gli accordi già intrapresi tra i due paesi, in virtù dei quali risulta non soggetto a contingentamento il transito effettuato con veicoli di peso complessivo fino a 28 tonnellate, nonchè quello posto in essere con veicoli di peso anche superiore, purchè la percorrenza non superi la fascia frontaliera ed il trasporto su strada risulti finalizzato al completamento (partenza od arrivo) di trasporti combinati strada-rotaia.

Anche l'avvenuto recente rincaro del gasolio per autotrazione ha influito negativamente sull'autotrasporto di merci per conto terzi, provocando un ulteriore aggravamento della situazione.

Considerata pertanto la necessità di affrontare nella loro globalità gli squilibri del settore, allo scopo di consentire, tra l'altro, che l'autotrasporto italiano, alla scadenza del 1992, sia in grado di reggere il passo della agguerrita concorrenza degli altri paesi comunitari, dell'intera questione è stata investita la Presidenza del Consiglio, che ha

convocato le varie amministrazioni ed organizzazioni interessate per giungere ad una soluzione rapida e soddisfacente del problema.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(16 maggio 1990)

BERTOLDI, CORRENTI. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che i detenuti del carcere circondariale di Bolzano proseguono dal giorno 19 dicembre 1989 lo sciopero della fame e si astengono da ogni attività interna per richiamare l'attenzione sulla necessità di un indulto che parifichi il trattamento tra l'applicazione del vecchio codice e del nuovo codice di procedura penale;

che tra le altre richieste esposte alla delegazione in visita al carcere vi è quella di poter utilizzare l'assistenza sanitaria anche specialistica;

che i detenuti, in gran parte privi di ogni risorsa, pur disponendo di un servizio sanitario interno al carcere, non possono richiedere visite specialistiche se non pagando il *ticket* alla USL;

che per questa ragione molti detenuti attendono da tempo di poter avere una visita da uno specialista, dentista od altro, con grave pregiudizio per la loro salute;

che i cittadini extracomunitari detenuti sono a questo proposito ancora in maggiori difficoltà,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se il Ministro sia a conoscenza di questo stato di disagio e necessità in cui versa gran parte dei detenuti;

quali siano le iniziative possibili per rimediare immediatamente.

(4-04294)

(4 gennaio 1990)

RISPOSTA. – Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri anche per conto del Ministero della sanità.

In riferimento al contenuto dell'interrogazione si comunica quanto segue.

In data 16 novembre 1989 la popolazione detenuta della casa circondariale di Bolzano ha posto in essere un'astensione dalle attività lavorative, ricreative e culturali e dalle ore d'aria per richiamare l'attenzione della stampa e del Governo sulla necessità di un indulto che parifichi il trattamento tra chi ha già subito il giudizio con il vecchio codice di procedura penale e chi attualmente può usufruire di notevoli sconti di pena in applicazione del nuovo codice di procedura penale.

La manifestazione di protesta ha avuto una durata di tre giorni e si è svolta in forma civile e pacifica.

Quanto allo scontento dei detenuti che si vedono costretti a richiedere visite specialistiche previo pagamento, si osserva che la normativa in vigore parifica i detenuti a tutti i cittadini liberi, sottoponendoli al pagamento del *ticket* della unità sanitaria locale per tutte le visite specialistiche effettuate con il rito ordinario, cioè al di fuori dei casi di ricovero in ospedale con il rito di urgenza.

Alla suddetta situazione si può ovviare solo con una legislazione specifica diretta a salvaguardare il diritto alla salute dei soggetti più deboli o in stato di detenzione.

*Il Ministro di grazia e giustizia*  
VASSALLI

(1° giugno 1990)

---

CABRAS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle politiche comunitarie.* – Per sapere:

se risponda a verità che, in sede di incontro ufficiale di rappresentanti dei Governi della Comunità economica europea, il nostro paese si sarebbe opposto ad una regolamentazione delle interruzioni pubblicitarie nel corso di programmi televisivi;

in particolare, se la notizia dovesse essere confermata, in base a quali motivazioni si sia scelta una strada sicuramente non rispettosa dei diritti del pubblico nè della tutela degli autori di opere cinematografiche, ostacolando in sede europea una rigorosa regolamentazione del settore, avvertita dagli altri Governi comunitari, largamente condivisa nel nostro paese e sempre sollecitata dalla Corte costituzionale.

(4-03025)

(9 marzo 1989)

RISPOSTA. – Al riguardo occorre precisare che non è esatta l'affermazione secondo la quale il nostro paese, durante gli incontri ufficiali dei rappresentanti dei Governi della Comunità economica europea, si sarebbe opposto ad una regolamentazione delle interruzioni pubblicitarie nel corso dei programmi televisivi.

Ed invero, l'Italia, tra le quattro alternative indicate nel testo licenziato a livello di esperti, si è espressa – unitamente al Regno Unito, Spagna, Lussemburgo e Irlanda – in favore della formulazione più flessibile con la quale cioè, senza entrare nel dettaglio, vengono fissati i principi di carattere generale secondo cui la pubblicità non deve interrompere l'organica coerenza dei programmi o pregiudicarne l'integrità ed il valore o la loro naturale continuità; tale formulazione risulta in linea con le indicazioni contenute nel «Libro bianco» della Commissione CEE e conta sulla adesione della Commissione medesima e del Parlamento europeo.

Il 3 ottobre 1989 la proposta di direttiva in parola è stata approvata dalla maggioranza qualificata dei paesi membri della Comunità (con l'opposizione del Belgio e della Danimarca) ed entrerà in vigore il 3 ottobre 1991.

Si fa presente, infine, che tale direttiva verrà recepita nell'ordinamento italiano con l'approvazione del disegno di legge (atto Camera n. 4710) concernente la disciplina del sistema radiotelevisivo pubblico e privato ora all'esame della Camera dei deputati.

*Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*  
MAMMÌ

(30 maggio 1990)

CALVI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la società Pozzi-Ginori spa, stabilimento di Borgo Piave Latina, a seguito dell'esaurimento del periodo di cassa integrazione guadagni con scadenza 31 dicembre 1987, ha licenziato 60 dipendenti di detto stabilimento;

che l'azienda ha motivato l'iniziativa di licenziamento con il perdurare della negativa situazione del mercato delle vasche, la quale avrebbe reso impossibile sviluppare volumi produttivi in grado di saturare l'intera forza di lavoro, con riflessi negativi sul rendimento economico della società;

che le organizzazioni sindacali hanno duramente contestato detti licenziamenti,

l'interrogante chiede di conoscere:

quante ore di lavoro straordinario siano state effettuate dai lavoratori dello stabilimento di cui in premessa dalla data del 31 dicembre 1987;

se siano state richieste al competente ispettorato del lavoro di Latina le autorizzazioni di legge per l'effettuazione di lavoro straordinario;

se tali autorizzazioni abbiano o meno carattere di continuità.

(4-04400)

(6 febbraio 1990)

RISPOSTA. - In ordine all'interrogazione presentata dall'onorevole interrogante l'ispettorato provinciale del lavoro di Latina ha comunicato che dalle indagini effettuate è emerso che nel periodo dal 1° gennaio 1988 al 31 gennaio 1990 il personale dello stabilimento di Latina della società Pozzi-Ginori non ha effettuato prestazioni di lavoro eccedenti i limiti fissati dall'articolo 1 del regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692 (8 ore al giorno o 48 ore settimanali), considerato anche il divieto dello svolgimento del lavoro straordinario che superi le previste 48 ore settimanali contenute nell'articolo 5-bis dello stesso decreto.

Il citato organo ispettivo ha fatto presente, inoltre, che nel periodo dal 1° gennaio 1988 al 31 gennaio 1990 una media di circa 26 dipendenti nell'anno 1988 e di circa 56 dipendenti nell'anno 1989, compresi anche 19 dipendenti addetti ai lavori di manutenzione degli impianti, hanno effettuato, per una media di 16 ore mensili, prestazioni di lavoro supplementare, cioè comprese entro le 48 ore settimanali.

Si precisa, in proposito, che il lavoro supplementare viene eseguito nella giornata di sabato e si rende necessario al fine di procedere alla smaltatura delle vasche scartate durante il processo di lavorazione perchè presentano qualche difetto di fusione, che possono essere lavorate solo il sabato quando la fonderia rimane sospesa.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*  
DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

CASADEI LUCCHI, CASCIA, LOPS, MARGHERITI. – *Ai Ministri del tesoro e dell'agricoltura e delle foreste.* – Premesso:

che il comma 16 dell'articolo 15 della legge 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria 1988) concedeva contributi in conto interesse sui mutui contratti da cooperative agricole zootecniche e dei loro consorzi per un importo complessivo massimo di 700 miliardi per gli anni 1988-1989;

che tali mutui erano finalizzati alla costruzione, ristrutturazione e ampliamento di impianti di macellazione, lavorazione e commercializzazione delle carni e, una parte, ad operazioni di consolidamento delle passività esistenti nonché al finanziamento, d'intesa con le regioni, di progetti relativi al consolidamento e allo sviluppo degli allevamenti da carne e da latte di cooperative agricole e loro consorzi,

gli interroganti chiedono di conoscere l'elenco delle cooperative e dei loro consorzi e di altri soggetti che hanno usufruito di tali provvidenze, l'entità e la finalità di ciascun mutuo contratto e assistito dal contributo previsto dalla norma sopra richiamata, nonché l'ammontare complessivo degli impegni finanziari assunti e dei residui di bilancio rispetto a limiti di impegno stabiliti dalla legge.

(4-04448)

(20 febbraio 1990)

RISPOSTA. – Le disposizioni della legge 11 marzo 1988, n. 67 (legge finanziaria 1988), cui si riferiscono gli onorevoli interroganti, non hanno avuto pratica attuazione, non essendo pervenute, da parte delle cooperative zootecniche, domande di usufruire dei benefici ivi previsti.

Peraltro, gli interventi a favore della zootecnia hanno trovato nuova e più articolata definizione nella recente legge 9 aprile 1990, n. 87, che istituisce un comitato che, in armonia con il Piano agricolo nazionale, dovrà predisporre un programma di interventi per la ristrutturazione del settore zootecnico, determinando i criteri per la più efficace gestione delle risorse disponibili, in vista del risanamento della produzione e della commercializzazione e del loro adeguamento alle esigenze di mercato.

*Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste*

MANNINO

(25 maggio 1990)

DELL'OSSO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che ai sensi della legge n. 17 del 1981 è stata decisa la riapertura dell'esercizio della linea ferroviaria Foggia-Lucera, chiusa il 4 ottobre 1967 e sostituita con servizio di autopullman;

che con successivo decreto ministeriale sono state finanziate e realizzate opere per un importo complessivo di lire 3,5 miliardi;

che a seguito del rifinanziamento del piano integrativo speciale con la legge 22 dicembre 1984, n. 887 (finanziaria 1985) il Ministro dei trasporti ha assegnato ulteriori 17 miliardi per il completamento delle opere, subordinando l'utilizzo della somma alla riclassificazione dell'intera rete ferroviaria;

che detta linea è stata inserita, con provvedimento del Ministro dei trasporti del 1987, nella rete integrativa con possibilità di accedere ai finanziamenti disponibili;

considerato che i lavori di riapertura della linea Foggia-Lucera non solo devono essere portati a compimento ma hanno carattere di priorità, tra l'altro, per i seguenti motivi:

a) pregiudizio per una serie di importanti opere già realizzate in stato di abbandono poichè la linea non è in esercizio;

b) notevole risparmio tra i costi sostenuti per l'attuale servizio sostitutivo e quelli per l'esercizio ferroviario;

c) raddoppio della domanda di trasporto, rispetto al pur consistente attuale volume di traffico, a seguito della decisione della regione Puglia (statuita nel piano regionale dei trasporti) di attestare tutti i mezzi di linea provenienti da ampio territorio circostante e diretti al capoluogo dauno, presso il piazzale esterno della stazione ferroviaria di Lucera con conseguente utilizzo del servizio ferroviario sino a Foggia,

l'interrogante chiede di sapere se risponda a verità la notizia secondo cui si intende procedere alla cancellazione degli investimenti per il ripristino della linea ferroviaria Foggia-Lucera quando, invece, è indispensabile procedere con celerità al completamento dei lavori - tra l'altro - già deliberato dal consiglio di amministrazione dell'ente Ferrovie dello Stato nella seduta del 20 ottobre 1988 per un importo di lire 17 miliardi, in armonia con il piano di risanamento ed investimenti varato nell'agosto dello stesso anno.

(4-03604)

(5 luglio 1989)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato fa presente che la riattivazione dell'esercizio della linea Foggia-Lucera, pur essendo stata programmata a suo tempo a carico del piano integrativo di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, non sembra possa essere presa in considerazione.

Infatti nell'ambito del piano di ristrutturazione finalizzato al risanamento e allo sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato, elaborato sulla base di concrete previsioni di traffico, soprattutto merci, è stato riesaminato anche l'intervento in questione.

In seguito a tale attento riesame è emerso che la riattivazione dell'esercizio della linea in questione, tenuto anche conto dei cospicui investimenti ancora necessari per la piena attivazione dell'opera, non risulta rispondente agli obiettivi prefissati dal citato piano e, pertanto, non è stata inclusa fra le opere da realizzare.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(16 maggio 1990)

DIANA. - *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* - Premesso: che il CIPE, su proposta del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, in data 14 giugno 1988 ha provveduto alla ripartizione della

quota per il 1988 dei fondi previsti dalla legge n. 752 del 1986, per complessivi 3.250 miliardi;

che la cifra di 960 miliardi è stata ripartita fra le cosiddette «azioni orizzontali», di cui all'articolo 4, commi 2 e 3 della citata legge, e che, in quest'ambito, è stata operata una drastica riduzione delle assegnazioni in favore della «meccanizzazione agricola» e della «promozione della proprietà coltivatrice», con un abbassamento, rispetto alle assegnazioni operate con l'analoga ripartizione per il 1987, superiore al 60 per cento;

che tali riduzioni sono state motivate con la non sufficiente utilizzazione dei fondi assegnati con le precedenti delibere;

che, al contrario, per quanto concerne la Cassa per la promozione della proprietà coltivatrice, gli ultimi anni mettono in evidenza un notevole incremento degli interventi a favore delle famiglie coltivatrici e delle cooperative richiedenti, con una triplicazione degli interventi nell'ultimo triennio;

che nel primo semestre del 1988 il consiglio della Cassa ha deliberato acquisti per un valore di oltre 90 miliardi e si prevede che saranno superati i 100 miliardi relativamente al secondo semestre;

che un'improvvisa riduzione dei finanziamenti a favore della Cassa porterebbe l'ente in condizioni di insufficienza finanziaria, creando preoccupanti delusioni per molte famiglie coloniche in attesa della provvidenza di legge;

che i fondi per la meccanizzazione non sono stati utilizzati tempestivamente, in quanto il nuovo decreto ministeriale n. 485, che ha destinato gli stanziamenti deliberati dal CIPE in data 27 aprile 1987 per l'anno 1987 alle regioni, porta la data del 20 novembre 1987 ed è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* in data 30 novembre 1987, e solo pochissime regioni, quindi, sono state in grado di rendere disponibili i fondi assegnati entro la fine dell'anno;

che i fondi assegnati alle regioni Toscana, Lombardia, Emilia Romagna, Marche e in parte Lazio, appaiono insufficienti a soddisfare le domande presentate dagli agricoltori,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intenda adottare per riequilibrare, sin dalla ripartizione dei fondi per l'anno 1989, le assegnazioni finanziarie in favore della promozione della proprietà coltivatrice e della meccanizzazione agricola.

(4-02025)

(28 luglio 1988)

RISPOSTA. - In relazione a quanto esposto dall'onorevole interrogante si premette che il riparto dei fondi recati dalla legge n. 752 del 1986 per il 1989 è stato deliberato dal CIPE in data 2 maggio 1989, delibera successivamente modificata con altra del 13 ottobre.

In forza delle disposizioni contenute in detti provvedimenti, le azioni orizzontali di cui all'articolo 4 della richiamata legge hanno avuto le seguenti assegnazioni:

ricerca e sperimentazione . . . .	lire	61 miliardi
miglioramento genetico . . . . .	lire	145 miliardi
meccanizzazione . . . . .	lire	60 miliardi
qualità prodotti . . . . .	lire	17 miliardi

repressione frodi .....	lire	17 miliardi
promozione commerciale ....	lire	75 miliardi
informazione .....	lire	68 miliardi
proprietà contadina .....	lire	60 miliardi
associazioni produttori .....	lire	24 miliardi
cooperazione .....	lire	340 miliardi
irrigazione .....	lire	85 miliardi
foreste .....	lire	80 miliardi
altre azioni di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste .....	lire	45 miliardi

È da precisare, per quel che si riferisce ai settori della meccanizzazione agricola e della promozione della proprietà coltivatrice, che essi hanno avuto un incremento di 20 miliardi ciascuno rispetto all'assegnazione del 1988.

Si rappresenta altresì che con delibera CIPE 15 marzo 1990 si è provveduto a ripartire anche i fondi recati dalla legge n. 752 del 1986 per l'esercizio in corso, assegnando alla meccanizzazione ulteriori 60 miliardi ed alla promozione della proprietà coltivatrice 80 miliardi.

Inoltre, ai medesimi settori sono affluiti nel 1988 e nel 1989 anche rientri previsti dai rispettivi fondi di rotazione, particolarmente consistenti per il settore della meccanizzazione.

*Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste*  
MANNINO

(25 maggio 1990)

DI LEMBO, MORO, GALLO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per conoscere con urgenza i criteri con i quali il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica ha provveduto alla nomina dei componenti di alcuni organi delle università (ad esempio comitati ordinatori delle nuove facoltà) e se ritenga che tali nomine, di notevole rilevanza per il funzionamento delle università stesse, possano considerarsi legittime, essendo state effettuate da un Ministro in carica solo per gli affari correnti.

(4-04821)

(22 maggio 1990)

RISPOSTA. - Con l'interrogazione specificata in oggetto gli onorevoli interroganti lamentano la illegittimità delle nomine dei componenti di organi universitari ed in particolare la nomina dei componenti i comitati ordinatori delle nuove facoltà in concomitanza e durante la crisi di Governo.

Al riguardo si fa presente che l'articolo 2 della legge 12 agosto 1982, n. 590, prevede, nel caso di una istituzione di una facoltà, la formazione di un comitato tecnico ordinatore costituito da due professori ordinari di ruolo o fuori ruolo delle discipline previste, nell'ordinamento delle rispettive facoltà, ovvero di discipline affini di altre facoltà indicate dal Consiglio universitario nazionale eletti dai docenti ordinari delle

corrispondenti discipline delle università statali o legalmente riconosciute e da un terzo membro designato dal Ministro.

Tale adempimento può correttamente ritenersi un atto dovuto e rientrare quindi nella corrente attività di Governo. Ciò in linea con le direttive che la Presidenza del Consiglio dei ministri emana all'inizio di ogni crisi governativa.

Infatti, in materia di nomine viene precisato (telescritto Presidenza del Consiglio dei ministri n. 5017 del 19 maggio 1989, protocollo n. 7100/1.1):

nomine: non si procederà at nomine, designazioni et proposte, salvo che siano vincolanti nei tempi da leggi o regolamenti o siano giustificate dalla necessità funzionale di ricoprire la vacanza. Potranno essere perfezionate procedure già iniziate et andrà in ogni caso salvaguardata la necessaria continuità dell'azione amministrativa qualora non sia possibile, in relazione alla particolare rilevanza et alla delicatezza delle funzioni da esercitare, ricorrere at istituto della *prorogatio*.

Infatti, proprio la nomina dei comitati ordinatori consente l'espletamento di tutte quelle attività volte ad assicurare il normale funzionamento delle facoltà di cui un esempio sono le dichiarazioni di vacanza dei posti e la chiamata dei docenti.

*Il Ministro dell'università  
e della ricerca scientifica e tecnologica*  
RUBERTI

(26 maggio 1990)

EMO CAPODILISTA. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso che all'invalido civile Giuseppe Chinello, ora scomparso, nato a Codevigo (Padova), il 19 marzo 1897, venne riconosciuta la pensione di invalidità con un grado di inabilità del 100 per cento, come risulta dalla lettera n. 23816/8630 in data 23 agosto 1985 della commissione sanitaria dell'USL n. 23 del 21 agosto 1985;

vista la decisione della prefettura di Padova protocollo n. 4083/85 che ha reso esecutivo il riconoscimento dal 1° febbraio 1985 e che ha concesso al suindicato invalido civile l'indennità di accompagnamento per 12 mensilità a decorrere dal 1° febbraio 1985,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza che, malgrado innumerevoli istanze degli eredi del signor Giuseppe Chinello, l'INPS non ha a tutt'oggi ottemperato all'erogazione della liquidazione agli aventi diritto;

se non ritenga di svolgere gli opportuni passi per affrettare la liquidazione che sta subendo un ritardo incomprensibile e ingiustificato a danno dei legittimi destinatari.

(4-03972)

(19 ottobre 1989)

RISPOSTA. - In ordine all'interrogazione presentata dall'onorevole interrogante, l'INPS ha comunicato che il signor Chinello Giuseppe,

deceduto, era stato riconosciuto invalido al 100 per cento dall'apposito comitato provinciale di Padova nel mese di aprile 1986.

Alla delibera della prefettura di Padova, peraltro, avrebbero dovuto far seguito i documenti di rito come, ad esempio, quelli concernenti la residenza, l'atto di nascita, l'accertamento della posizione reddituale, eccetera, allo scopo di poter porre in pagamento la pensione sociale.

Tale documentazione, invece, non è stata mai inviata alla sede INPS di Padova e nemmeno risulta pervenuta alla stessa alcuna richiesta da parte degli eredi per il pagamento di eventuali ratei.

L'Istituto ha fatto presente, tuttavia, che, anche in presenza della documentazione, sulla base della legislazione vigente non avrebbe potuto comunque liquidare la pensione, in quanto il signor Chinello è stato riconosciuto invalido civile in relazione ad istanza presentata dopo il compimento del sessantacinquesimo anno di età.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*  
DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

FERRARA Pietro. – *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e per i beni culturali e ambientali.* – Premesso che nel recente passato è stato stanziato un finanziamento per il progetto integrato di restauro e recupero del barocco della Valle di Noto;

considerato che i sindaci dei comuni di Noto, Ispica, Modica, Scicli e Ragusa manifestano viva apprensione e legittima preoccupazione per i ritardi accumulati circa l'approvazione dei fondi FIO e per lo slittamento subito nell'attuazione del menzionato progetto integrato;

poichè è intendimento degli stessi privilegiare e valorizzare l'inestimabile patrimonio artistico-culturale insistente sui loro comuni, anche per i potenziali conseguenti riflessi occupazionali e turistici,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendano prendere, rendendosi interprete dell'emergenza espressa dai sindaci.

(4-04080)

(14 novembre 1989)

SCIVOLETTO, ARGAN, GRECO, CROCETTA, GAMBINO, VITALE. – *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e per i beni culturali e ambientali.* – Premesso:

che con la legge finanziaria 1988 – articolo 17, comma 32, legge n. 67 del 1988 – sono stati previsti finanziamenti, a valere sui fondi FIO, per la salvaguardia, il recupero e la valorizzazione del barocco di Val di Noto;

che la previsione dei suddetti finanziamenti venne a seguito di una vasta ed articolata mobilitazione dei comuni interessati – Noto, Modica, Scicli, Ispica e Ragusa – e di una iniziativa unitaria di forze politiche parlamentari e culturali contro i tagli, operati dal governo Gorla, dei fondi per il barocco iscritti in tabella C con la legge finanziaria 1987;

che sulla base dei finanziamenti conquistati si è sviluppato un intenso lavoro da parte dei comuni interessati per pervenire in tempo utile alla presentazione dei progetti esecutivi, attraverso l'opera di coordinamento della regione siciliana basata su un accordo di programma fra regione siciliana, comuni e consorzio di imprese per il barocco (Fiat Engineering, SAEM, Italtecnica, SNAM);

che sui problemi complessi insorti nei rapporti fra regione siciliana, comuni e consorzio per il barocco il sottoscritto primo firmatario, insieme ad altri senatori, ha rivolto una circostanziata interrogazione (4-02589 del 15 dicembre 1988) al Presidente del Consiglio dei ministri;

che il nucleo di valutazione del Ministero del bilancio ha espresso parere negativo sul progetto integrato relativo al barocco di Val di Noto, ritenendolo carente per ciò che concerne le autorizzazioni, i pareri, la valutazione dei costi-benefici, la immediata eseguibilità;

che da informazioni rese dalla direzione generale del nucleo di valutazione la regione siciliana non avrebbe fornito, benchè sollecitata, le necessarie autorizzazioni e l'indispensabile collaborazione per rendere «cantierabile» il progetto barocco Val di Noto;

che la situazione determinatasi rischia non solo di vanificare i risultati dell'iniziativa parlamentare, la volontà del Parlamento nazionale ed il lavoro intenso ed impegnativo dei comuni interessati, ma di lasciare esposto il grande patrimonio storico, monumentale ed artistico rappresentato dal barocco di Val di Noto a gravi pericoli di degrado,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) quale sia la valutazione dei Ministri in indirizzo sulla grave situazione che impedisce una concreta ed immediata operatività agli interventi di recupero e di salvaguardia del barocco di Val di Noto;

2) quali siano, in dettaglio, le motivazioni, le obiezioni e i rilievi che hanno portato il nucleo di valutazione ad esprimere parere negativo sul progetto integrato barocco Val di Noto; a tal fine gli interroganti chiedono che venga loro trasmessa dal Ministro del bilancio copia del parere negativo espresso dal nucleo di valutazione;

3) quali siano gli atti, le autorizzazioni e i pareri di competenza della regione siciliana - in quanto soggetto proponente - non forniti al nucleo di valutazione, nonchè le responsabilità specifiche del consorzio per il barocco, in ordine alla mancata approvazione, da parte del nucleo di valutazione, del progetto integrato barocco Val di Noto;

4) quali iniziative urgenti e concrete intendano assumere, ciascuno per le proprie competenze, il Ministro del bilancio ed il Ministro per i beni culturali al fine di assicurare finanziamenti adeguati, certi e rapidi tali da garantire l'operatività del progetto integrato barocco Val di Noto;

5) se non si ritenga opportuno e necessario accogliere la richiesta di un incontro urgente con il Ministro del bilancio ed il Ministro per i beni culturali, avanzata dai comuni interessati e da diversi parlamentari delle province di Siracusa e Ragusa.

(4-04072)

(14 novembre 1989)

RISPOSTA (\*). - Si fa riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, concernente il primo stralcio del progetto di restauro del «Barocco della Val di Noto», proposto al finanziamento sulle risorse FIO 1989 dalla regione Sicilia, per un ammontare di lire 216.141.000.

Gli interventi cui si riferisce la richiesta di finanziamento, che insistono su proprietà demaniali o di enti religiosi, suddivisi per comune, sono stati così individuati dalla regione proponente.

comune di Noto:

Palazzo Nicolaci  
chiesa ed ex convento di Sant'Antonio da Padova  
teatro comunale

comune di Scicli:

teatro Garibaldi  
Palazzo dei Mercedari  
strada Santa Marta e Sant'Antonio  
illuminazione corso Umberto  
Palazzo Moncada  
ex convento e chiesa di Sant'Anna  
Palazzo Polara

comune di Ragusa:

complesso ex mercato  
Ponte Vecchio  
Palazzo comunale  
ex Casa del fanciullo Santa Teresa

comune di Ispica:

chiesa delle Grazie ed Eremito  
ex mattatoio comunale  
arredo urbano centro storico  
rete fognaria  
interramento linea elettrica.

Al riguardo, si informano gli onorevoli interroganti che il suindicato progetto, in sede di istruttoria tecnico-economica compiuta dal nucleo di valutazione degli investimenti pubblici, è risultato completamente carente della documentazione (autorizzazioni e deliberazioni comunali, regionali e delle sovrintendenze) atta a dimostrare sia la disponibilità e la proprietà pubblica dei beni su cui insistono gli interventi, sia la loro immediata eseguibilità. Sono inoltre previste espropriazioni di cui non viene data alcuna indicazione idonea a chiarirne l'oggetto.

L'assenza di progetti esecutivi, o anche di massima, dei singoli interventi proposti ha precluso al nucleo non solo la verifica degli aspetti tecnico-realizzativi degli interventi stessi, ma anche della loro fattibilità.

---

(\*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

A tale proposito, si fa presente che nella scheda manca qualsiasi analisi, descrizione e/o disaggregazione dei costi, e non sono stati quantificati i costi per gli interventi già sostenuti o in fase di realizzazione sulle aree interessate (di cui viene fatto cenno), nè sono stati indicati gli altri finanziamenti ottenuti per opere riconducibili al progetto proposto.

Nella scheda progettuale è poi completamente assente l'analisi economico-finanziaria e non risulta essere stato elaborato uno studio sia per quanto attiene la domanda che l'offerta turistica nell'area barocca.

Manca, infine, una analisi delle destinazioni finali e delle modalità gestionali e di fruizione dei beni oggetto degli interventi.

Per quanto sopra esposto il nucleo ha dovuto prendere atto della impossibilità di procedere non solo alla necessaria verifica del grado di redditività dell'iniziativa, ma anche all'accertamento della sussistenza dei requisiti giuridici e tecnici riguardanti l'eseguibilità del progetto ai sensi della deliberazione CIPE del 12 maggio 1988, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 161 dell'11 luglio 1988, supplemento ordinario.

*Il Ministro del bilancio e della programmazione economica*

CIRINO POMICINO

(1° giugno 1990)

---

FILETTI. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso che la risposta fornita all'interrogazione parlamentare 4-02738 deve ritenersi totalmente insoddisfacente, l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano le motivazioni del ricorrente notevolissimo ritardo con cui si procede alla liquidazione delle competenze accessorie ai dipendenti di uffici periferici del Ministero per i beni culturali e ambientali;

quali siano le motivazioni che impediscono l'accredito diretto, nei rispettivi conti correnti bancari personali di ciascun dipendente, di dette competenze accessorie;

quali siano le motivazioni che hanno indotto il Ministero a non dare applicazione della circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri prot. UCI/5314/27720/OC del 26 novembre 1986 e, quindi, a non riconoscere gli interessi maturati sulle somme tardivamente riscosse dai dipendenti, evitando inutili ricorsi alla magistratura;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere affinché i lamentati ritardi non abbiano più a verificarsi.

(4-03948)

(18 ottobre 1989)

RISPOSTA. - In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si precisa che le amministrazioni dello Stato, centrali e periferiche, debbono ottemperare al disposto del decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1984, n. 21, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 59 del 29 febbraio 1984, dalla cui lettura, all'articolo 1, primo capoverso, si evince che per la riscossione di titoli di spesa dello Stato, secondo le modalità di cui alla lettera b) del sopracitato articolo, necessita la richiesta scritta del creditore.

Relativamente al secondo punto dell'interrogazione parlamentare, concernente la disapplicazione della circolare n. 153592 dell'11 luglio 1987 del Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello Stato - IGOP - si comunica al riguardo che i ritardi denunciati non rientrano, a parere di questo Ministero, nell'ipotesi della circolare sopra menzionata.

Infatti, la competente Direzione generale per gli affari generali amministrativi e del personale del Ministero provvede ad emettere gli ordini di accreditamento a favore dei funzionari delegati sugli appositi capitoli di bilancio, dopo l'approvazione dell'esercizio finanziario e, pertanto, in ossequio alle disposizioni del codice civile, l'obbligazione di questa amministrazione deve ritenersi adempiuta con l'emissione dei relativi mandati di pagamento.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali*

FACCHIANO

(22 maggio 1990)

---

GALEOTTI, MARGHERITI, TEDESCO TATÒ. - *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dell'agricoltura e delle foreste.* - Per conoscere:

1) i criteri seguiti nell'assegnazione del FIO, considerato che le richieste per la distribuzione irrigua ed il riordino fondiario nel comprensorio della Valdichiana e Alta Valtiberina, nonostante il parere favorevole della regione Toscana e del nucleo tecnico di valutazione, sono state accolte per appena un quarto del loro ammontare;

2) le ragioni che hanno determinato il mancato finanziamento del completamento della «galleria di valico» delle opere di distribuzione principale della diga Montedoglio, nonché delle casse di compensazione, compresa la diga delle Chiassaccia.

Essi chiedono, inoltre, se non si ritenga utile nel prossimo futuro di garantire, nell'ambito della legge pluriennale di spesa per il piano agricolo nazionale, finanziamenti annuali per tutti i lavori di adduzione e distribuzione irrigua e di riordino fondiario, indispensabile allo scopo di completare le opere ed assicurare la distribuzione delle acque in concomitanza con il collaudo delle opere stesse.

(4-00258)

(5 agosto 1987)

RISPOSTA. - A seguito di delega della Presidenza del Consiglio dei ministri si risponde all'interrogazione in oggetto, comunicando quanto segue.

1) Con deliberazione CIPE del 12 maggio 1988, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 144 del 21 giugno 1988, è stato ammesso al finanziamento FIO il progetto presentato dalla regione Toscana per l'irrigazione e il riordino fondiario nelle aree dominate dal complesso di Montedoglio, lotto funzionale della Val Tiberina, distretti irrigui 1, 2 e 3.

2) Il progetto relativo ai distretti irrigui 4, 6 e 7 dello stesso lotto funzionale della Val Tiberina non è stato finanziato in quanto,

dall'esame effettuato dal nucleo di valutazione degli investimenti pubblici, è risultato «non valutabile» per carenza espositiva, insufficiente descrizione dei costi e dei benefici, nonché per inesatta e incoerente trattazione dell'intera problematica.

3) Il terzo progetto presentato dalla regione Toscana, per la realizzazione delle reti secondarie dei distretti irrigui della Val di Chiana, non è stato finanziato perchè, dall'esame del nucleo di valutazione degli investimenti pubblici, è risultato privo del requisito essenziale della immediata eseguibilità (esecuzione dell'opera subordinata alla realizzazione della condotta adduttrice dell'invaso di Montedoglio).

4) Il progetto presentato dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste per il completamento del secondo lotto della condotta di adduzione alla Val Tiberina non è stato finanziato perchè ritenuto, dal nucleo di valutazione degli investimenti pubblici, «non proponibile»: infatti l'entrata in funzione della diga di Montedoglio, provocando un effetto di regimazione del fiume Tevere (che scorre in prossimità della parte di condotta di cui si chiedeva il finanziamento) consente di procedere con migliori risultati nella pratica irrigua già attualmente in essere piuttosto che realizzando l'opera proposta.

5) Il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, posto che la «galleria di valico» è stata nel frattempo ultimata con i finanziamenti recati dalla legge 8 novembre 1986, n. 752, ed allo scopo di consentire la prosecuzione dei lavori di adduzione delle acque dalla diga di Montedoglio per la Val di Chiana (e quindi la concreta utilizzazione delle acque nella piana aretina), ha chiesto un finanziamento di 48,563 miliardi sui fondi FIO 1989. Il CIPE, con la deliberazione 19 dicembre 1989, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 13 del 17 gennaio 1990, ha concesso il finanziamento limitatamente a 20 miliardi, cosicché è stato possibile autorizzare l'appalto di una prima parte delle opere. Fra queste ultime non è compresa la diga della Chiassaccia, essendo ancora in corso l'istruttoria del relativo progetto esecutivo.

6) Infine, per quanto concerne l'auspicata possibilità di un intervento inteso a garantire, nell'ambito della legge pluriennale di spesa per il Piano agricolo nazionale, il completamento dei lavori di adduzione e distribuzione irrigua in questione, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste fa presente che l'intervento statale è stato particolarmente rilevante in rapporto alle dotazioni finanziarie destinate al settore. Infatti, nel quadriennio 1986-1989, sono stati attribuiti cospicui finanziamenti all'Ente irriguo di Arezzo, pari al 40 per cento degli stanziamenti iscritti in bilancio (138,2 miliardi su 345).

*Il Ministro del bilancio e della programmazione economica*

CIRINO POMICINO

(23 maggio 1990)

---

IANNIELLO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti, del lavoro e della previdenza sociale, delle partecipazioni statali e delle finanze.* - Per sapere se si ritengano ulteriormente compatibili le sub-concessioni commerciali nei principali aeroporti

italiani alla «Dufrital», per la gestione in regime di monopolio dei *duty free shop*, alla luce delle seguenti considerazioni:

come mai e per quali particolari «privilegi» le sub-concessioni in esclusiva negli aeroporti del nostro Paese siano state cedute per un corrispettivo (*royalties*) rispettivamente del 20 per cento a Capodichino (Napoli), del 25 per cento a Milano e del 30 per cento a Roma contro il 40 per cento che viene invece normalmente corrisposto all'estero, come ad esempio a Francoforte e a Londra;

fino a quando sia lecito assumere atteggiamenti apertamente antisindacali e in violazione dello Statuto dei lavoratori come recentemente è avvenuto nell'aeroporto di Capodichino (Napoli) con il licenziamento in tronco del signor Gerardo Pagano, reo soltanto di non appartenere all'area politica in cui opera la società;

perchè mai gli acquisti per i negozi gestiti a Capodichino vengano interamente effettuati nel Nord, senza rispettare neppure le riserve di legge per il Mezzogiorno, nonostante vi sia la possibilità di approvvigionamenti a prezzi competitivi anche nel Sud;

in base a quale speciale prerogativa in oltre otto anni di gestione in esclusiva dei *duty free shop* a Capodichino non sia stato effettuato alcun investimento, nonostante gli ingenti profitti realizzati;

perchè mai, pur avendo acquisito una sub-concessione pubblica per un corrispettivo di estremo «favore», la «Dufrital» abbia introdotto l'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro del commercio, riducendo così il costo del personale dipendente di circa il 30 per cento rispetto al preesistente contratto di lavoro aeroportuale, senza riconoscere alcun vantaggio aggiuntivo alla società concedente (GESAC spa);

per quale motivo la direzione della citata società concedente (GESAC spa) abbia proposto al Consiglio di amministrazione l'ampliamento di oltre 30 metri quadrati dell'area ceduta in regime di concessione alla «Dufrital» pur essendo prossima la scadenza dell'attuale convenzione.

L'interrogante chiede in particolare di sapere:

se ed in qual modo siano stati operati o s'intendano operare rigorosi controlli sulla predetta società attraverso i competenti organi: Ispettorato del lavoro, Dogana, Guardia di finanza dell'Ufficio italiano cambi (UIC) e Civilavia allo scopo di raccogliere obiettivi criteri di valutazione sulla condotta anche fiscale della «Dufrital» nel nostro Paese;

se, infine, non si ritenga di sospendere con effetto immediato tutte le sub-concessioni commerciali alla «Dufrital» in attesa dell'esito della richiesta verifica.

(4-03356)

(16 maggio 1989)

IANNIELLO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti, del lavoro e della previdenza sociale, delle partecipazioni statali e delle finanze.* – Per sapere:

se si ritengano ulteriormente compatibili le subconcessioni commerciali nei principali aeroporti italiani alla Dufrital, per la

gestione in regime di monopolio dei *duty free shop*, alla luce delle seguenti considerazioni:

come mai e per quali particolari «privilegi» le subconcessioni in esclusiva negli aeroporti del nostro paese sono state cedute per un corrispettivo (*Royalties*) rispettivamente del 20 per cento a Capodichino (Napoli), del 25 per cento a Milano e del 30 per cento a Roma contro il 40 per cento che viene invece normalmente corrisposto all'estero, come ad esempio a Francoforte (Germania) e a Londra (Inghilterra);

fino a quando è lecito assumere atteggiamenti apertamente antisindacali e in violazione dello Statuto dei lavoratori, come recentemente è avvenuto nell'aeroporto di Capodichino con il licenziamento in tronco del signor Gerardo Pagano, reo soltanto di non appartenere all'area politica in cui opera la società;

perchè mai gli acquisti per i negozi gestiti a Capodichino vengono interamente effettuati nel Nord, senza rispettare neppure le riserve di legge per il Mezzogiorno, nonostante vi sia la possibilità di approvvigionamenti a prezzi competitivi anche nel Sud;

in base a quale speciale prerogativa in oltre otto anni di gestione in esclusiva dei *duty free shop* a Capodichino non è stato effettuato alcun investimento, nonostante gli ingenti profitti realizzati;

perchè mai, pur avendo acquisito una subconcessione pubblica per un corrispettivo di estremo «favore», ha introdotto la applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro del commercio, riducendo così il costo del personale dipendente di circa il 30 per cento rispetto al preesistente contratto di lavoro aeroportuale senza riconoscere alcun vantaggio aggiuntivo alla società concedente (GESAC spa);

per quale motivo la direzione della citata società concedente (GESAC spa) ha proposto al consiglio di amministrazione l'ampliamento di oltre 30 metri quadrati dell'area ceduta in regime di concessione alla Dufrital pur essendo prossima la scadenza dell'attuale convenzione.

L'interrogante chiede in particolare di sapere:

se ed in qual modo siano stati operati o s'intenda operare rigorosi controlli sulla predetta società attraverso i competenti organi (ispettorato del lavoro, dogana, Guardia di finanza dell'Ufficio italiano cambi e Civilavia), allo scopo di raccogliere obiettivi criteri di valutazione sulla condotta anche fiscale della Dufrital nel nostro paese;

se, infine, non si ritenga di sospendere con effetto immediato tutte le subconcessioni commerciali della Dufrital in attesa dell'esito della richiesta verifica.

(4-03696)

(27 luglio 1989)

RISPOSTA (\*). - I controlli effettuati dall'ispettorato del lavoro in ordine alla spa Dufrital, che gestisce presso gli aeroporti di Roma, Napoli e Milano la vendita di articoli vari, in esenzione doganale e/o IVA (*duty free shop*), non hanno fatto emergere violazioni alle norme recate dalla legislazione sociale.

È risultato che le subconcessioni di spazi aeroportuali sono state affidate alla spa Dufrital a seguito di pubbliche gare di appalto secondo

---

(\*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

il criterio dell'offerta più conveniente. Le condizioni previste nelle singole convenzioni con riguardo al corrispettivo dovuto dalla subconcessionaria tengono conto delle singole realtà aeroportuali in relazione al volume di traffico, alla tipologia del transito e alla merce maggiormente richiesta dai potenziali acquirenti.

Con specifico riguardo alle *royalties* applicate, il Ministero delle partecipazioni statali ha messo in evidenza come esse siano in stretto rapporto con i margini del gestore del *duty free shop*, tanto più ampi quanto più elevato è l'ammontare delle imposte gravanti sulle medesime merci nel mercato interno. Laddove le imposte indirette si caratterizzano per la loro particolare pesantezza (e ciò si realizza per esempio con riguardo ai liquori in Germania ed in Inghilterra, paesi nei quali essi sono gravati da imposte di gran lunga più pesanti rispetto a quelle vigenti in Italia) è possibile praticare *royalties* più elevate la cui applicazione consente comunque al gestore del *duty free shop* di mantenersi competitivo rispetto al mercato interno.

La Dufrital, che provvede all'approvvigionamento secondo libere valutazioni di mercato, offre in vendita, in tutti i propri esercizi, anche prodotti tipici della regione Campania, quali «cammei», gioielli di corallo ed i «Capodimonte», acquistati dalle aziende campane per un ammontare annuo complessivo pari a circa lire 500.000.000.

In ordine al contratto collettivo nazionale di lavoro applicato non sono state rilevate irregolarità poichè la disciplina collettiva relativa al lavoro dei dipendenti da aziende commerciali risulta appropriata alla attività svolta dalla spa Dufrital la quale è prettamente commerciale e non finalizzata ai servizi aeroportuali. Anche ai fini contributivi l'azienda è stata inquadrata dall'INPS nel settore commercio. Dalle dichiarazioni rese dai rappresentanti sindacali aziendali in servizio presso l'aeroporto di Milano-Linate da circa venti anni, e quindi da epoca precedente alla acquisizione della subconcessione da parte della spa Dufrital, è risultato, altresì, che agli addetti al *duty free shop* è stato sempre applicato il contratto collettivo nazionale di lavoro del settore commercio.

Per quanto concerne gli investimenti eseguiti, la società subconcessionaria ha fatto presente di averne operati nel corso dell'anno 1988 per un ammontare di oltre lire 400.000.000 con riferimento all'esercizio di Napoli, per il cui ampliamento ha anticipato il capitale necessario.

I lavori sono stati eseguiti, previa autorizzazione della GESAC e nonostante fosse imminente la scadenza del rapporto di subconcessione, allo scopo di adeguare l'area di vendita all'incremento del normale flusso di passeggeri ed in previsione di quello eccezionale atteso in occasione della disputa dei campionati mondiali di calcio «Italia 90».

In ordine infine al licenziamento del signor Gerardo Pagano, addetto al *duty free shop* di Capodichino, gli accertamenti svolti hanno consentito di escludere l'ipotizzata natura discriminatoria.

Il dipendente, comunque, a seguito di composizione bonaria del giudizio da lui promosso, è stato reintegrato nel posto di lavoro ed ha ripreso servizio in data 12 settembre 1989.

Poichè i fatti che avevano occasionato il licenziamento sono stati giudicati dall'ispettore del lavoro procedente suscettibili di valutazione in sede penale (attenendo essi alla ipotizzata alterazione di documenti

comprovanti l'orario di lavoro svolto da altro dipendente), in relazione agli stessi è stato redatto ed inoltrato alla procura della Repubblica apposito rapporto giudiziario.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*  
DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

LEONARDI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere:

in relazione alla visita effettuata dal Ministro interrogato il 18 aprile 1989 allo scalo merci di Domo 2, quale sia lo stato di avanzamento dei lavori, entro quale data si prevede che detto impianto sarà pienamente funzionante e quali possano essere i riflessi sulla economia della zona ossolana derivanti dal medesimo;

quale azione intenda svolgere a livello nazionale ed internazionale per favorire il raddoppio del traforo del Sempione e quali siano le prospettive di realizzazione di tale opera.

(4-03308)

(3 maggio 1989)

RISPOSTA. – Attraverso il transito ferroviario del Sempione, aperto all'esercizio nel 1906, annualmente passano 3-4 milioni di persone e circa 3 milioni di tonnellate di merci.

Le ferrovie svizzere ed italiane curano il mantenimento dell'efficienza delle infrastrutture, adeguandone via via la strumentazione e la dotazione di impianti.

In linea con lo sviluppo dei trasporti, che gli studi di pianificazione europea prospettano per gli anni futuri in un impegno di traffico merci in transito per il Sempione di 12 milioni di tonnellate all'anno, da entrambi i versanti si sono intrapresi nuovi investimenti per avere pronte in tempo utile le infrastrutture necessarie.

Si rileva d'altra parte chiarezza di intenti a livello internazionale in ordine ai nuovi valichi di transito alpini, tra cui quello del Sempione-Lotschberg, per il quale sarà necessario destinare apposite risorse per l'attivazione degli interventi nei prossimi anni. In tal senso si sono espresse anche le competenti commissioni della Camera e del Senato, in sede di formulazione del recente parere sul piano di ristrutturazione presentato dall'amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato.

Ad oggi l'ente Ferrovie dello Stato ha attivato numerose opere di potenziamento del transito ferroviario che, oltre ai necessari adeguamenti delle opere d'arte e dell'armamento, riguardano l'installazione di moderne strumentazioni per la regolazione della circolazione dei treni sulle linee:

Domodossola-Arona-Gallarate-Rho-Milano (a doppio binario con traffico notevole) sulla quale si è installato il blocco automatico banalizzato con ripetizione in macchina dei segnali di linea;

Domodossola-Premosello-Novara e Arona-Santhià (entrambe a semplice binario, la prima costituente la direttrice preferenziale per Genova e la seconda itinerario alternativo per Torino) sulle quali si

procede ad installare il comando del traffico centralizzato ed all'ammmodernamento dei sistemi di chiusura dei passaggi a livello; il comando del traffico centralizzato è già in funzione da Santhià ad Arona, mentre da Premosello a Novara se ne prevede l'attivazione con il prossimo orario estivo.

Sono altresì in corso i lavori per la sistemazione della galleria fra Varzo e Preglia, in corrispondenza del Rio Rido, per consolidare e stabilizzare i terreni attraversati.

Il provvedimento più importante dell'ente Ferrovie dello Stato riguarda l'adeguamento del cardine del sistema del Sempione, ossia la stazione internazionale di Domodossola, con la costruzione del nuovo impianto di smistamento merci, convenzionalmente detto di Domo 2, localizzato nel territorio dei vicini comuni di Beura e Villadossola.

Su una superficie di circa 900.000 metri quadrati saranno posati 66 chilometri di binari nel complesso dei vari settori dello scalo: fasci arrivi, partenze, transiti, ricovero, di carico-scarico e per la riparazione dei carri; il tutto completato con fabbricati per i vari uffici e servizi (circa 180.000 metri cubi) nonché con attrezzature adeguate e con moderni impianti di sicurezza e segnalamento (ACEI). Lo scalo sarà collegato a nord con Domo 1 a mezzo di una linea indipendente a doppio binario, attrezzata con sistema di trazione svizzero, oltre ad un raccordo diretto con la linea principale per la circolazione delle locomotive delle Ferrovie dello Stato; a sud il collegamento avverrà tramite un raccordo a doppio binario confluyente sulla linea per Arona-Milano/Novara con un bivio a valle della stazione di Beura.

La «prima fase funzionale» comprenderà tutti gli interventi necessari a realizzare quanto occorre per l'attivazione di tutti i processi operativi atti a rendere lo scalo pienamente efficiente e funzionale per un movimento di 6 milioni di tonnellate annue di merce. I finanziamenti complessivi per il nuovo scalo ammontano finora a 437 miliardi, compresi i lavori già eseguiti, quelli in corso e quelli di prossimo affidamento. Anche la CEE ha concesso un contributo di 7 milioni di ECU.

Negli anni 1980-83 l'ente Ferrovie dello Stato ha eseguito i lavori preliminari, ossia: deviazione del fiume Toce e sistemazione degli argini, predisposizione della sede ed opere stradali di collegamento con la viabilità esistente.

Sono da tempo in attività i cantieri per l'esecuzione dei restanti lavori per le opere civili (sede, opere d'arte e fabbricati) affidati dall'ente all'associazione temporanea «Domo 2», composta dalle imprese Girola, E. Romagnoli e F.lli Poscio, che curerà pure i lavori d'armamento e di elettrificazione; i lavori per l'impianto ACEI per la manovra degli scambi e per la regolazione della circolazione dei treni sono affidati alla società Wabco Westinghouse.

Il programma esecutivo temporale dei lavori è congegnato in modo da poterli ultimare entro il 1991, in tempo utile per aprire all'esercizio gli impianti della «prima fase funzionale» in anticipo rispetto all'epoca di saturazione dell'attuale capacità di transito del Sempione.

Circa l'organizzazione d'esercizio del futuro complesso di impianti di Domodossola, l'ente Ferrovie dello Stato ha riferito che nella progettazione del nuovo scalo è stato seguito il criterio di realizzare un impianto con tutte le funzioni occorrenti per il traffico merci, ma

complementare e senza duplicazioni rispetto alle funzioni da svolgere in futuro negli attuali impianti di Domo 1.

A regime, a Domo 2 si svolgeranno tutte le operazioni inerenti i trasporti merci a carro e di messaggerie di transito e locale, comprese le operazioni di manovra per la composizione di treni di penetrazione per le località di destinazione dei trasporti, ovvero per i centri di smistamento ferroviari posti a monte ed a valle; a Domo 1, oltre ad alcune funzioni merci specializzate, essenzialmente resterà il traffico viaggiatori, di cui si potrà migliorare l'efficienza utilizzando i margini di capacità degli impianti esistenti. Con tale suddivisione di compiti si neutralizzeranno i reciproci conflitti, specie in occasione di punte di traffico o anomalie tecniche, assicurando una maggiore scorrevolezza globale ai due flussi viaggiatori e merci, coordinandone l'esercizio con logica unitaria.

Il risultato finale sarà la realizzazione di una grande stazione internazionale comune, completa di tutti i servizi ferroviari, sanitari e commerciali propri degli scali comuni di confine, e dotata delle occorrenti abilitazioni per lo svolgimento in essa di tutte le corrispondenti operazioni doganali al servizio dei due paesi confinanti.

Con il nuovo impianto di Domo 2, l'adeguamento di Domo 1 e con le accennate nuove strumentazioni di linea, l'ente Ferrovie dello Stato intende incrementare la capacità di traffico nella misura voluta per il previsto *plafond* assegnato al Sempione, migliorare la regolarità di marcia dei treni e la loro velocità commerciale, nonché lo *standard* di sicurezza ed ottenere altresì riflessi positivi sulle condizioni di lavoro del personale tutto.

La conformazione dell'impianto consentirà, in futuro, l'adeguamento delle infrastrutture per incrementarne la potenzialità fino a 12 milioni di tonnellate di merce in transito all'anno, mediante la costruzione, in sedime già predisposto, del fascio direzioni (40 binari), della sella di lancio, compresa la relativa automazione, ed il completamento del fascio partenze (12 binari in più) per un'ulteriore spesa di 100 miliardi.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(16 maggio 1990)

LIBERTINI, VISCONTI, GIUSTINELLI, SPOSETTI. - *Al Ministro delle partecipazioni statali.* - Premesso:

che dal 1982 sono operanti nel nostro paese le tariffe obbligatorie di trasporto a forcella;

che lo scopo principale delle tariffe era quello di tutelare le imprese di autotrasporto, notoriamente considerate più deboli nei confronti della committenza, che utilizzando agenzie di intermediazione sfruttano le imprese di autotrasporto anche con un pagamento di tariffe che sono inferiori mediamente del 30 per cento a quelle previste;

che, in relazione allo stato di difficoltà del settore siderurgico, le associazioni di categoria degli autotrasportatori avevano offerto un «accordo particolare» e dilazioni per il pagamento;

che, nonostante la possibilità offerta, i responsabili del settore trasporti non rispettano neppure i contenuti degli accordi che di volta in volta si sono sottoscritti;

che la magistratura nei contenziosi ha sempre riconosciuto il maturarsi degli interessi sugli interessi maturati,

gli interroganti chiedono di sapere se si intenda intervenire affinché da parte delle aziende a partecipazione statale siano rispettate le disposizioni di legge, non potendosi consentire che le aziende a partecipazione pubblica non rispettino disposizioni di legge e favoriscano il proliferare di inqualificabili azioni di sfruttamento degli operatori economici più deboli.

(4-03323)

(3 maggio 1989)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri anche a nome del Ministro delle partecipazioni statali.

Si riferisce che le società del gruppo EFIM, che utilizzano servizi di autotrasporto, si avvalgono di primarie ditte del settore, nel rispetto delle tariffe vigenti.

In particolare la società SIV ha stipulato accordi economici collettivi con le associazioni degli autotrasportatori in conformità ad una precisa facoltà di deroga prevista all'articolo 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982, attuativo della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Detti accordi (accordo nazionale economico del 20 marzo 1985 e quello regionale dell'8 maggio 1984) sono stati ritualmente notificati a questo Dicastero ed alle associazioni dei vettori.

Inoltre, dal 1° marzo 1988, la SIV ha affidato la distribuzione dei propri prodotti alla DI-Glass spa che ha provveduto a stipulare i contratti di trasporto nel rispetto delle norme sulle tariffe per i trasporti di merci su strada per conto di terzi, eseguiti sul territorio nazionale.

Peraltro, con l'accordo raggiunto in data 13 ottobre 1989, tra i rappresentanti della Feracciai e delle associazioni rappresentative dei vettori, le problematiche esposte nell'interrogazione possono considerarsi superate.

*Il Ministro dei trasporti*

**BERNINI**

(15 maggio 1990)

---

LOTTI, LIBERTINI, VISCONTI, SENESI, GIUSTINELLI, BISSO, PINNA, GALEOTTI. - *Ai Ministri dei trasporti e del turismo e dello spettacolo.* - Premesso:

che la sciagura aerea delle Azzorre con il suo tragico bilancio di 144 morti, di cui 137 italiani, ripropone con drammaticità il problema della sicurezza aerea;

che dalle informazioni sino ad ora disponibili e da testimonianze dirette pare accertato che il disastro sia imputabile alla spietata concorrenza tra le diverse compagnie che, portata alle estreme

conseguenze, sfrutta al massimo uomini e mezzi determinando situazioni di oggettivo pericolo;

che tale situazione va progressivamente aggravandosi a seguito del processo di *deregulation* che, sviluppatosi soprattutto negli Stati Uniti, ha portato al proliferare di improvvisate numerose compagnie di volo, con il conseguente formarsi di una vera e propria giungla nel mercato del turismo;

che si rende necessario tutelare i cittadini indotti dalle basse tariffe praticate e in assenza di puntuali informazioni sulla affidabilità di agenzie di viaggi e di compagnie aeree ad optare per voli *charter* che non danno alcuna garanzia circa le più elementari norme di sicurezza,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali misure il Ministro dei trasporti intenda adottare al fine di vigilare sulla sicurezza dei voli in partenza o in arrivo dal o nel territorio nazionale sino all'eventuale loro proibizione in assenza di adeguate garanzie;

come intenda operare affinché in Italia non abbiano a determinarsi le condizioni di insicurezza dei voli conseguenti alla *deregulation* che va progressivamente espandendosi in numerosi paesi;

se il Ministro del turismo e dello spettacolo non ritenga opportuno, d'intesa col Ministro dei trasporti, porre in essere iniziative di informazioni di massa che possano opportunamente indirizzare le scelte dell'utenza e intervenire sulle agenzie turistiche, anche attraverso la necessaria vigilanza, per garantire il massimo di serietà nel loro operato anche in relazione all'affidabilità dei vettori utilizzati.

(4-02866)

(9 febbraio 1989)

RISPOSTA. - L'attività *charter* in Italia è disciplinata dalla legge 11 dicembre 1980, n. 862, e dal relativo regolamento, decreto ministeriale 18 giugno 1981 e successive modificazioni, che assicurano un quadro di certezza normativa nei limiti della compatibilità con il pubblico servizio aereo di linea.

La Direzione generale dell'aviazione civile effettua i controlli e le operazioni per i voli *charter* anche preventivamente in conformità con le vigenti disposizioni, interne ed internazionali.

Per ottenere le autorizzazioni per voli *charter* le compagnie straniere devono essere accreditate dalle competenti autorità dello Stato di appartenenza, con attestazione che ha effetto di sostanziare la certificazione dell'affidabilità tecnico-operativa dell'impresa.

La Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale stabilisce in particolare, per quanto concerne i controlli sull'efficienza degli aeromobili e degli equipaggi, che ciascuno Stato contraente è impegnato a riconoscere validità ai certificati di navigabilità, ai brevetti e alle licenze rilasciate o convalidate dallo Stato di immatricolazione dell'aeromobile.

Non è esclusa, invero, la facoltà di ciascun paese di esercitare in sede aeroportuale controlli sul possesso e sulla validità delle prescritte certificazioni degli aeromobili e degli equipaggi.

Al riguardo riesce difficile configurare un sistema di regole internazionali diverso da quello attuale, che creerebbe gravi intralci all'esplicazione dei servizi, ammesso e non concesso che i competenti organi di ciascun paese abbiano la concreta possibilità di effettuare i controlli tecnici non solo sugli aeromobili del proprio registro aeronautico ma anche su tutti quelli delle compagnie straniere.

In ambito CEE non esiste ancora alcuna specifica normativa sulla sicurezza del volo, per cui tutti i paesi membri della Comunità sono vincolati con la normativa ICAO.

In merito alla tragedia delle Azzorre, si rappresenta che, dalle indagini condotte dalle autorità portoghesi, allo stato attuale, non risultano imputabili all'aeromobile avarie o malfunzionamenti tali da avere provocato l'incidente stesso, che purtroppo si è innescato per una serie di errori umani, non corretti in tempo, da parte del controllore di volo e dell'equipaggio di condotta.

Questa amministrazione ha avviato, inoltre, contatti con il Ministero del turismo e dello spettacolo per porre in essere azioni immediate e coordinate volte ad assicurare la migliore protezione dell'utenza anche sotto il profilo della massima informazione e trasparenza sui prodotti turistici *charter*.

*Il Ministro dei trasporti*

**BERNINI**

(16 maggio 1990)

---

**MARGHERITI.** - *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* - Premesso che lo storico e monumentale palazzo Chigi di San Quirico D'Orcia, in provincia di Siena, da decenni in stato di abbandono, rischia ormai, in conseguenza dei ricorrenti crolli di pezzi di tetto, il disfacimento di gran parte degli affreschi interni e perfino la stabilità fisica di parti dell'immobile;

considerato che, ove ciò si verificasse in concreto, San Quirico, la Val d'Orcia ed il paese perderebbero un patrimonio di grande valore storico-monumentale;

visto che il comune di San Quirico d'Orcia, onde evitare l'ulteriore deterioramento, nel 1984 acquistò il palazzo, provvide, con le proprie scarsissime risorse finanziarie, ad alcune immediate opere per ripristinare le parti del tetto che erano crollate e predispose un progetto di consolidamento e restauro chiedendone, tramite la regione Toscana, l'ammissione al finanziamento del FIO (Fondo di investimenti occupazione);

constatato che, nonostante il nucleo di valutazione del FIO avesse espresso parere favorevole sul progetto, il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) lo escluse dal finanziamento, impedendo così l'avvio anche dei lavori più urgenti;

preso atto della peggiorata situazione dell'immobile, nel cui tetto si è aperta una nuova grossa voragine che ha distrutto gran parte del soffitto del salone centrale;

considerato infine che il comune di San Quirico d'Orcia ha ripresentato domanda al FIO per il finanziamento del progetto, che la regione Toscana ha inviato al CIPE una propria delibera in cui assegna

priorità nei finanziamenti al progetto in questione e che sarebbe davvero irresponsabile lasciare ancora per mesi palazzo Chigi senza almeno il rifacimento del tetto,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover proporre al CIPE, anche a stralcio sul pacchetto complessivo dei progetti presentati, l'urgente esame e finanziamento di quello inerente il consolidamento, il recupero e il restauro del palazzo Chigi di San Quirico d'Orcia, trattandosi, a questo punto, di un vero e proprio salvataggio *in extremis*, per il quale la corsa contro il tempo è d'obbligo.

(4-03989)

(25 ottobre 1989)

RISPOSTA. - Si fa riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, concernente il progetto di restauro del Palazzo Chigi di San Quirico d'Orcia (Siena), proposto al finanziamento sulle risorse FIO 1989 dalla regione Toscana.

Al riguardo, si informa l'onorevole interrogante che il suindicato progetto, benchè valutato favorevolmente dal nucleo di valutazione degli investimenti pubblici, non è stato finanziato dal CIPE che, nel ripartire il Fondo, ha dovuto tenere conto dell'esigenza di una equilibrata ripartizione territoriale e settoriale, anche con riferimento alle assegnazioni effettuate negli anni precedenti.

Di quanto sopra è stata data motivazione nelle premesse della deliberazione che il CIPE ha adottato il 19 dicembre 1989, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 13 del 17 gennaio 1990.

Allo stato il progetto, essendo stato dichiarato ammissibile dal nucleo di valutazione, e quindi riconosciuto come immediatamente eseguibile, potrebbe essere finanziato, qualora ricorressero le condizioni di cui al punto 14, lettera *b*), della citata deliberazione 19 dicembre 1989 (conseguimento di economie da parte della regione nella realizzazione di altri progetti finanziati dal CIPE) ed al punto 23 della stessa deliberazione CIPE (finanziamento prioritario su altri fondi disponibili della regione non destinati per legge a specifici progetti).

*Il Ministro del bilancio e della programmazione economica*

CIRINO POMICINO

(1° giugno 1990)

NIEDDU. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che dalle notizie che sono state riportate anche dalla stampa si apprende che nel piano di ristrutturazione operativa delle Ferrovie dello Stato era stato previsto che la stazione di Avezzano, fulcro dell'asse Roma-Pescara, dovesse rappresentare una delle cinque «unità produttive» del compartimento di Roma;

considerato che da analisi svolte nel settore risulta che i parametri adoperati nella valutazione di Avezzano quale unità produttiva sussistono attualmente e per la precisione sono quantificabili nelle seguenti cifre:

incasso movimento passeggeri: lire 1.378.000.000 nei primi nove mesi del 1989, con un minimo di viaggiatori in partenza di circa

450.000 persone cui aggiungere il movimento giornaliero di studenti e lavoratori pendolari;

incasso settore merci: lire 4.000.000.000, con un movimento pari a circa 50.000 tonnellate nei primi nove mesi del 1989, con alta potenzialità di incremento considerata la realtà produttiva del Fucino;

efficienza degli impianti e dei servizi e personale tecnicamente preparato;

atteso che la formazione della summenzionata quinta unità produttiva sta procedendo, al contrario di quanto previsto, prendendo come base la stazione di Sulmona,

l'interrogante chiede di conoscere quali siano i criteri che hanno indotto alla modificazione dei programmi originari e se non si ritenga opportuno procedere ad accurate indagini tese a verificare la rispondenza delle caratteristiche della stazione di Avezzano ai parametri richiesti per la formazione delle unità produttive al fine di non operare trattamenti discriminatori fra i due impianti in questione.

(4-04154)

(29 novembre 1989)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che con l'istituzione delle unità di produzione compartimentali è stata attuata una diversa struttura organizzativa per raggiungere quale fine primario l'aumento del livello qualitativo del servizio offerto alla clientela.

È possibile raggiungere tale scopo, sia per il trasporto merci che viaggiatori, attraverso una gestione ottimale di tutte le risorse, sia di personale che di mezzi, assegnate ad una determinata linea ferroviaria, tratta o relazione significativa.

Le unità di produzione devono essere intese come gestione di tali risorse, prescindendo dalla sede del dirigente responsabile.

In tale quadro, la stazione di Avezzano non risulta, pertanto, in alcun modo penalizzata.

L'ente ha, comunque, fatto presente che attualmente tutte le unità di produzione del compartimento di Roma hanno come sede Roma.

*Il Ministro dei trasporti*

BERNINI

(16 maggio 1990)

PERUGINI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che non è cambiato niente nella preparazione dei pasti che vengono distribuiti nei vagoni-ristorante dei treni rapidi, l'interrogante chiede di sapere:

se la sostituita società Wagon Lits corrisponda a quella denominata «Ristofer» che, oggi, gestisce il servizio,

se non è la stessa società, come si componga l'attuale assetto societario.

(4-03331)

(4 maggio 1989)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha riferito che dal 1° marzo 1989 la gestione dei servizi di ristorazione su treni, svolta in precedenza

in regime di monopolio dalla Compagnia internazionale delle carrozze letti e del turismo (CICLT), è stata affidata a due società:

la Ristofer spa, controllata dalla CICLT, per la ristorazione sulle carrozze ristorante, su parte dei treni ETR 450 (Pendolini) e per il servizio minibar (carrelli);

la Serfer srl, controllata dalla GEMEAZ, per la ristorazione sulle carrozze *self service* con annesso servizio di minibar e sulla rimanente parte dei treni ETR 450.

I contratti stipulati con la Ristofer spa e la Serfer srl, scaduti il 31 dicembre 1989, sono stati prorogati fino al 28 febbraio 1990. Pertanto con decorrenza 1° marzo 1990 i servizi di ristorazione sono stati affidati alla Agape spa di Milano, prescelta a seguito di trattativa privata plurima.

L'ente Ferrovie dello Stato ha peraltro precisato che i generi alimentari distribuiti a bordo dei treni dalle società di ristorazione Ristofer e Serfer venivano forniti già preparati e confezionati da imprese specializzate esterne.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(16 maggio 1990).

---

PERUGINI, COVELLO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere con cortese urgenza se risponda al vero che l'ATI, nella mappa dei collegamenti aerei per alcuni centri europei, non ha previsto alcuna inclusione degli aeroporti della Calabria.

(4-04034)

(7 novembre 1989)

RISPOSTA. - Il programma estivo della rete dei collegamenti ATI prevede l'effettuazione del nuovo volo giornaliero Sant'Eufemia Lamezia-Bologna via Napoli, che, oltre a favorire il traffico calabrese per le due destinazioni nazionali, consentirà all'utenza della Calabria anche prosecuzioni internazionali.

Infatti gli orari del collegamento Sant'Eufemia Lamezia-Napoli consentono l'immediata coincidenza nel capoluogo campano con i voli internazionali giornalieri per Londra e Francoforte e, dal 1° settembre 1990, per Parigi, in analogia a quanto avviene per Palermo, Catania e Bari.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(16 maggio 1990)

---

PERUGINI, DONATO, MURMURA, COVELLO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere se sia a conoscenza:

a) che il notevole ritardo nei voli di ogni giorno da Lamezia Terme per Roma e viceversa e da Lamezia Terme per Milano e viceversa è divenuto un insopportabile dato costante;

b) che assai frequentemente i passeggeri sono costretti a restare dentro l'aeromobile in sosta perchè altrettanto frequentemente si verificano errori materiali nella spedizione dei bagagli e che essi, poi, sono costretti, dichiarate finalmente le ragioni inutilmente prima chieste, a scendere per riconoscere il loro bagaglio (da ultimo, tale fatto è accaduto la sera del 21 novembre 1988 sul volo Lamezia Terme-Roma, che doveva partire alle 20,05 ed è partito alle 21,45);

c) che, all'inizio del periodo estivo dell'anno in corso, è stata data informazione che sulle linee suddette i DC9 sarebbero stati sostituiti con dei «Super 80» e che, in verità, per un assai breve tempo tale sostituzione, anche se non per tutti i voli della giornata, c'è stata, ma che poi i «Super 80» sono scomparsi;

d) che è stato eliminato, senza spiegazione alcuna, il volo che nell'ultima estate era stato posto in esercizio tra Lamezia Terme e Bologna, nonostante la presenza degli utenti e l'interesse persistente dei calabresi, un interesse vivo anche al fine di seguire durante tutto l'arco dell'anno le squadre di calcio delle tre città capoluogo nel campionato di serie B;

e) che nella stazione aeroportuale di Lamezia Terme manca un apposito ambiente dove possano sostare i parlamentari, i membri del Governo e i consiglieri regionali (mentre v'è una sala chiamata «posto di polizia» dove giustamente possono sostare il prefetto e il questore);

f) che il costo del biglietto è ridotto del 50 per cento per chi parte la domenica al mattino e fa ritorno alla sera della stessa giornata, nella presunzione che si tratti di una gita settimanale, e che tale agevolazione è negata a chi per la stessa ragione parte il sabato.

Gli interroganti chiedono al Ministro in indirizzo di far conoscere con la massima urgenza se non ritenga di dover intervenire concretamente e con tempestività affinché:

- 1) non si verifichino nuovamente i denunciati inconvenienti;
- 2) sia ripristinato l'uso dei «Super 80»;
- 3) sia ripristinato il volo per Bologna;
- 4) sia disposto lo sconto del 50 per cento anche per chi parte il sabato per tornare domenica sera;
- 5) sia allestita e messa a disposizione dei parlamentari, dei membri del Governo e degli amministratori regionali un'apposita sala.

(4-02500)

(24 novembre 1988)

RISPOSTA. - Nella seguente tabella comparativa sono riportati i coefficienti di puntualità riferiti ai collegamenti aerei Lametia-Roma e Lametia-Milano nei periodi ottobre-dicembre 1988 - ottobre-dicembre 1989:

<i>Lametia-Roma</i>	ottobre	novembre	dicembre 1988
BM909 delle 07.05	90.3%	86.2%	89.3%
BM935 delle 14.50	83.3%	70.6%	53.6%
BM913 delle 20.50	58.1%	55.2%	27.6%

*Lametia-Milano*

BM923 delle 11.05	93.3%	48.3%	69.0%
-------------------	-------	-------	-------

*Lametia-Roma*

	ottobre	novembre	dicembre 1989
BM909 delle 08.10	86.7%	90.0%	92.9%
BM913 delle 21.10	58.6%	60.0%	51.6%
BM935 delle 16.15	71.0%	93.3%	64.0%

L'episodio del volo BM 913 del 21 novembre 1988, non decollato in orario, risulta essere stato determinato dal ritardato arrivo dell'aeromobile sullo scalo, nonché dalla necessità di effettuare i dovuti controlli di sicurezza per l'identificazione di un bagaglio, a seguito del mancato imbarco di un passeggero.

Dal 1° giugno 1988 i servizi Lametia-Roma e Lametia-Milano sono stati assicurati come previsto dai programmi con l'impiego anche di aeromobili MD80.

Nella stagione invernale 1988-89, dal 1° gennaio 1989, il «Super 80» è stato impiegato sul collegamento Lametia-Milano e su uno dei tre voli giornalieri Lametia-Roma e viceversa.

Si specifica, peraltro, che con aeromobili MD80 sono operati i voli Lametia-Roma BM909 e BM913 e Lametia-Milano BM923, mentre per il volo Lametia-Roma BM935 viene ancora impiegato un aeromobile DC 9/S.

In ordine al volo Lametia-Bologna, va segnalato che si tratta di un collegamento che viene operato solo nei periodi estivi in quanto riveste caratteristiche di traffico preminentemente stagionale.

Per quanto riguarda le condizioni tariffarie, si precisa che la tariffa «domenica, andata e ritorno» è stata introdotta per favorire prevalentemente il turismo sportivo e la riduzione del 50 per cento sulla tariffa piena è prevista solo se il rientro avviene entro le ore 24 della stessa giornata.

L'Alitalia ha ritenuto opportuno effettuare uno sconto così consistente anche in considerazione del coefficiente di occupazione mediamente basso che si registra di domenica sui voli nazionali.

Per le partenze di sabato è disponibile la tariffa *week-end* (30 per cento di sconto) che permette il rientro sia nella stessa giornata, sia in qualunque altro sabato o domenica per la durata massima di quattro settimane.

Tale tariffa si rivolge ad un segmento di mercato (turistico in senso lato) evidentemente differente da quello più sopra menzionato.

Per esso è comunque disponibile la tariffa «piano famiglia», che per un gruppo familiare di tre persone ed oltre equivale ad uno sconto del 50 per cento circa.

Per quanto concerne la sala da destinare ad uso dei parlamentari, risulta che nel progetto originario dell'aerostazione fosse prevista una sala VIP, che tuttavia, essendo di dimensioni esigue, non è stata attrezzata; è intendimento, comunque, della Direzione generale dell'aviazione civile provvedere in tal senso.

*Il Ministro dei trasporti*

**BERNINI**

(16 maggio 1990)

PEZZULLO. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Per sapere:

quale motivo abbia indotto il CIPE a deliberare il 12 settembre 1989 sulla «Proposta italiana relativa al programma per le regioni colpite da declino industriale, ai sensi dell'articolo 9, comma 8, del Regolamento CEE n. 2052/1988», escludendo da detta deliberazione la provincia di Salerno;

per quale motivo il CIPE non abbia tenuto conto degli indicatori economici e sociali che dimostrano la presenza nel salernitano di fenomeni di deindustrializzazione, considerato che tali indicatori potevano essere rilevati assai facilmente. Infatti, in provincia di Salerno, le aziende poste in liquidazione sono 13, con un totale di 501 unità lavorative senza più impiego, e in 4 importanti industrie (Cavi Sud, Superbox, Romanguanti, L.G. Landis & Gyr) vi è stata una riduzione del personale di 229 unità rispetto ad un totale di 1.248 occupati; inoltre i lavoratori GEPI sono in totale 1.955 unità; 9 aziende hanno messo in cassa integrazione straordinaria per crisi 867 dipendenti ed il totale di cassa integrazione guadagni straordinaria è di 2.822 unità lavorative. A ciò si aggiunge che già sono stati dichiarati in stato di crisi i settori della ceramica (dal 1974 al 1988), del legno (dal 1980 al 1988) e delle conserve vegetali (nel 1986);

cosa intenda fare il Ministro in indirizzo per porre riparo alla esclusione, reinserendo la provincia di Salerno tra le zone che possono beneficiare dei programmi per l'occupazione e la formazione professionale per una rivitalizzazione delle aree colpite da declino industriale.

(4-04083)

(15 novembre 1989)

RISPOSTA. - La deliberazione adottata dal CIPE in data 12 settembre 1989 riguarda una proposta italiana relativa al programma per le regioni colpite da declino industriale, ai sensi dell'articolo 9, comma 8, del regolamento CEE n. 2052/88. Si tratta, pertanto, di una deliberazione strettamente connessa coi piani di riconversione regionale e sociale dell'obiettivo 2 previsto dal citato regolamento comunitario nel quadro della riforma dei fondi strutturali. Per tale obiettivo 2 la stessa commissione delle Comunità europee con propria decisione, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della CEE n. 1/112 del 25 aprile 1989, ha individuato un primo elenco delle zone industriali in declino utilizzando tassativi criteri chiaramente enunciati dal citato articolo 9 del Regolamento n. 2052/88. In tale elenco risultano ricomprese, per l'Italia, alcune zone delle regioni Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Toscana, Marche, Umbria e Lazio, rispondenti ai criteri prima richiamati.

Si precisa, inoltre, che la provincia di Salerno, in quanto facente parte della regione Campania e quindi del Mezzogiorno, beneficia delle possibilità di intervento previste per le attività formative ricollegate all'obiettivo 1 riservato alle regioni in ritardo di sviluppo. Si tratta di possibilità di intervento ben più ampie e, di norma, anche più consistenti di quelle previste per gli altri obiettivi e, pertanto, le regioni

che ne usufruiscono vengono a trovarsi in una posizione di privilegio rispetto alle altre.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*  
DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

POLLICE. - *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e di grazia e giustizia*. - Premesso:

che dalla relazione del collegio dei revisori dei conti sul rendiconto generale per l'esercizio finanziario 1975 della regione Calabria risulta la seguente dichiarazione del consigliere Schifino: «che al capitolo 312 (finanziamento di lire 15 miliardi all'ESAC ex opera valorizzazione Sila) il mandato numero 8 di lire 3.750.000.000 non segue l'ordine cronologico, nè è conforme a quelli emessi dal centro meccanografico. La delibera n. 1805 del 26 maggio 1975 di concessione della suddetta somma faceva obbligo all'ente beneficiario di presentare il rendiconto e i relativi certificati di spesa. Tali documenti non sono mai stati forniti ai revisori sebbene formalmente richiesti al presidente della Giunta e all'assessore al bilancio e alla programmazione. L'omessa consegna di tutta la documentazione richiesta ha omedito ai revisori di svolgere un'approfondita e completa disamina dell'operazione contabile. In tal modo sorgono seri dubbi sulla utilizzazione dei fondi di cui trattasi»;

che nessuna contestazione viene fatta dagli altri revisori dei conti per quanto riguarda la veridicità delle affermazioni sopra riportate,

l'interrogante chiede di sapere se non si intende intervenire con estrema urgenza per verificare la correttezza della spesa effettuata denunciando il caso alla Corte dei conti per eventuali responsabilità contabili nonchè alla procura della Repubblica competente per gli eventuali reati che potrebbero configurarsi se risultassero fondate le osservazioni del consigliere-revisore Schifino.

(4-00161)

(31 luglio 1987)

RISPOSTA. - Va innanzitutto rammentato che l'Ente regionale di sviluppo agricolo della Calabria (ESAC) è, ai sensi dell'articolo 1 della legge della regione Calabria 14 dicembre 1978, n. 28, strumento operativo della regione stessa, alla quale spetta ogni potere di controllo e di vigilanza, mentre nessuna competenza in merito è attribuita dalla legge al Ministero dell'agricoltura e delle foreste nè ad alcuna altra amministrazione centrale.

Ciò premesso, per quanto concerne l'assegnazione di fondi cui si riferisce l'onorevole interrogante, risulta a questo Ministero che essa costituisce una anticipazione effettuata dalla regione Calabria sull'assegnazione ordinaria annuale di 15 miliardi per la copertura delle «spese di funzionamento dell'Ente», relativa all'esercizio 1975.

Tale finanziamento è stato disposto, accertato e riscosso con gli atti amministrativi e contabili di cui si indicano qui di seguito gli estremi:

1) in esecuzione della deliberazione n. 200 del 27 gennaio 1975 della giunta regionale, con ordinativo n. 1672 del 7 febbraio 1975, la

regione accreditò all'ESAC la somma di lire 3.750.000.000 per «spese di funzionamento primo trimestre 1975».

Detto acconto risulta accertato ed incassato dall'Ente, mediante proprio conto corrente postale aperto su Reggio Calabria, emettendo postagiuro n. 136 a fronte della reversale n. 36 del 21 febbraio 1975 sul capitolo 12 di entrata, in conto competenza, del bilancio relativo, appunto, all'esercizio 1975;

2) in applicazione della deliberazione della giunta regionale n. 1806 del 26 maggio 1975, con mandato n. 8 del 7 luglio 1975 ed a fronte dell'impegno n. 1620 del 3 luglio 1975 assunto sul capitolo di spesa n. 312 del proprio bilancio, la regione versò all'ESAC l'ulteriore somma di lire 3.750.000.000 quale «seconda anticipazione spese di funzionamento esercizio 1975».

Questo secondo acconto venne accertato ed incassato dall'Ente, per il tramite del proprio istituto-cassiere (Carical), con reversale n. 143 dell'8 luglio 1975 - capitolo 12 di entrata, in conto competenza dell'esercizio 1975;

3) con mandato n. 44226 del 2 dicembre 1975 la regione accreditò allo stesso Ente un terzo acconto di lire 6.795.568.775 sempre a copertura delle spese di funzionamento.

Tale accreditamento risulta riscosso dall'ESAC, per il tramite del predetto istituto-cassiere, con reversale n. 319 del 2 dicembre 1975 - capitolo 12 di entrata, in conto competenza dell'esercizio 1975;

4) infine, con mandato n. 1702 del 20 febbraio 1976 la regione versò il saldo di lire 704.431.225 dell'assegnazione annuale assentita all'ESAC per la copertura delle spese del personale e di funzionamento relative all'esercizio 1975.

Anche il saldo risulta riscosso, tramite l'istituto-cassiere con reversale n. 54 del 27 febbraio 1976 - capitolo 12, in conto residui attivi provenienti dall'esercizio 1975.

Trattandosi di fondi ordinari destinati a coprire gli oneri generali di gestione dell'Ente e non di concessioni finanziarie finalizzate a specifiche spese, la loro utilizzazione è stata giustificata, per il principio dell'unità di bilancio, non attraverso apposite «certificazioni», ma con la presentazione dei relativi rendiconti consuntivi, regolarmente approvati dall'Ente e trasmessi sia alla regione che alla Corte dei conti per gli adempimenti e determinazioni di rispettiva competenza.

Per quanto concerne, in particolare, la numerazione e l'ordine cronologico dei mandati, si fa presente - secondo quanto comunicato dalla regione Calabria - che il servizio di tesoreria della regione stessa è stato gestito fino al 30 giugno 1975 dalla locale Banca d'Italia, mentre dal 1° luglio 1975 è entrato in funzione il servizio di tesoreria regionale gestito in contitolarità dalla Carical, dal Banco di Napoli e dalla Banca nazionale del lavoro.

Pertanto - prosegue la regione - i mandati emessi sulla Banca d'Italia fino alla data sopraindicata del 30 giugno 1975 hanno avuto la regolare numerazione progressiva; dal 1° luglio 1975, data di inizio del nuovo servizio di tesoreria, la numerazione dei mandati di pagamento è cominciata dal n. 1, trattandosi di gestione distinta e separata dalla precedente.

Il Ministero di grazia e giustizia, infine, ha comunicato che il

procedimento penale aperto presso la procura della Repubblica di Cosenza, relativamente ai fatti riportati dall'onorevole interrogante, è stato archiviato con decreto del 21 giugno 1988.

*Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste*  
MANNINO

(25 maggio 1990)

POLLICE. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che, con decreto 18 luglio 1987, n. 282, sono stati concessi miglioramenti economici al personale militare e sono state riliquidate le pensioni dei dipendenti civili e militari e del personale ad essi collegato ed equiparato;

che con decreto 31 luglio 1987, n. 317, sono state rivalutate le pensioni erogate dai fondi speciali gestiti dall'INPS,

l'interrogante chiede di sapere cosa osta alla decretazione per rivalutare le pensioni dei lavoratori dipendenti iscritti all'AGO (Assicurazione generale obbligatoria), giusta il disposto dell'articolo 12 del disegno di legge approvato dalla commissione speciale per la riforma pensionistica in sede referente per quanto riguarda la rivalutazione dei «tetti» pregressi nel periodo 1° gennaio 1971-31 dicembre 1984.

(4-00705)

(30 novembre 1987)

RISPOSTA. - In ordine all'interrogazione presentata dall'onorevole interrogante si fa presente che, in attuazione dell'articolo 3, comma 2, della legge 29 dicembre 1988, n. 544, concernente l'elevazione dei livelli dei trattamenti sociali e i miglioramenti delle pensioni, è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 299 del 23 dicembre 1989 il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 dicembre 1989.

A tale proposito è da ricordare che la retribuzione massima da prendere a base del calcolo della pensione (tetto pensionistico) è restata invariata dal 1968 al 1981 a lire 12.601.680 annue, quindi è stata aggiornata per il biennio 1981-1982 (lire 18.500.000) e dal 1983 è stata indicizzata secondo il sistema di perequazione automatica delle pensioni.

Nel 1985 il tetto ha subito, per legge, un ulteriore scatto a lire 32.000.000.

Tale normativa ha sostanzialmente prodotto effetti economici negativi nei confronti dei lavoratori andati in pensione nel periodo 1971-1984.

Il provvedimento citato, peraltro, riliquida le pensioni regolando nuovamente i tetti dei vari anni anteriori al 1° gennaio 1985 e applicando nel tempo il meccanismo di perequazione delle pensioni dall'anno 1971 fino all'anno 1984 compreso.

L'innovazione in sostanza ridetermina l'importo delle pensioni interessate sulla base di nuovi limiti stabiliti anno per anno in sostituzione di quelli fissati dalle normative precedentemente in vigore e corrisponde, senza arretrati, la differenza tra il nuovo importo così

determinato, comprensivo delle rivalutazioni nel frattempo intervenute, e l'importo della pensione in pagamento, considerato al lordo dei miglioramenti eventualmente già percepiti a norma dell'articolo 5 della legge n. 140 del 1985 e dell'articolo 3 della legge n. 544 del 1988, concernenti i miglioramenti delle pensioni superiori al trattamento minimo succedutisi nel tempo.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*  
DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

POLLICE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per conoscere:

se risponda a verità quanto scrive sull'ultimo numero l'agenzia giornalistica «Punto Critico» in merito al «nulla osta segretezza» rilasciato al signor Michael Trimming dell'Intermarine e precisamente che il suddetto nulla osta fu autorizzato dal Governo inglese con validità anche per l'Italia;

in caso affermativo, in base a quale legge della Repubblica venga riconosciuta all'Inghilterra questa competenza;

i motivi inoltre, vista l'autorità del Governo inglese, per cui al contribuente italiano sia toccata la spesa di ricerche sul signor Trimming in Inghilterra ed in Sud Africa;

sempre in ordine al «nulla osta segretezza», se risponda a verità la notizia della stessa agenzia giornalistica secondo cui un «nulla osta segretezza» venne rilasciato ad una dipendente della società Sirio, società in stretti rapporti con l'Intermarine, e se la dipendente - in relazione di amicizia con un recluso per fatti di terrorismo - possa eventualmente essere identificata nella persona di una certa Catalano.

(4-03413)

(23 maggio 1989)

RISPOSTA. - Michael Seton Kennedy Trimming, munito della doppia cittadinanza britannica e sudafricana, nell'ottobre del 1989 ha rassegnato le dimissioni dalla società Intermarine di Sarzana, della quale era stato dipendente per oltre 20 anni.

Al signor Trimming - in quanto cittadino britannico impegnato in lavorazioni classificate per conto della società Intermarine - fu concessa nel gennaio 1988 dall'Autorità nazionale per la sicurezza (ANS) del Governo italiano, un'autorizzazione a trattare argomenti classificati «segreto/NATO», previo rinnovo dell'abilitazione di sicurezza NATO già precedentemente rilasciata dall'autorità britannica nel novembre 1987.

Queste abilitazioni vengono rilasciate - in regime di reciprocità - dalle autorità di tutti i paesi della NATO, in base alle norme NATO nel quadro del Trattato nord-atlantico, ratificato in Italia con la legge n. 465 del 1949.

Nel preminente interesse della sicurezza nazionale e NATO, prima

ancora che venisse richiesta l'abilitazione dell'autorità inglese in favore del Trimming, gli accertamenti furono estesi in Sud Africa (suo paese di origine) ed in Gran Bretagna (suo paese di residenza prima di trasferirsi in Italia).

Per quanto attiene la richiesta contenuta nell'interrogazione a cui si risponde circa il rilascio del nulla osta di segretezza ad una dipendente della società Sirio che l'onorevole interrogante identificherebbe in una «certa Catalano» sulla base degli elementi contenuti nella stessa interrogazione non è stato possibile pervenire alla sicura identificazione della medesima.

*Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*

CRISTOFORI

(19 maggio 1990)

**POLLICE.** – *Al Ministro dei trasporti.* – Considerato che il vertice delle Ferrovie dello Stato e l'amministratore Schimberni stanno operando in regime di palese illegittimità violando la legge n. 210 del 1985 per aver svolto gestione straordinaria;

valutato che tutte le scelte di questi anni dovevano essere operate da un consiglio d'amministrazione regolarmente ricostituito, essendo il vecchio scaduto il 28 febbraio 1989,

l'interrogante chiede di sapere:

se risulti corrispondente al vero ciò che si è appreso dalla stampa ed è stato rilanciato da più interrogazioni alla Camera dei deputati circa le nomine della CIT (Compagnia italiana turismo);

se sia esempio di corretta amministrazione nominare nuovamente a presidente della CIT il signor Carlo Malè, che si è contraddistinto per aver contribuito, per otto anni ed insieme ad altri, ad affossare l'ente e per avere firmato contratti e consulenze con enti concorrenziali;

con quali criteri il signor Stefano Della Pietra, già membro del precedente consiglio – sempre per rimanere in tema di rinnovamento – sia stato nominato amministratore delegato della CIT, nonché presidente della CIT England con un appannaggio di 80.000 sterline annue, oltre al fatto di essere stato assunto alle Ferrovie dello Stato con un contratto da dirigente superiore e con uno stipendio annuo da 150 milioni;

se corrisponda al vero che sulla costiera amalfitana vi sono più alberghi di proprietà della famiglia Della Pietra e che in essi, oltre alle abituali frequentazioni estive di noti personaggi della politica, sono stati tenuti corsi di aggiornamento delle Ferrovie dello Stato organizzati col tramite della CIT;

se corrisponda al vero che le attività di padre (avvocato Giuseppe, già presidente dell'Associazione degli albergatori) e figlio (avvocato Stefano Della Pietra) non si limitano a quelle edilizie turistico-alberghiere della costa amalfitana, ma, attraverso la presenza di agenzie turistiche, si estendono fino all'Inghilterra, nella nazione cioè in cui l'avvocato Stefano Della Pietra è stato nominato presidente della consociata CIT;

se risulti vero che varie iniziative prese dal vecchio consiglio d'amministrazione della CIT, di cui si confermano i suindicati membri,

sono state contestate a più riprese dal maggiore azionista, proprio per la scarsa chiarezza delle scelte gestionali.

(4-03614)

(19 luglio 1989)

RISPOSTA. - Occorre premettere che i poteri di intervento del Ministro dei trasporti nei confronti della gestione dell'ente Ferrovie dello Stato delineati dall'articolo 3 della legge 17 maggio 1985, n. 210, si concretizzano essenzialmente in atti di indirizzo che indicano obiettivi da perseguire e in atti di approvazione di programmi di attività già adottati dall'ente; a tali poteri si collega una funzione di vigilanza sulla coerenza della gestione con le direttive impartite.

Per quanto riguarda, poi, la partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato a società o enti del settore dei trasporti, la legge attribuisce espressamente al Ministro solo il potere di autorizzare gli atti di disposizione dei titoli azionari.

Al di là di tali funzioni, che si esprimono in direttive rivolte all'ente e in un controllo limitato a specifici atti di gestione, la legge n. 210 del 1985 non prevede la possibilità di provvedimenti atti ad incidere concretamente nella politica delle partecipazioni azionarie dell'ente Ferrovie dello Stato; nè tanto meno sono configurabili interventi ministeriali diretti sulle società per azioni partecipate, la cui autonomia gestionale è disciplinata dalle norme di natura privatistica del codice civile.

Per quanto riguarda la società CIT, va peraltro indubbiamente considerata la rilevanza pubblica dell'attività che questa svolge nel settore turistico e in virtù di ciò va riconosciuto l'interesse del Ministero dei trasporti a fornire indirizzi specifici all'ente Ferrovie dello Stato, azionista di maggioranza della società: in tale contesto deve essere anche garantita l'applicazione, da parte della società, delle norme del codice civile sulle società cui partecipano enti pubblici (articoli 2458 e 2459).

Da parte di questo Ministero l'ente Ferrovie dello Stato è stato pertanto in più occasioni invitato ad adottare le iniziative di competenza per l'introduzione di modifiche allo statuto della CIT, che, ai sensi delle norme suddette, prevedano la facoltà ministeriale di nomina alle più alte cariche societarie.

Ogni possibilità di intervento in ordine alle nomine degli amministratori della CIT rimane comunque subordinata, al momento, all'adozione da parte della società di norme statutarie conformi alle direttive impartite.

Ciò premesso, si rappresenta che per quanto riguarda la nomina dell'attuale presidente della CIT l'amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato ha riferito che la conferma del dottor Molè è stata determinata dalla considerazione della specifica competenza che questi ha maturato nella precedente carica.

La nomina dell'amministratore delegato viene ugualmente motivata con l'esperienza del dottor Della Pietra nel campo societario ed in particolare nel settore di attività riconducibili al turismo.

È stato altresì precisato che l'attuale amministratore delegato non riveste più alcun incarico presso la filiazione CIT-England e che gli

emolumenti a questi dovuti in forza del contratto di lavoro con l'ente Ferrovie dello Stato sono corrisposti da quest'ultimo, ma integralmente rimborsati dalla CIT.

Da parte di questo Ministero sono state espresse perplessità in ordine alla posizione del dottor Della Pietra quale dirigente dell'ente Ferrovie dello Stato e nel contempo amministratore della CIT ed è stato espressamente invitato l'amministratore straordinario a riconsiderare le deliberazioni con cui ha proceduto all'assunzione.

Sono stati parimenti oggetto di contestazione i criteri retributivi adottati dall'ente per i rapporti di lavoro instaurati con i professionisti esterni assunti con qualifiche dirigenziali.

Su tali questioni analoghi rilievi sono stati sollevati da parte del collegio dei revisori dei conti dell'ente.

Per quanto riguarda, infine, l'asserita irregolarità della gestione attualmente svolta dall'amministratore straordinario dell'ente, si fa presente che l'articolo 8, comma 1, della legge 17 maggio 1985, n. 210, dispone che in caso di scioglimento del consiglio di amministrazione dell'ente Ferrovie dello Stato i poteri del presidente del consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un amministratore straordinario, nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione.

Come è noto, con decreto del Presidente della Repubblica 1° dicembre 1988 il dottor Mario Schimberni è stato nominato amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato.

Nè la legge 17 maggio 1985, n. 210, nè il decreto di nomina prevedono la durata dell'incarico di amministratore straordinario. Infatti, l'articolo 8, comma 3, della legge 17 maggio 1985, n. 210, dispone che entro 3 mesi dalla nomina dell'amministratore straordinario deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'ente, ma è chiaro che questa disposizione si pone come termine, di carattere ordinatorio, per il Governo, che deve provvedere al rinnovo del consiglio di amministrazione, e solo indirettamente e di riflesso come termine dell'incarico dell'amministratore straordinario, che cesserà le sue funzioni solo nel momento in cui i nuovi organi ordinari di amministrazione saranno in grado di assumere la carica.

In caso di ritardo nella rinnovazione del consiglio di amministrazione, l'amministratore deve restare in carica al fine di provvedere alla gestione dell'ente e di evitarne la paralisi, non essendo configurabile una ipotesi di vuoto negli organi preposti alla gestione dell'ente, alle cui esigenze è ispirata la medesima disposizione che prevede la nomina dell'amministratore straordinario.

Non vi è dubbio pertanto che gli atti adottati dall'amministratore straordinario successivamente al 28 febbraio 1989 siano da inquadrare nell'istituto giuridico della *prorogatio* e da ritenere pienamente validi.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(15 maggio 1990)

POLLICE. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che a circa 200 lavoratori napoletani in forza al dipartimento delle Ferrovie dello Stato di Bologna è stato proposto il trasferimento a Napoli presso l'officina di Santa Maria la Bruna per essere adibiti alla asportazione di amianto dalle carrozze ferroviarie;

che proposta analoga è stata fatta ad altri circa 800 lavoratori sul territorio nazionale,

l'interrogante chiede di sapere, considerata l'iniquità dello scambio proposto (avvicinamento a casa-rischio per la salute):

se si intenda prendere posizione;

se non si ritenga di dover chiedere spiegazioni alle Ferrovie dello Stato e richiedere informazioni sulle condizioni di lavoro esistenti nell'officina di Santa Maria la Bruna.

(4-04250)

(19 dicembre 1989)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha riferito che nel quadro delle vicende che hanno interessato l'officina ferroviaria di Santa Maria La Bruna, al termine di un lungo e serrato confronto avuto con le organizzazioni sindacali, finalizzato a dare soluzione a rilevanti problemi tecnici, ambientali e sociali, connessi anche alle lavorazioni in presenza di amianto, in un recente accordo è stato definito il rilancio del modello organizzativo dell'impianto nella prospettiva di una sua espansione e potenziamento, d'interesse anche per l'intera regione.

La puntuale intesa raggiunta tra le parti ha consentito il varo della prima concordata fase del programma consistente nel reclutamento di risorse con esperienza professionale e nella professionalizzazione di personale aggiuntivo, interventi questi volti al riequilibrio della situazione dell'impianto ed al recupero per l'anno in corso del 12 per cento di produttività.

In tale ottica programmatica si è dunque avviata una procedura di trasferimento di personale da vari compartimenti all'officina in questione.

Sul dato positivo della convergenza di intenti per l'immediata ripresa dell'attività e per l'estensione del percorso industriale dell'officina sono stati concordati ed attribuiti incentivi economici volti in concreto a compensare il valore della produttività individuale della forza lavoro, destinataria di cautele e garanzie operative e di ambiente, direttamente interessata al nuovo modello organizzativo, all'espansione del processo produttivo ed al conseguimento degli obiettivi.

L'ente ha, inoltre, precisato che per quanto concerne in particolare le lavorazioni in presenza di amianto esse vengono svolte con tutte le cautele, sia individuali che ambientali, previste dalla più recente istruzione al riguardo (settembre 1989) che, emanata sulla base della normativa comunitaria, legislativa e regolamentare in proposito, puntualizza la localizzazione delle lavorazioni, la classificazione delle stesse, le modalità individuali, le modalità di raccolta e stoccaggio dei rifiuti.

Comunque, al fine di verificare la validità delle procedure di igiene del lavoro, l'ente Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali si

sono valsi del contributo di consulenti universitari appositamente designati.

*Il Ministro dei trasporti*  
BERNINI

(15 maggio 1990)

POLLICE. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Premesso che il Comitato permanente dell'emigrazione della Commissione esteri della Camera dei deputati del 25 gennaio 1990 ha chiesto il rinvio dell'elezione dei Comitati dell'emigrazione italiana, rinvio motivato dalla mancata entrata in funzione dell'anagrafe degli italiani all'estero; considerato che ogni proposta di rinvio delle elezioni finirebbe per far venire meno qualsiasi credibilità ai Comitati dell'emigrazione italiana, oggetto di uno sballottamento di date indecoroso e mai visto nella storia degli organismi elettivi della Repubblica;

valutato che solo motivi eccezionali possono giustificare l'ulteriore rinvio delle elezioni, mentre il ritardo nell'attuazione dell'anagrafe non può certamente essere considerato evento eccezionale, bensì fattore fisiologico,

l'interrogante chiede di sapere se non si intenda con procedura d'urgenza disporre che i Comitati dell'emigrazione italiana, le associazioni e le missioni siano abilitati ad accogliere le richieste dei cittadini italiani all'estero di essere iscritti nelle liste elettorali per il rinnovo dei Comitati dell'emigrazione italiana, sotto l'opportuno controllo dei Consolati competenti per territorio, anche perchè alle elezioni precedenti furono ammessi al voto anche i cittadini italiani che non erano iscritti nelle liste elettorali, purchè muniti di documenti d'identità e firmatari di dichiarazione sostitutiva.

(4-04478)

(21 febbraio 1990)

RISPOSTA. - L'esigenza di un ulteriore rinvio delle elezioni dei Comitati dell'emigrazione italiana, emersa in maniera pressochè unanime nel corso della riunione cui fa cenno l'onorevole interrogante, trovò un primo riscontro nell'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni e delle associazioni degli emigrati che ha avuto luogo lo stesso 25 gennaio. Peraltro, su tale valutazione parlamentare ebbero modo di esprimere il loro parere favorevole anche le associazioni nazionali dell'emigrazione, riunitesi il 5 febbraio successivo.

Al fine, comunque, di pervenire ad un ulteriore esame della questione, lo scrivente procedeva, nella sua qualità di Sottosegretario per gli affari esteri con delega per l'emigrazione, ad una successiva approfondita consultazione delle forze politiche ricevendo gli esponenti dei partiti della maggioranza il giorno 15 febbraio 1990. Anche nel corso di questo incontro si registrò un orientamento di massima che non si discostava da quello emerso alla Camera nella citata riunione del Comitato permanente dell'emigrazione, favorevole all'ulteriore rinvio delle elezioni dei Coemit.

Questa ampia convergenza di intenti, manifestatasi nelle sedi cui si è fatto cenno, ha avuto il suo coronamento nell'approvazione in prima lettura e in sede legislativa da parte della Commissione affari esteri della Camera nella seduta del 5 aprile 1990 del disegno di legge di modifica della legge n. 205 del 1985 istitutiva dei Coemit, il quale, nel prevedere tra l'altro il rinvio del termine per le elezioni previsto dall'articolo 1, comma 1, della legge 17 gennaio 1990, n. 51, dispone che le stesse abbiano luogo entro il mese di giugno 1991.

Per quanto concerne la specifica richiesta in merito all'abilitazione di Coemit, associazioni e missioni ad accogliere le richieste di iscrizione nelle relative liste elettorali, occorre tener presente quanto segue.

L'iscrizione negli elenchi ai fini dell'elezione dei Comitati dell'emigrazione italiana è subordinata al possesso da parte degli interessati dei prescritti requisiti, inerenti alla cittadinanza italiana, alla residenza nella circoscrizione consolare ed alla capacità elettorale, come definita dalla normativa elettorale italiana. Secondo quanto previsto dall'articolo 4 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 settembre 1985, recante le norme regolamentari di esecuzione della legge 8 maggio 1985, n. 205, «Istituzione di Comitati dell'emigrazione italiana», gli interessati per dimostrare il possesso di quest'ultimo requisito, ed eventualmente anche dei precedenti, devono rendere una apposita dichiarazione a norma dell'articolo 2 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, «Norme sulla documentazione amministrativa e sulla legalizzazione e autenticazione di firme».

Il citato articolo 2 prescrive che le sottoscrizioni delle dichiarazioni sostitutive di certificazioni siano autenticate: l'autenticazione consiste nell'attestazione, da parte di un pubblico ufficiale, che la sottoscrizione è stata apposta in sua presenza, previo accertamento dell'identità della persona che sottoscrive. Poichè, a norma degli articoli 20 e 20-bis della medesima legge n. 15 del 1968, la prescritta autenticazione può essere effettuata esclusivamente da un pubblico ufficiale, la procedura suggerita dall'onorevole interrogante in merito all'abilitazione dei Comitati dell'emigrazione italiana, associazioni e missioni, a raccogliere le richieste dei cittadini italiani all'estero di iscrizione negli elenchi degli elettori non può trovare legittima applicazione sulla base della normativa vigente.

La facoltà - ricordata dall'onorevole interrogante - per il cittadino non iscritto nell'elenco degli elettori di essere ammesso al voto, previa sottoscrizione il giorno della votazione della prescritta dichiarazione sostitutiva di certificazioni, è disciplinata dall'articolo 4 della legge 16 agosto 1986, n. 530. In tal caso, la dichiarazione deve essere autenticata, con le indicate modalità, dal presidente del seggio elettorale, che per l'intera durata delle operazioni di voto riveste la qualità di pubblico ufficiale.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*  
BUTINI

(21 maggio 1990)

---

POLLICE. - *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* - Premesso che per molto tempo a Roma, in via dei Campi Sportivi, all'Acqua

Acetosà, hanno fatto bella mostra alcuni manifesti editi congiuntamente dalla Marina militare e dalla FIV (Federazione italiana vela), con i quali, con gli stessi toni invitanti e rassicuranti usati dagli istituti di istruzione privati nei confronti degli studenti riprovati, veniva «garantito» il conseguimento, in soli 2 giorni, del brevetto per la conduzione di mezzi navali entro le 6 miglia dalla costa previo pagamento di 290.000 lire, l'interrogante chiede di sapere:

se tale iniziativa, certamente anomala per una Forza armata, che semmai dovrebbe garantire serietà, professionalità, sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare, fosse nota al Ministro competente.

Considerato che non è la prima volta che in Parlamento vengono segnalate iniziative a carattere promozionale-commerciale della suddetta Forza armata, che disinvoltamente sponsorizza magliette, borse ed articoli vari con nomi ed immagini di unità navali, l'interrogante chiede di conoscere:

se sia lecito ed amministrativamente corretto un tale comportamento o se viceversa non si possano ipotizzare plateali violazioni delle norme che regolano il commercio;

come siano state amministrate le somme incassate, versate dai concorrenti per seguire un corso che, per la sua brevità, non poteva dare alcuna garanzia ed essere necessariamente povero di contenuti tecnici e di applicazioni pratiche, e se, in qualunque modo, tale somma sia stata controllata e/o gestita, ed in che modo, dall'amministrazione Difesa;

infine, se non si ritenga di dover esperire una inchiesta per accertare tutto quanto si muove dietro così inquietanti e dubbi comportamenti che coinvolgono, con spirito mercantile, e quindi in maniera non dignitosa, le nostre Forze armate, in operazioni che non sono state loro mai proprie.

(4-04651)

(3 aprile 1990)

RISPOSTA. - L'episodio, cui fa riferimento l'onorevole interrogante, riguarda l'affissione da parte della «Agenzia pratiche automobilistiche - scuola nautica Maria Pia Barchiesi» - via Flaminia 593, Roma di manifesti pubblicitari per il conseguimento della patente nautica, recanti la citazione di istruttori della Marina militare.

In ordine all'episodio si chiarisce che:

l'amministrazione militare, avuta conoscenza del fatto, chiedeva l'immediato intervento dei carabinieri al fine di avere esaurienti notizie sulla vicenda, per le eventuali azioni, anche in sede giudiziaria;

dagli accertamenti eseguiti è risultato che presso l'agenzia non vi è alcun istruttore dipendente dalla Marina militare nè in pensione nè, tanto meno, in servizio attivo;

nel rapporto dei carabinieri veniva inoltre evidenziato che il sostituto procuratore della Repubblica presso la pretura di Roma, contattato in merito all'eventuale sussistenza di reati riconducibili al contenuto non veritiero dei manifesti pubblicitari affissi, non ravvisava fattispecie suscettibili di azione penale;

la titolare della scuola si è scusata per l'increscioso episodio, chiarendo che l'affissione dei manifesti pubblicitari è da imputare al

proprio figlio, già diffidato, tramite il proprio legale, dall'intraprendere in futuro iniziative del genere.

La titolare dell'agenzia ha anche dichiarato di aver provveduto a far coprire i manifesti nella parte recante la dicitura «Marina militare».

Si fa presente ad ogni buon conto che la patente nautica menzionata nel manifesto pubblicitario si consegue soltanto dopo aver superato il previsto esame presso la capitaneria di porto.

Per quanto sopra esposto non sembra possano sussistere dubbi circa la totale estraneità della Marina militare alla vicenda di cui trattasi.

*Il Ministro della difesa*

MARTINAZZOLI

(4 giugno 1990)

RANALLI, SPOSETTI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che fino ad oggi la popolazione di Vitorchiano (Viterbo) non ha ottenuto l'accoglimento della richiesta di intitolare la locale caserma dei carabinieri al nome di Mario Patrizi, caduto in combattimento il 30 aprile 1945, durante la lotta partigiana, operante nel territorio jugoslavo con la divisione Garibaldi-Italia, insignito di medaglia d'argento al valor militare, promosso al grado di maggiore dell'Esercito per incarichi di comando a titolo onorifico (come attestato dagli atti);

che il Ministero della difesa, con foglio d'ordine n. 15 Esercito del 1° ottobre 1986, riconosceva al n. 72 testualmente:

«La caserma della stazione dei carabinieri di Vitorchiano (Viterbo) ha assunto la seguente denominazione:

carabiniere Patrizi Mario, medaglia d'argento al valor militare alla memoria»;

che, tuttavia, nonostante la chiara determinazione del Ministero (intitolazione significa unicamente assegnare un titolo, un nome, in questo caso ad una caserma), sulla facciata della caserma di Vitorchiano si legge soltanto: «caserma dei carabinieri», senza l'attribuzione del titolo determinato dal Ministero della difesa;

che il non avere fatto quanto disposto dal 1° ottobre 1986 configura una omissione senza che se ne conoscano le motivazioni,

gli interroganti chiedono di sapere se, coerentemente con le determinazioni del proprio Ministero, il Ministro non intenda intervenire per ottenere l'intitolazione della caserma di Vitorchiano a Mario Patrizi, evitando che il mancato rispetto di una decisione ministeriale possa essere interpretato come un atto contrario alla memoria di un caduto per la libertà e per la patria.

(4-04598)

(20 marzo 1990)

RISPOSTA. - L'epigrafe nella quale è detto che la caserma dei carabinieri di Vitorchiano è intitolata alla memoria del maggiore Mario Patrizi è stata collocata all'interno della caserma in posizione ben visibile nell'atrio di ingresso. Ciò in relazione a quanto praticato in analoghe circostanze in conformità dell'indirizzo generale di omoge-

neizzare e semplificare gli elementi identificativi delle caserme sedi dell'organizzazione territoriale dell'Arma.

*Il Ministro della difesa*  
MARTINAZZOLI

(4 giugno 1990)

SANESI. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della difesa.* - Premesso:

che la «Europa Metalli» (ex LMI) di Campo Tizzoro (Pistoia) risulta essere una delle strutture più all'avanguardia in campo europeo per la produzione di materiale bellico;

che il solo settore dei laminati non permette all'azienda di sopravvivere;

che 200 operai in cassa integrazione guadagni sono stati riassorbiti in previsione di un'importante commessa con il Ministero della difesa;

che il Ministero della difesa ha dirottato in Portogallo la commessa in oggetto;

che, per questi motivi, 120 operai dei 200 succitati sono di nuovo in cassa integrazione,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano utile la modifica di decisioni che peggiorano la situazione delle zone della montagna pistoiese già duramente provate da problemi irrisolti e promesse non mantenute.

(4-03158)

(11 aprile 1989)

RISPOSTA. - Si informa l'onorevole interrogante che la vertenza insorta presso l'Europa Metalli, ex LMI, operante a Campo Tizzoro, in provincia di Pistoia, si è conclusa il 1° giugno 1989 con la sottoscrizione, presso il competente ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione, di un apposito verbale di accordo con il quale l'azienda si è impegnata a revocare la procedura di licenziamento per 250 unità ed a presentare contestuale domanda per la concessione, ai lavoratori in parola, della cassa integrazione guadagni straordinaria, per crisi aziendale a decorrere dal 12 giugno 1990.

A questo proposito si precisa che tale domanda è stata inoltrata ed è in corso la relativa istruttoria da parte dei competenti uffici ministeriali, per la concessione del beneficio in parola.

Per il riequilibrio dell'organico, indotto dalla contrazione delle commesse, le parti hanno, altresì, concordato di fare ricorso all'istituto del pensionamento anticipato per circa 42 dipendenti entro il giugno 1990 ed alle dimissioni incentivate per un congruo numero di persone risultanti in eccedenza.

Circa l'attuazione dell'accordo ed in particolare per quanto riguarda i prepensionamenti, l'azienda ha rilevato che la loro portata operativa è risultata molto limitata. Infatti, a fronte del numero ben maggiore previsto, si sono avvalsi del prepensionamento, alla data del 29 gennaio 1990, solamente 13 lavoratori a cui sono destinati ad aggiungersi, entro il 30 giugno 1990, solamente altre 4 unità.

In proposito, l'azienda, la quale ha sottolineato gli sforzi compiuti (che avrebbero determinato le altre cessazioni anticipate dal rapporto di lavoro nel frattempo perfezionate a diverso titolo), ha manifestato le proprie preoccupazioni «rispetto alla possibilità di proseguire anche in futuro la politica non traumatica di riequilibrio degli organici».

L'accordo del 1° giugno 1989, prevede, infine, incontri di verifica sulla sua attuazione, anche nella prospettiva dell'impegno societario per il rilancio ed il consolidamento produttivo e tecnologico dell'azienda stessa.

Al riguardo la società ha di recente assicurato che il dialogo con le rappresentanze sindacali aziendali è costante e che i rappresentanti sindacali vengono così tenuti al corrente della situazione.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*

DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

SANESI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che il piano generale dei trasporti individua nello scalo di Firenze-Peretola un aeroporto di cosiddetto terzo livello per collegamenti transfrontalieri;

considerato che sono in corso lavori di ammodernamento dell'attuale aerostazione per diversi miliardi e che nel corso del 1989 è già stato ampiamente superato il numero di passeggeri che hanno volato da Peretola nel corso del 1988, a dimostrazione delle potenzialità notevoli di utenza, testimoniate tra l'altro dal grande numero di compagnie di bandiera impegnate su tale aeroporto,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno ed urgente provvedere all'immediato finanziamento del progetto di allungamento di 400 metri dell'attuale pista, con ciò permettendo all'aeroporto di Peretola il definitivo decollo come scalo di terzo livello e dunque rispondendo alle fondamentali ed indifferibili esigenze economiche e sociali della città di Firenze.

(4-04059)

(9 novembre 1989)

RISPOSTA. - Per il potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Firenze-Peretola, la Direzione generale dell'aviazione civile ha individuato, tra le varie ipotesi concretamente realizzabili, in relazione ai fattori ambientali in termini di inquinamento fono-acustico ed atmosferico, quelle del prolungamento della pista di volo e della realizzazione di una via di rullaggio parallela alla pista stessa.

A tale scopo, su incarico del comune di Firenze, la società Itlairport ha elaborato un progetto di massima per il prolungamento di 400 metri dell'attuale pista di volo, progetto tuttora in corso di istruttoria presso la citata Direzione generale al fine della valutazione della fattibilità tecnico-economica.

*Il Ministro dei trasporti*

BERNINI

(16 maggio 1990)

SANESI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso che è stato avviato recentemente l'*iter* per procedere a 187 licenziamenti presso lo stabilimento MAS di Pistoia, che costituisce da trent'anni un insostituibile elemento trainante dell'economia e dell'occupazione in tale area;

ricordato che la perdita di 187 posti di lavoro su 280 significherebbe una inaccettabile fuoriuscita della MAS dal mondo produttivo pistoiese con pesantissime ripercussioni sul piano occupazionale,

l'interrogante chiede di sapere quali urgenti e concrete iniziative si intendano assumere per scongiurare i licenziamenti in questione.

(4-04419)

(7 febbraio 1990)

RISPOSTA. - In merito alla interrogazione presentata dall'onorevole interrogante si fa presente che, a seguito di un accordo sottoscritto tra le parti presso questo Ministero, sono stati assunti i seguenti impegni:

1) la revoca, da parte della società MAS Industriale, dei licenziamenti e, conseguentemente, la richiesta, a decorrere dal 5 marzo 1990, della concessione della cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi, ai sensi della legge n. 675 del 1977, dopo aver sospeso a zero ore il personale interessato, per un numero massimo di 150 lavoratori;

2) la conferma, da parte dell'azienda, del programma di potenziamento e di ammodernamento dello stabilimento del Bottegone;

3) la promessa di incontri semestrali tra le parti per verificare la riorganizzazione aziendale, l'andamento del mercato e l'*iter* burocratico della domanda di cassa integrazione guadagni straordinaria;

4) la disponibilità della società, in caso di condizioni di mercato particolarmente favorevoli, al reinserimento in azienda di lavoratori in cassa integrazione, compatibilmente con le esigenze tecnico-produttive;

5) l'incentivazione, da parte della MAS, delle dimissioni di una parte del personale e, nell'ipotesi di nuove disposizioni di legge in materia di prepensionamento, la valutazione della possibilità di usufruire di tale strumento;

6) l'assorbimento, da parte dell'azienda, del personale in cassa integrazione, avente analoga professionalità, in caso di pensionamenti per raggiunti limiti di età.

Si dà, comunque, assicurazione che il Ministero si attiverà perchè gli impegni assunti nel predetto accordo vadano, per quanto di competenza, a buon fine.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*

DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

SANTALCO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che l'ente Ferrovie dello Stato ha inserito la tratta ferroviaria Alcantara-Randazzo tra quelle da chiudere ed ha comunicato che la cessazione dell'esercizio avverrà a partire dal 30 giugno 1989;

che la predetta linea costituisce un importantissimo mezzo di trasporto per tutti i comuni della Valle d'Alcantara;

che i sindaci dei comuni della Valle, in due riunioni tenutesi nelle scorse settimane, hanno ribadito la necessità di mantenere in vita l'arteria ferroviaria;

che nel corso delle predette riunioni ed in altre sedi è emersa la possibilità di assorbire la linea Alcantara-Randazzo nella ferrovia Circumetnea, nella prospettiva di realizzare un anello ferroviario completo a scartamento normale intorno all'Etna, collegando tutti i comuni interessati con la costa ionica;

che per assicurare la continuità della linea Alcantara-Randazzo occorrerebbero investimenti per circa 16 miliardi,

si chiede di conoscere:

a) se il Ministro dei trasporti non ritenga di far riconsiderare la decisione di chiudere la linea Alcantara-Randazzo, allo scopo di dimostrare con i fatti che intende difendere e potenziare il trasporto pubblico anche e soprattutto nel Mezzogiorno;

b) se l'ente Ferrovie dello Stato intenda assumere le opportune iniziative anche nei confronti della ferrovia Circumetnea per rendere possibile una soluzione che consenta comunque il mantenimento in esercizio della linea Alcantara-Randazzo, eventualmente concordando modalità di accollo della spesa necessaria - irrisoria rispetto all'entità delle somme poste a disposizione dell'ente per ammodernare e razionalizzare la rete - in modo da rendere possibile il mantenimento di un'importante linea di comunicazione in funzione da oltre 30 anni.

(4-03468)

(31 maggio 1989)

RISPOSTA. - In riferimento al tratto di linea di interesse locale Alcantara-Randazzo, l'ente Ferrovie dello Stato riferisce che l'attuale disavanzo di gestione è di circa 2,6 miliardi l'anno.

Tale disavanzo potrebbe essere ridotto con un esercizio più economico che, peraltro, richiederebbe opportuni investimenti valutabili in 1,6 miliardi.

Da studi a suo tempo effettuati nell'ambito del Piano generale dei trasporti la soluzione stradale è risultata comunque più economica di quella ferroviaria.

Le problematiche connesse all'esercizio di tale tronco ferroviario sono state ampiamente dibattute anche in ambito locale, presso enti ed amministrazioni interessate.

Detti organismi istituzionali hanno individuato, quale soluzione, l'inserimento del bacino della Valle dell'Alcantara nel sistema del trasporto etneo, più specificamente, nel contesto gestionale della ferrovia circumetnea.

È stata istituita una commissione (decreto del presidente della regione Sicilia 1° luglio 1987, n. 120) con il compito di effettuare uno studio sulle tratte ferroviarie a scarso traffico della Sicilia, fra le quali è appunto compresa la suddetta ferrovia statale Alcantara-Randazzo.

Anche la suddetta commissione, nelle sue conclusioni, ha indicato come «soluzione ottimale» la connessione della linea alla ferrovia circumetnea.

L'ipotizzata soluzione di cui sopra andrebbe inquadrata nella prospettiva di realizzare un anello ferroviario pedemontano dell'Etna, tale da costituire un valido collegamento fra il bacino dell'alto Simeto e quello della valle dell'Alcantara. Detto anello dovrebbe realizzare una struttura di trasporto rapido su sede propria, omogenea sull'intero territorio interessato e tale da costituire l'asse portante di un sistema di collegamento fra le zone interne pedemontane etnee e quelle della Valle dell'Alcantara con le grandi vie di comunicazione (stradali, ferroviarie e marittime) che si trovano insediate lungo la fascia ionica fra Taormina e Catania, con le quali il predetto sistema di trasporto etneo si verrebbe in tal modo ad integrare.

Si consentirebbe così l'integrazione di tutti i numerosi e popolosi insediamenti abitativi dell'entroterra, a vocazione agricola, con la fascia costiera, a forte vocazione commerciale e turistica.

Detto programma dovrebbe essere oggetto di accurato studio per meglio definire gli interventi tecnici ed economici necessari a realizzarlo.

Comunque, ravvisando nella materia trattata non solo aspetti tecnico-economici, ma anche di pubblico rilievo per il grande interesse sociale che riveste, si ritiene necessario il concerto degli enti interessati.

In particolare la regione Sicilia dovrebbe rideterminare tutte le concessioni delle autolinee che operano nel bacino di traffico della Valle dell'Alcantara; gli enti locali dovrebbero realizzare un programma di integrazione dei sistemi ferroviari che preveda l'accesso dei mezzi rotabili della ferrovia circumetnea sulle linee ferroviarie statali relativamente alla tratta Taormina-Catania; dovrebbe, inoltre, essere studiato un piano di ammodernamento tecnico della tratta Alcantara-Randazzo delle Ferrovie dello Stato per portare la stessa al medesimo livello tecnico secondo il quale si sta già adeguando la tratta Catania-Paternò-Randazzo della circumetnea, sia per integrare le due strutture in un unico sistema omogeneo, sia per ottenere la massima economicità di gestione della tratta da trasferire alla ferrovia circumetnea.

*Il Ministro dei trasporti*

BERNINI

(16 maggio 1990)

SCARDAONI. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che sin dal 1985 il comune di Savona aveva intrapreso trattative con i rappresentanti della direzione generale dell'allora Ferrovie dello Stato per pervenire alla definizione delle modalità di acquisizione delle aree della dismessa rete ferroviaria delle quali il comune era venuto in possesso formalmente con singoli atti di mallevadoria a fronte di depositi cauzionali versati;

che con il Ministro dei trasporti si erano concordate procedure e modalità nel mentre si era sollecitato l'ufficio tecnico erariale di definire le valutazioni delle aree di che trattasi, poi stabilite con nota dell'ufficio tecnico erariale di Savona in data 10 dicembre 1985;

che si era altresì convenuto che l'amministrazione ferroviaria avrebbe alienato al comune anche i fabbricati ancora inesistenti su dette aree;

che il 25 marzo 1986 la direzione compartimentale di Genova inviava al comune di Savona due copie dello schema di atto di cessione degli immobili predisposta dal notaio dottor Paolo Di Giovanni di Savona per l'approvazione del competente organo comunale;

che tale bozza di atto era stata definita sulla base delle trattative intercorse e delle valutazioni operate dall'ufficio tecnico erariale di Savona all'uopo incaricato dall'azienda ferroviaria;

che a questo riguardo, con nota del 5 maggio 1986, la direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Genova inviava copia della nota del 10 dicembre 1985 dell'ufficio tecnico erariale di Savona, che «procedeva ad una analisi estimativa delle aree in base ai valori di mercato, tenendo conto delle caratteristiche intrinseche ed urbanistiche e comunicative i valori medi attribuiti per singoli comparti»;

che il comune di Savona, con delibera consiliare n. 140 del 12 maggio 1986, esecutiva ai sensi di legge, il 12 giugno 1986 decideva di addivenire all'acquisizione delle aree in argomento per una superficie complessiva di 66.910 metri quadrati accettando la proposta formulata dall'azienda ferroviaria, sulla base delle valutazioni dell'ufficio tecnico erariale, comportante una spesa globale di 2.000 milioni da corrispondere in tre rate comprensive di interessi e delle quali si provvedeva a finanziare la prima scadente nel 1986 al momento della stipula dell'atto pubblico; con lo stesso provvedimento si approva lo schema di atto pubblico di acquisizione con relativo frazionamento catastale;

che la delibera divenuta esecutiva è stata trasmessa all'azienda delle Ferrovie dello Stato il 2 luglio 1986; il 3 marzo 1987, in considerazione del tempo infruttuosamente trascorso, il comune provvedeva ad aggiornare la proposta confermando la volontà di una sollecita conclusione della pratica;

che, riscontrando la nota del 3 marzo 1987, la direzione generale delle Ferrovie dello Stato faceva presente che la vendita poteva essere definita appena gli immobili alienandi fossero passati in testa all'ente Ferrovie dello Stato, in base al disposto dell'articolo 27 della legge n. 210 del 1985, assicurando altresì la massima sollecitudine nell'operazione di intestazione degli immobili in argomento ed aggiornando le condizioni economiche sulla base degli ultimi accordi intercorsi tra le parti (riunione del 14 maggio 1987 presso il comune di Savona). La direzione generale invitava quindi l'ufficio lavori della direzione compartimentale di Genova, appena intervenuto il decreto interministeriale di passaggio dei beni all'ente Ferrovie dello Stato, a modificare l'atto di compravendita per l'approvazione definitiva da parte del consiglio comunale di Savona e il successivo passaggio al consiglio di amministrazione dell'ente Ferrovie dello Stato;

che la ricostruzione delle varie fasi della vicenda permette di evidenziare che il comune di Savona già nel 1986 aveva concluso l'accordo con le Ferrovie dello Stato per l'acquisizione degli immobili, accantonando il relativo finanziamento che risulta a tutt'oggi immobilizzato con specifica destinazione;

che dai contatti verbali e dalle notizie informali risulta che ormai da tempo la pratica è all'attenzione della direzione generale del demanio presso il Ministero delle finanze e poichè il ritardo nella stipula dell'atto definitivo dell'acquisto determina una grave situazione di blocco nell'attuazione dei piani comunali relativi alla utilizzazione di aree che per la loro collocazione centrale hanno una valenza urbanistica strategica per la viabilità, i parcheggi ed i collegamenti tra due parti della città di cui costituivano in passato una barriera ed oggi possono costituire un punto di saldatura,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga utile ed opportuno sia per il comune sia per l'amministrazione finanziaria portare a rapida conclusione la pratica di cessione delle aree, rispettando le conclusioni cui sono approdate le lunghe trattative tra il Comune e l'azienda delle Ferrovie dello Stato, basata tra l'altro sulle valutazioni dell'ufficio tecnico erariale di Savona.

(4-02783)

(26 gennaio 1989)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri a nome del Ministro delle finanze.

Al fine di evitare che gli immobili della dismessa sede ferroviaria di Savona-Letimbro, resisi disponibili con l'attuazione dei nuovi impianti, venissero abusivamente occupati da terzi e tenuto conto dell'interesse del comune di Savona alla loro utilizzazione per scopi di pubblico interesse, fu tenuta presso la cessata azienda Ferrovie dello Stato il 22 novembre 1977 apposita riunione cui parteciparono i rappresentanti delle ferrovie, del comune e del Ministero dei lavori pubblici (nuove costruzioni ferroviarie).

Si convenne che il comune di Savona procedesse alla graduale occupazione di detti immobili, in pendenza della loro acquisizione coattiva, tramite procedure espropriative e con corresponsione delle relative indennità.

Di conseguenza la consegna è avvenuta per fasi, mediante la suddivisione in 10 lotti degli immobili di cui trattasi, con la compilazione di appositi verbali e con la corresponsione da parte del comune alle Ferrovie dello Stato della somma di lire 120.100.000 a titolo di deposito cauzionale. Le aree consegnate hanno consentito al comune di attrezzare spazi per parcheggi e per verde pubblico, nonchè di riservare una porzione di detti terreni alla costruzione del nuovo palazzo di giustizia.

Sui rimanenti lotti non consegnati insistono alcuni fabbricati-alloggi tuttora utilizzati dal personale delle Ferrovie dello Stato.

Successivamente il comune ai fini dell'acquisizione degli immobili intraprese procedure coattive che non sono state portate a compimento a causa della scadenza dei termini di validità della dichiarazione di pubblica utilità e delle incertezze determinatesi, in materia espropriativa, con la nota sentenza di incostituzionalità n. 5 del 1980.

Tuttavia, allo scopo di definire i rapporti protrattisi per lungo tempo, le Ferrovie convennero con il citato ente locale di dar luogo ad un apposito atto di compravendita.

Pertanto furono intraprese trattative che portarono all'accordo per

la cessione delle aree al prezzo globale di 2 miliardi, comprensivo anche dei canoni per l'occupazione pregressa.

Con successivo atto di vendita si sarebbe provveduto poi al trasferimento dei restanti immobili non ancora consegnati al comune, qualora si fossero resi disponibili.

Con l'entrata in vigore della legge 17 maggio 1985, n. 210, non fu poi possibile provvedere alla formalizzazione del relativo atto di compravendita, stante gli adempimenti di competenza dell'ufficio commissariale, istituito ai sensi dell'articolo 27 della succitata legge n. 210 del 1985.

Infatti è compito di detto ufficio, di cui fanno parte anche rappresentanti dei Dicasteri delle finanze, del tesoro e della difesa, procedere, sulla base di proposte di trasferimento trasmesse dall'ente Ferrovie dello Stato, alla identificazione dei beni, previo esame delle varie situazioni giuridiche in correlazione con i dati catastali, territoriali e della proprietà, riportati nelle schede accluse alle proposte stesse.

In questa fase istruttoria assume particolare rilevanza la verifica dei dati da parte dell'amministrazione demaniale dello Stato nonché l'accertamento del requisito della «pertinenza» del bene alla cessata azienda ferroviaria alla data del 31 dicembre 1985 (articolo 1 della legge 17 maggio 1985, n. 210); giacchè i beni, ritenuti «non pertinenti», restano acquisiti al demanio dello Stato, cui spetta la titolarità generale degli immobili, appartenenti allo Stato.

Del trasferimento dei beni, costituenti le aree della ex stazione ferroviaria di Savona Letimbro, l'ufficio commissariale ha avuto quindi occasione di occuparsi in numerose sedute; ma, avuto riguardo alla complessità della situazione di fatto, alla delicatezza delle questioni giuridiche prospettate, nonché all'intreccio di varie pretese, non esclusa quella dell'amministrazione demaniale dello Stato circa l'esistenza di un vincolo di destinazione per la costruzione di un palazzo per gli uffici finanziari, l'ufficio commissariale non è stato ancora in grado di pervenire a conclusioni definitive.

Si rileva ancora che il Ministero delle finanze ritiene che il bene non risultando utilizzato al 31 dicembre 1985 per l'esercizio di attività ferroviaria dovrebbe restare in possesso dell'amministrazione demaniale dello Stato.

Si sono pertanto resi necessari ulteriori e più approfonditi accertamenti istruttori.

Si assicura comunque che sarà rivolta la massima attenzione al problema al fine della sua definitiva risoluzione.

*Il Ministro dei trasporti*

BERNINI

(15 maggio 1990)

---

SENESI, MAFFIOLETTI, LIBERTINI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Visto l'esito del processo penale per le cosiddette «patenti facili» svoltosi a Milano e per le quali il tribunale ha condannato 113 persone e 10 le ha assolte per insufficienza di prove e che 54 delle persone condannate sono dipendenti della Motorizzazione civile della sede provinciale di Milano;

visto inoltre che detti dipendenti condannati nel processo di primo grado risultano di aver preso interesse privato in atto di ufficio; considerato che gli stessi dipendenti si stanno interessando per rilevare sia agenzie di pratiche automobilistiche sia autoscuole;

constatata la possibilità di inserimento nel lavoro delle autoscuole di dipendenti della MCTC a seguito della particolare stesura del regolamento di attuazione della legge 18 marzo 1988, n. 111, e in particolare a quanto viene previsto nelle norme transitorie di detto regolamento;

rilevato:

che il possibile inserimento di tale personale può creare turbativa nel settore autoscuole come già avvenuto, e non solo a Milano;

che si sta predisponendo il regolamento di esecuzione previsto dall'articolo 16, comma secondo, della legge 18 marzo 1988, n. 111;

che debbono essere espletati altri atti conseguenti alle direttive comunitarie,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga utile prevedere che i dipendenti delle MCTC non possono ottenere autorizzazione a gestire autoscuole o centri di istruzione nell'ambito della stessa provincia in cui hanno prestato servizio, prima che siano trascorsi 5 anni dalla cessazione del rapporto di lavoro o collocamento a riposo.

(4-03734)

(2 agosto 1989)

RISPOSTA. - In riferimento ai fatti segnalati nell'interrogazione cui si risponde si fa presente che, pur non essendo prescritto da alcuna norma, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in considerazione dei particolari compiti svolti che pongono i suoi impiegati esaminatori in frequente contatto con le autoscuole e relativi alunni, chiede a ciascuno di essi la estraneità alla proprietà o gestione di autoscuole e cura altresì, nei casi di possibile interesse indiretto, quale l'ipotesi di autoscuola gestita da parente o congiunto, che l'impiegato stesso non svolga attività collegata nella zona operativa della autoscuola stessa.

Tali cautele, pur non costituendo una violazione degli articoli 60 e seguenti del testo unico n. 3 del 1957, ne ampliano ed approfondiscono gli effetti, attraverso l'esercizio di un potere discrezionale volto ad un irreprensibile funzionamento dell'amministrazione.

Non sembra, tra l'altro, che con una norma regolamentare si possa inibire la gestione di autoscuole a una determinata categoria di pensionati (in questo caso pensionati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), perchè, indipendentemente da un giudizio di opportunità sulla disposizione stessa, non si ritiene che la materia dei diritti civili possa venire sottratta al legislatore formale, senza poi dire che una tale disposizione appare in contrasto con gli articoli 3 e 4 della Costituzione.

*Il Ministro dei trasporti*

**BERNINI**

(16 maggio 1990)

SPETIČ. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Per sapere:

quali provvedimenti urgenti si intenda porre in essere per sollecitare la stipula della convenzione relativa alla realizzazione dei programmi televisivi in lingua slovena previsti dalla legge di riforma della RAI-TV n. 103 ben 12 anni fa;

se non si ritenga che tali programmi potrebbero venire realizzati in tempi abbastanza brevi mediante la strutturazione di una «minirete» autonoma di emittenza regionale, nelle provincie di Udine, Gorizia e Trieste, sì da evitare sovrapposizioni e turbative della programmazione ordinaria delle reti nazionali, consentendo, peraltro, alla minoranza linguistica slovena di fruire di un servizio pubblico culturale ed informativo completo.

(4-00395)

(24 settembre 1987)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che la concessionaria RAI, interessata in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, ha riferito che presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è stato istituito un gruppo di lavoro con l'incarico di predisporre gli schemi di rinnovo delle convenzioni da stipulare con la RAI per le trasmissioni radiotelevisive in lingua tedesca, ladina, francese e slovena, ai sensi della lettera c) dell'articolo 19 della legge n. 103 del 1975.

Per quanto attiene in particolare all'attivazione da parte della RAI di trasmissioni radiofoniche e televisive in lingua slovena per la regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, si precisa che il testo redatto dal citato gruppo di lavoro prevede, tra l'altro, la realizzazione di una terza rete televisiva parallela a quella attuale; ciò al fine di evitare l'interruzione dei programmi italiani sulla terza rete TV RAI.

Si evidenzia, tuttavia, che la realizzazione della predetta rete è subordinata al reperimento delle frequenze da utilizzare, reperimento che presenta difficoltà, atteso che le stesse risultano in atto occupate da emittenti private.

*Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*

MAMMI

(30 maggio 1990)

TRIPODI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Per sapere:

a) se corrisponda a verità che recentemente il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, oltre a nominare frettolosamente, e con metodi discriminatori, 20 super-direttori generali, ha assunto con il vergognoso ed offensivo sistema della chiamata diretta circa 700 «esperti» per il «funzionamento» delle agenzie regionali dell'impiego;

b) in base a quale legislazione e a quali criteri sia stata scelta la chiamata diretta per l'assunzione di personale nella pubblica amministrazione;

c) se risulti veritiera la notizia secondo cui gli «esperti» dovrebbero riscuotere un compenso annuale di 60 milioni e la spesa complessiva dovrebbe raggiungere oltre 500 miliardi di lire;

d) se sia a conoscenza che tali provvedimenti clientelari hanno provocato giustamente proteste da parte dei pubblici funzionari e di qualche organizzazione sindacale.

(4-03901)

(5 ottobre 1989)

RISPOSTA. - In attuazione della legge 28 febbraio 1987, n. 56, il Ministero ha provveduto ad istituire le agenzie regionali per l'impiego, a determinarne la struttura organizzativa, nonché a nominare i direttori da proporre ai nuovi uffici.

I relativi decreti ministeriali, emanati nel maggio 1989 e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*, riguardano 15 regioni con l'esclusione delle province autonome di Trento e Bolzano e della Sicilia - che non rientrano nell'ambito di applicazione della legge - nonché della Val d'Aosta, del Friuli-Venezia Giulia e della Sardegna, in relazione alle quali sono in corso consultazioni per la stipula di eventuali convenzioni.

Le agenzie sono state istituite nel contesto della nuova organizzazione del mercato del lavoro e configurate come «organi tecnico-progettuali» cui è attribuito un importante ruolo per la realizzazione della «politica attiva del lavoro» voluta dal legislatore nella prospettiva di un servizio di collocamento della manodopera che, oltre alla tradizionale funzione garantista, sia messo in condizione di svolgerne anche una diretta ad incentivare l'occupazione.

Il modello organizzativo prescelto e fissato con i decreti di attuazione è quello di una struttura flessibile fondata su un nucleo di esperti interni coadiuvati da personale amministrativo.

In conformità alla legge, per l'assunzione dei direttori e degli esperti - di cui ciascun decreto determina il contingente da assegnare ad ogni singola agenzia - è prevista la possibilità di concludere un contratto a termine di diritto privato della durata di tre anni.

Nel determinare l'assetto organizzativo dimensionale dei nuovi uffici si è constatato, al fine dell'individuazione del personale da preporvi, che non esiste una disciplina autonoma e di per sé esaustiva della «politica attiva del lavoro». Questa, invece, richiede il coinvolgimento ed il risultato di diversi apporti scientifici, quali quelli dell'economia, delle scienze matematiche, del diritto, eccetera.

Si è fatto riferimento, in proposito, a vari tipi di esperienze professionali individuate secondo le diverse necessità operative, dando la prevalenza, per la scelta del direttore, a quella che, in relazione alle caratteristiche professionali del gruppo di esperti prescelto, potesse assicurare lo svolgimento delle attività promozionali richieste secondo i principi e le logiche manageriali.

La determinazione dei compensi - concordata con il Ministero del tesoro - è stata condizionata dalla esigenza di acquisire professionalità di grande rilievo e di incentivare i vari esperti ad accettare un incarico triennale e, quindi, precario. In questo campo sono, inoltre, da tener presenti le possibilità reddituali che normalmente offrono le opportunità di impiego nelle libere professioni o nelle imprese private per simili prestazioni.

Peraltro i contingenti organici di personale da assegnare, da

comandare e da assumere devono essere considerati dei «tetti» che si sono dovuti preventivamente definire e che sono stati ottenuti valutando, distintamente, l'entità della popolazione residente, di quella attiva, del tasso di disoccupazione palese e della presenza generalizzata di attività nelle varie articolazioni imprenditoriali e degli stanziamenti complessivi.

L'assegnazione di personale nelle varie agenzie è programmata, comunque, secondo criteri di gradualità.

Si fa presente che non si è ancora proceduto alla nomina degli esperti mentre sono stati già emanati i decreti di nomina dei direttori delle agenzie e conclusi i rispettivi contratti di assunzione i quali sono in corso di registrazione alla Corte dei conti.

Il ricorso ad esperti e professionisti esterni, al fine dell'individuazione dei destinatari degli incarichi di direzione delle agenzie, può avere, effettivamente, provocato, in un primo tempo, qualche malumore tra i funzionari ministeriali. A ben vedere, però, la scelta è derivata, come logica conseguenza, dalla speciale natura dei compiti dell'agenzia i quali implicano esperienze e professionalità di tipo diverso da quelle generalmente possedute, anche se in grado elevato, dai dirigenti statali.

*Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale*  
DONAT-CATTIN

(21 maggio 1990)

VISIBELLI. – *Ai Ministri dei trasporti e del tesoro.* – Premesso:

che il commissario straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato, tanto solerte nel fare economia al Sud, con «tagli» e «mancati investimenti», non bada, poi, a spese quando vuole sistemare, in maniera clientelare e (forse) illegittima, «personaggi» di sua fiducia ai vertici delle Ferrovie dello Stato e della CIT; ecco che lauti stipendi, polizze di assicurazione da capogiro e *finge-benefit* si giustificano, secondo Schimberni, con la «necessità di inserire validi professionisti» ai vertici del carrozzone ferroviario;

che, quindi, il Della Pietra, di appena 36 anni, passato *ex abrupto* da albergatore a megadirigente, dovrebbe risolvere le sorti della CIT (disastrata compagnia di turismo controllata dalle Ferrovie dello Stato);

che non c'è chi non veda, in questa manovra, lo stridente contrasto con l'articolo 21 della legge n. 210 del 1985 che consente, sì, alle Ferrovie dello Stato l'«assunzione di personale con contratto di diritto privato», ma solo per «essere adibito a mansioni proprie dell'ambito ferroviario». Invece, come hanno rilevato i sindaci delle Ferrovie dello Stato, l'assunzione del Della Pietra è puramente strumentale: non, quindi, per le esigenze delle Ferrovie dello Stato, ma per esigenze istituzionali della CIT con oneri a carico dell'ente Ferrovie dello Stato;

che anche la Corte dei conti ha aperto un'indagine su tutti i contratti con personaggi esterni deliberati dall'amministratore straordinario per verificare, oltre alla legittimità, anche non chiari problemi «di compatibilità»;

che, a questo punto, ci si domanda se il Della Pietra potrà continuare ad ospitare nei suoi alberghi i corsi per formazione dei ferrovieri;

che intanto il servizio ferroviario peggiora sempre più e non si riesce ad ottenere che un treno venga pulito, che un Wagon Lits abbia per la conservazione delle bevande un frigorifero e non una «ghiacciaia», che il costo dei generi di conforto venduti sui treni corrisponda a quello indicato nel listino dei prezzi. È questo forse il sistema per risanare le Ferrovie dello Stato? Elargendo stipendi iperbolici a personaggi del «sottogoverno»?

quanto sopra premesso, l'interrogante chiede di sapere:

1) quali provvedimenti si intenda adottare nei confronti di una situazione così marcatamente illegittima e clientelare;

2) se non sia il caso di ricorrere, per la soluzione dei problemi dell'ente Ferrovie dello Stato, all'opera dei dirigenti interni, sicuramente più qualificati, e non a quella di improvvisati personaggi in cerca di autore;

3) se non sia il caso, comunque, di ripristinare, di imperio, la legittimità, risolvendo gli assurdi contratti deliberati dal commissario straordinario.

(4-03715)

(28 luglio 1989)

RISPOSTA. - Si risponde anche a nome del Ministro del tesoro. Occorre premettere che i poteri di intervento del Ministro dei trasporti nei confronti della gestione dell'ente Ferrovie dello Stato delineati dall'articolo 3 della legge 17 maggio 1985, n. 210, si concretizzano essenzialmente in atti di indirizzo che indicano obiettivi da perseguire e in atti di approvazione di programmi di attività già adottati dall'ente; a tali poteri si collega una funzione di vigilanza sulla coerenza della gestione con le direttive impartite.

Per quanto riguarda, poi, la partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato a società o enti del settore dei trasporti, la legge attribuisce espressamente al Ministro solo il potere di autorizzare gli atti di disposizione dei titoli azionari.

Al di là di tali funzioni, che si esprimono in direttive rivolte all'ente e in un controllo limitato a specifici atti di gestione, la legge n. 210 del 1985 non prevede la possibilità di provvedimenti atti ad incidere concretamente nella politica delle partecipazioni azionarie dell'ente Ferrovie dello Stato; nè tanto meno sono configurabili interventi ministeriali diretti sulle società per azioni partecipate, la cui autonomia gestionale è disciplinata dalle norme di natura privatistica del codice civile.

Per quanto riguarda la società CIT, va peraltro indubbiamente considerata la rilevanza pubblica dell'attività che questa svolge nel settore turistico e in virtù di ciò va riconosciuto l'interesse del Ministero dei trasporti a fornire indirizzi specifici all'ente Ferrovie dello Stato, azionista di maggioranza della società; in tale contesto deve essere anche garantita l'applicazione, da parte della società, delle norme del codice civile sulle società cui partecipano enti pubblici (articoli 2458 e 2459).

Da parte di questo Ministero l'ente Ferrovie dello Stato è stato pertanto in più occasioni invitato ad adottare le iniziative di competenza per l'introduzione di modifiche allo statuto della CIT, che, ai sensi delle norme suddette, prevedano la facoltà ministeriale di nomina alle più alte cariche societarie.

Ogni possibilità di intervento in ordine alle nomine degli amministratori della CIT rimane comunque subordinata, al momento, alla adozione da parte della società di norme statutarie conformi alle direttive impartite.

In merito alle assunzioni di professionisti esterni con qualifiche dirigenziali nell'ambito dell'ente Ferrovie dello Stato, si è invece ritenuto di dovere richiamare l'amministratore straordinario a riconsiderare i provvedimenti di nomina deliberati, affinché vengano adottati criteri retributivi correlati al trattamento economico dirigenziale previsto dal vigente contratto collettivo.

Per quanto riguarda, in particolare, la nomina del dottor Della Pietra, sono state espresse perplessità in ordine alla contemporanea posizione di dirigente dell'ente Ferrovie dello Stato e di amministratore delegato della società CIT.

Sulla questione dei contratti di assunzione di dirigenti esterni, stipulati dall'amministratore straordinario, sono stati sollevati analoghi rilievi da parte del collegio dei revisori dei conti dell'ente.

*Il Ministro dei trasporti*

**BERNINI**

(15 maggio 1990)

---