SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 68

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 23 al 30 maggio 1989)

INDICE

ANGELONI: per il ripristino dei servizi sostitutivi della linea Massa-Pontremoli nel tratto Santo Stefano Magra-Massa centro (Massa Carrara) (4-01778) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1951

BOATO ed altri: per un intervento volto a garantire il regolare proseguimento dell'attività di sperimentazione presso l'istituto «Stefanini» di Mestre (Venezia) (4-03022) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1952

BOSSI: per il controllo del consumo di alcoolici da parte dei conducenti di autoveicoli e di autotreni, anche in relazione alla tragica conclusione di un diverbio sorto tra un camionista belga ed un addetto ai servizi della dogana TIR di Concorezzo (Milano) il 4 novembre 1988 (4-02407) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1954

sul mancato avvio, da parte del comune di Sondrio, degli interventi urgenti di ripristino e ricostruzione delle opere pubbliche danneggiate dall'alluvione dell'estate 1987, nonostante l'assegnazione al medesimo dei fondi necessari (4-02523) (risp. LATTANZIO, *ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile*) 1955

per un intervento volto a salvaguardare dal degrado il complesso di edifici denominato «Cascina dei poveri» a Busto Arsizio (Varese) (4-02757) (risp. BONO PARRINO, *ministro per i beni culturali e ambientali*) 1956

BOZZELLO VEROLE: sui motivi per i quali l'apposito comitato ministeriale non abbia ancora espresso il proprio parere sul progetto di costruzione della nuova aerostazione passeggeri dell'aeroporto di Torino-Caselle (4-01880) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1957

BUSSETI: sull'opportunità di ripristinare la fermata nella stazione di Molfetta (Bari) dei treni da e per Roma e Milano (4-00271) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1959

CHIARANTE ed altri: per la sollecita revisione della normativa sulla composizione delle commissioni d'esame nelle università (4-02501) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1960

CHIESURA ed altri: sulla sospensione dei corsi di sperimentazione presso l'istituto sperimentale statale «Stefanini» di Mestre (Venezia) (4-02962) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1952

CONSOLI ed altri: per l'assunzione di iniziative volte alla riattivazione del servizio automobilistico di linea Taranto-Napoli (4-01200) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1961

CORLEONE: per l'adozione di provvedimenti volti a porre fine al disservizio in atto presso l'aeroporto milanese di Linate (4-01944) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1962

FILETTI: sulla decisione del rappresentante della sovrintendenza scolastica di Torino di invalidare l'incontro con i delegati di categoria svoltosi il 29 settembre 1988 per la trattativa decentrata sull'orario di lavoro (4-02911) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1963

FRANCO: sulla gestione dell'istituto magistrale di Villa San Giovanni (Reggio Calabria) da parte della preside, professoressa Vincenzina Silvana Mazzuca (4-02972) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1966

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

GRASSI BERTAZZI: per la realizzazione di una nuova pista di volo presso l'aeroporto Fontanarossa di Catania (4-01898) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1967

GUIZZI: per un intervento volto a prevedere la restituzione alla pinacoteca di Napoli del dipinto di Rubens raffigurante un principe Doria (4-02414) (risp. BONO PARRINO, *ministro per i beni culturali e ambientali*) 1968

INNAMORATO: per la predisposizione di misure atte a garantire una sistemazione adeguata ai presidi e direttori didattici titolari di scuole che saranno soppresse nel prossimo anno scolastico (4-02755) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1969

LONGO: sulle lesioni riportate dal Palazzo della Ragione di Padova (4-03112) (risp. BONO PARRINO, *ministro per i beni culturali e ambientali*) 1970

LOPS, PETRARA: per il ripristino delle fermate effettuate dai treni nella stazione di Molfetta (Bari) prima dell'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario (4-00148) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1971

MANZINI: per la determinazione del trattamento economico spettante ai cinque ispettori tecnici centrali della scuola elementare immessi nella qualifica di dirigente superiore a seguito del concorso di cui ai decreti ministeriali 30 luglio 1984 e 24 novembre 1984 (4-02785) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1972

MORA: sui danni ambientali derivanti dalla ventilata realizzazione del progetto dell'ente Ferrovie dello Stato di un nuovo tracciato ad altissima velocità da Milano a Roma (4-01995) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1974

PETRARA ed altri: sulle procedure adottate dalla gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane per la copertura dei posti vacanti in organico (4-01838) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1976

POLLICE: sugli accertamenti effettuati per verificare le cause che avrebbero determinato l'incidente del DC9 nei pressi dell'isola di Ustica (Palermo) (4-01559) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1978

sullo stanziamento di 40 miliardi di lire per la ricostruzione del «salotto vip» dell'aeroporto militare di Ciampino (Roma) (4-01864) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1978

per un intervento volto a tutelare il diritto degli studenti a svolgere attività politica, anche in relazione al comportamento repressivo della preside del liceo scientifico «Leonardo da Vinci» di Milano (4-02350) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1979

sulle responsabilità in merito all'illegittimo licenziamento di Luciano Landi, dipendente dell'istituto tecnico industriale statale «Montani» di Fermo (Ascoli Piceno) (4-02750) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1980

PONTONE: per un intervento volto ad evitare la costruzione di un silos nella zona portuale di San Giovanni a Teduccio (Napoli) (4-01910) (risp. LATTANZIO, *ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile*) 1982

per la revisione del compenso accordato al dottor Giuseppe Zanni, assunto all'ufficio di Bruxelles dello IASM (4-03124) (risp. GASPARI, *ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 1983

SALVATO: per un intervento volto a garantire che, presso le scuole di secondo grado di Napoli, si discuta della violenza sessuale e si rafforzi la sorveglianza delle forze dell'ordine (4-02939) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1984

SARTORI: sulle iniziative per tutelare i diritti del dottor Argenio Ferrari (4-02158) (risp. MARINUCCI MARIANI, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 1985

SIGNORI: per un intervento volto a salvaguardare la chiesa di San Martino a Batignano (Grosseto) (4-03105) (risp. BONO PARRINO, *ministro per i beni culturali e ambientali*) 1986

VISCA: sui programmi dell'ente Ferrovie dello Stato per la rete ferroviaria piemontese, con particolare riferimento alla linea San Giuseppe Cairo-Alessandria ed al potenziamento dei servizi della stazione di Acqui Terme (Alessandria) (4-01794) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1987

VISIBELLI: sulla mancata adozione di provvedimenti volti a porre fine al disservizio nel trasporto delle merci, riscontrato presso la stazione ferroviaria di Trani (Bari) (4-00386) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1988

ANGELONI. *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che l'ente Ferrovie dello Stato ha disposto la soppressione di tutti i servizi sostitutivi della linea Massa-Pontremoli nel tratto Santo Stefano Magra-Massa Centro (compartimento ente Ferrovie di Firenze), già in concessione alla società Lorenzini di Ortonovo e all'Azienda di trasporto comunale di La Spezia;

atteso che tale decisione arrecherà gravi danni e disagi soprattutto ai lavoratori e agli studenti che ogni giorno devono recarsi a La Spezia, Massa Carrara o Pisa per ragioni di lavoro e di studio;

considerato che gli utenti dei soppressi servizi, costituitisi in «Comitato di agitazione pendolari della Lunigiana e zone limitrofe», con lettera del 1° maggio 1988, hanno interessato al problema anche il Ministro dei trasporti e il direttore compartimentale dell'ente Ferrovie di Firenze, oltre che le autorità locali e i parlamentari della zona;

rilevato che la soppressione, in particolare, dei servizi sostitutivi n. 109, in partenza alle ore 7,15 dalla stazione di Santo Stefano Magra e in arrivo alla stazione di Massa alle ore 7,58, e nn. 110 e 110-*bis*, in partenza alle ore 13,06 e 13,12 da Massa Centro e in arrivo a Santo Stefano Magra alle ore 13,46, rende impossibile avvalersi delle coincidenze da e per Parma e La Spezia;

osservato che le lamentate soppressioni dei servizi hanno indotto i promotori del «Comitato provvisorio dei pendolari» ad esprimere un duro giudizio circa «un piano preordinato alla marginalizzazione della Lunigiana», già seriamente danneggiata per altri aspetti, e, più in generale, dell'intera provincia di Massa Carrara,

l'interrogante, fattosi carico di rappresentare il grave malumore e il diffuso senso di frustrazione dei cittadini colpiti dai suddetti provvedimenti, chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro dei trasporti vorrà adottare in tempi rapidi per porre rimedio agli inconvenienti lamentati.

(4-01778)

(16 giugno 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato ha reso noto che, in considerazione della particolare utilità delle corse sostitutive nel tratto Santo Stefano di Magra-Massa Centro ed a seguito delle richieste pervenute dal comitato degli utenti e dalle autorità locali, ha deciso il ripristino delle corse n. 109, con partenza alle ore 7,15 dalla stazione di Santo Stefano di Magra e con arrivo a Massa alle ore 7,58, e n. 110-*bis*, con partenza da Massa alle ore 13,12 e con arrivo a Santo Stefano di Magra alle ore 13,46, nonchè della corsa n. 113, limitatamente al percorso Santo Stefano di Magra-Sarzana, dove trova coincidenza con un treno per Massa.

Il predetto ente ha però fatto presente che, in occasione dei lavori sulla tratta Vezzano-Santo Stefano di Magra, che inizieranno nella prossima primavera, tutti i treni fra Fornovo e La Spezia dovranno essere instradati via

Sarzana; a tale proposito ha anticipato che si renderà necessario impostare nuovi orari a servizio della zona interessata.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

BOATO, STRIK LIEVERS, SPADACCIA, CORLEONE. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso:

che la sperimentazione, nata 14 anni fa, presso l'istituto sperimentale «Stefanini» di Mestre (Venezia), anche per merito di un gruppo di insegnanti capaci e disponibili ha trovato un numero sempre più largo di sostenitori e collaboratori ed è riuscita a coinvolgere un'opinione pubblica sempre più vasta, arrivando al sostegno convinto dell'amministrazione comunale che ha operato investimenti per garantirla;

che i risultati ottenuti, ricavabili anche in termini statistici, sia per quanto riguarda il tasso di selezione molto basso, sia per i risultati molto positivi degli esami di maturità, sia per il sempre crescente numero di iscrizioni (a dimostrazione del consenso tra la popolazione), sono più che soddisfacenti;

che la continuità nel tempo di tali risultati positivi dimostra la non estemporaneità o casualità della programmazione scolastica, che anzi si è modificata negli anni adeguandosi alle esigenze ed ai risultati delle esperienze;

che tale sperimentazione fa ormai parte del patrimonio culturale e scientifico della città di Venezia;

che il comune di Venezia, nel novembre 1988, ha espresso la richiesta di un riesame del progetto di sperimentazione, che ha trovato opposizioni da parte degli organi periferici del Ministero della pubblica istruzione e in particolar modo da parte di alcuni ispettori tecnici centrali, nonostante i pareri favorevoli degli organi collegiali competenti;

che la recente riconferma, da parte di tali ispettori, di un giudizio negativo non ha assolutamente convinto le varie componenti scolastiche, ma anzi ha dato origine a forme di protesta mature, civili e rispettose dei diritti democratici di tutti, riportando alla ribalta dell'opinione pubblica questo problema,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro della pubblica istruzione intenda procedere ad un approfondito e completo esame della questione, attraverso anche un incontro con una delegazione rappresentativa del comune e delle componenti della scuola interessata, preceduto da un incontro tra i responsabili centrali del Ministero e una rappresentanza dei docenti dell'istituto «Stefanini».

(4-03022)

(9 marzo 1989)

CHIESURA, RIGO, CORTESE. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso:

che, nel corso del 1988, un decreto ministeriale decide, senza alcuna motivazione obbiettiva e senza indicare delle possibili soluzioni, la sospensione dei corsi di sperimentazione presso l'istituto sperimentale

statale «Stefanini» di Mestre con l'eliminazione di materie come la ricerca socioambientale, la ricerca storica e attività sociali;

che tale decreto ha creato grave danno agli alunni delle classi I e III: le une perchè si trovano ad eseguire un programma differente da quelle per cui si erano iscritte, le altre invece si vedono sospese un programma di triennio fatto in funzione del biennio senza mettere a loro disposizione delle ore sostitutive;

che tale decreto richiamava la necessità di articolare un nuovo progetto di sperimentazione sostitutivo entro il 15 novembre 1988, sul quale si erano già impegnati i docenti;

ritenuto:

che, in questi quttordici anni (1975-1988), da parte dei docenti sia stata individuata una prospettiva e degli obiettivi di fondo della sperimentazione, lavorando per il rinnovamento di contenuti e metodi e costruendo una struttura coerente al raggiungimento di tali realizzazioni;

che l'appassionato consenso da parte degli studenti e delle famiglie ha dato luogo in questi mesi al sorprendente fenomeno di ragazzi che si ribellano per non vedere loro tolte delle esperienze di lavoro, sebbene abbiano un carico settimanale di 38 ore scolastiche,

gli interroganti chiedono:

se non si ritenga necessario l'intervento da parte del Ministro in indirizzo per far ricercare i presupposti e le condizioni atte a risolvere questo conflitto;

se non si ritenga opportuno dare l'autonomia didattica e il riconoscimento della sperimentazione, e sia preso in dovuta considerazione il progetto elaborato dal collegio dei docenti;

la reintegrazione delle materie come la ricerca storica per le attuali classi terze, la ricerca socioambientale per le classi prime e le attività sociali.

(4-02962)

(1° marzo 1989)

RISPOSTA(*). - In merito alla questione prospettata con l'interrogazione parlamentare in oggetto, si premette che il Ministro della pubblica istruzione ha, in più occasioni, manifestato ampia disponibilità ad esaminare, con spirito costruttivo, le modifiche che si intendono apportare al progetto sperimentale, a suo tempo attivato presso l'istituto magistrale «Stefanini» di Mestre ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 419.

Infatti, dopo gli approfondimenti compiuti in sede locale dagli ispettori ministeriali di cui è cenno nell'interrogazione, il Ministro ha ricevuto personalmente, nella giornata del 9 marzo 1989, una rappresentanza dei docenti dell'istituto, accompagnata dal sindaco di Venezia e da altri esponenti politici.

A conclusione della riunione, durante la quale sono stati evidenziati alcuni rilievi di natura amministrativo-contabile inerenti alle concrete modalità di attuazione della sperimentazione, tutte le parti hanno convenuto

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

sulla necessità di giungere a soluzioni che comportino il ripristino di una situazione di piena legittimità.

I punti principali, sui quali si incentrano le perplessità tecniche sull'attuale configurazione del progetto, sono stati in particolare enunciati dall'ispettore centrale, deputato all'assistenza della sperimentazione, che ha quindi invitato la scuola a collaborare positivamente ad una revisione del progetto stesso che, pur non sacrificando gli elementi validi di specificità dell'iniziativa sperimentale, la renda complessivamente idonea ad una sua più ampia diffusibilità.

A tal fine, in data 21 marzo 1989, è stato affidato all'ispettore centrale, professor Cesare Guasco, l'incarico di collaborare tecnicamente all'opera di revisione del progetto e di effettuare, altresì, un'approfondita verifica della sua validità.

Nel contempo si è invitato il provveditore agli studi di Venezia ad eliminare le irregolarità emerse in sede ispettiva e ad adoperarsi presso l'istituto affinchè l'iniziativa sperimentale si attui nel sostanziale rispetto della normativa vigente.

Al suindicato ispettore centrale che, nell'ambito del mandato ricevuto, potrà valutare l'eventuale opportunità di una riunione conclusiva presso questo Ministero, è stato raccomandato di fare in modo che le nuove proposte siano presentate al più presto e, comunque, non oltre la fine del mese di aprile.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

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

che in data 4 novembre 1988, presso la dogana TIR di Concorezzo (Milano), a seguito di una discussione per questioni di viabilità, un camionista belga travolgeva volutamente con il proprio automezzo il signor Antonio Fortunato, addetto alla mensa e al parcheggio interno della dogana, provocandone la morte istantanea per schiacciamento;

che al camionista, arrestato dai carabinieri di Concorezzo, veniva riscontrato un tasso alcolometrico nel sangue pari a 217,4 milligrammi per litro;

che, in base alle testimonianze della cittadinanza, all'interno e nei pressi della dogana TIR avvengono con una certa frequenza liti e risse fra autisti, cagionate il più delle volte dall'eccesso di alcool;

rilevato che la situazione esposta rappresenta un grave pregiudizio per la conduzione dei mezzi pesanti e la circolazione stradale intorno a Concorezzo e sulle strade di destinazione dei TIR,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare direttamente o richiedere presso altri Ministeri competenti per adeguare i controlli in modo da riportare la situazione esposta nei limiti della sicurezza per la circolazione stradale.

(4-02407)

(10 novembre 1988)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione di cui trattasi, si fa presente che, in attuazione delle disposizioni emanate con legge 18 marzo

1988, n. 111, istitutiva della patente comunitaria, il Ministero della sanità ha emanato il decreto 10 agosto 1988, con il quale è stato fissato in 80 milligrammi per 100 millilitri il tasso alcolemico oltre il quale un conducente si considera in stato di ebbrezza e pertanto passibile delle sanzioni previste dall'articolo 132 del testo unico sulla circolazione statale (decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959), così come modificato dall'articolo 7 della citata legge n. 111 del 1988.

Si fa altresì presente che è di prossima emanazione il decreto interministeriale col quale si indicheranno le caratteristiche degli etilometri e saranno determinate le procedure per gli accertamenti del tasso alcolemico.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

BOSSI. – *Al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che nel corso dei mesi di luglio e agosto 1987 la provincia di Sondrio è stata colpita da eventi alluvionali di eccezionale gravità;

che il Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile ha disposto con proprie ordinanze l'assegnazione ai comuni interessati delle somme necessarie per gli interventi urgenti di ripristino e ricostruzione;

che, in particolare, con ordinanza n. 1365/FPC in data 13 febbraio 1988, è stata assegnata all'amministrazione comunale di Sondrio la somma di lire 5.390.000.000 per le seguenti opere:

tronchi fognature in località Gambaro: lire 140.000.000;

ponte sul torrente Mallero in località Gambaro: lire 1.450.000.000;

ponte sul torrente Valdone in località Arquino: lire 200.000.000;

ponte sul torrente Mallero in fregio a piazza Cavour: lire 1.400.000.000;

acquedotti in località Dagna e Prato: lire 950.000.000;

acquedotti in località Valdone: lire 1.250.000.000;

che a tutt'oggi, dopo più di un anno dagli eventi calamitosi ed a più di dieci mesi dall'assegnazione dei fondi suddetti, l'amministrazione comunale di Sondrio non ha ancora provveduto neppure all'avvio delle opere citate,

l'interrogante chiede di sapere:

i motivi per cui l'amministrazione comunale di Sondrio non abbia tuttora proceduto in merito, trattandosi di opere pubbliche considerate di primaria importanza sia dal comune interessato che dal Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile;

chi detenga la disponibilità effettiva delle somme in argomento.

(4-02523)

(1° dicembre 1988)

RISPOSTA. – Con ordinanza n. 1365/FPC datata 13 febbraio 1988 venne assegnata all'amministrazione comunale di Sondrio la somma di lire 5.390.000, a fronte di determinati interventi di ripristino e ricostruzione

particolarmente necessari per il ritorno alla normalità delle attività nel comune di Sondrio, così gravemente colpito dalla alluvione del luglio-agosto 1987.

L'amministrazione comunale di Sondrio, cui compete, pertanto, la responsabilità per la gestione dei lavori di cui alla precitata ordinanza, ha provveduto, dietro richiesta, a prospettare, per ciascuna delle opere richiamate nella presente interrogazione, il relativo stato di attuazione che, di seguito, si riporta:

ponte sul torrente Mallero in località Gombaro:
importo assegnato lire 1.450.000.000;
progetto approvato il 1° luglio 1988;
contratto di appalto stipulato l'11 novembre 1988;

ponte sul torrente Mallero in fregio a piazza Cavour:
importo assegnato lire 1.400.000.000;
progetto approvato il 2 settembre 1988;
contratto di appalto stipulato l'11 novembre 1988;

tronchi di fognatura in località Gombaro:
importo assegnato lire 140.000.000;
progetto approvato il 25 gennaio 1988;
l'esecuzione dei lavori è subordinata alla ricostruzione del ponte sul torrente Mallero in località Gombaro;

acquedotti in località Dagua e Prato:
importo assegnato lire 950.000.000;
progetto approvato il 3 giugno 1988;
è in corso l'occupazione dei terreni nel comune di Torre Santa Maria (Sondrio) attraversato dalla condotta dell'acquedotto;

acquedotto in località Valdone:
importo assegnato lire 1.250.000.000;
è in corso di elaborazione il progetto esecutivo;

ponte sul torrente Valdone in località Arquino:
importo assegnato lire 200.000.000;
progetto approvato il 16 maggio 1988;
decreto occupazione d'urgenza immobili emesso il 9 novembre 1988.

Si segnala, infine, che il comune di Sondrio, sui fondi citati, ha ricevuto un acconto di 1.600 milioni e che tale somma, ai sensi delle disposizioni di legge vigenti, è depositata presso la tesoreria dello Stato di Sondrio su un fondo non fruttifero.

Il Ministro senza portafoglio
per il coordinamento della protezione civile
LATTANZIO

(26 maggio 1989)

BOSSI. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che nel comune di Busto Arsizio esiste un complesso di edifici denominato «la Cascina dei poveri», di notevole valore storico-culturale, in

cui nel 1427 ebbe i natali la beata Giuliana, il cui nome oggi indica un popoloso quartiere cittadino;

che il complesso deriva il suo nome da una confraternita di beneficenza, «la scuola dei poveri», che vi si insediò nel 1536 e che operò attivamente nella zona acquistando la secolare benemerenza delle popolazioni locali e di quanti vi furono assistiti trovandosi a transitare sull'arteria del Sempione che scorre poco distante dall'antico complesso;

che il complesso di edifici, attraverso modifiche ed apposizioni successive, associa un luogo di culto alle strutture di una vecchia corte tipicamente lombarda;

che dopo aver fatto eseguire studi e progetti per il suo recupero il comune di Busto Arsizio ha lasciato il complesso nel più completo degrado ed ultimamente sembra intenzionato a demolire l'intero complesso,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover intervenire urgentemente per evitare il definitivo deperimento del complesso, facendosi interprete del sentimento della popolazione di Busto Arsizio e di Gallarate che al vedere tanta incuria è profondamente amareggiata.

(4-02757)

(24 gennaio 1989)

RISPOSTA. - La «Cascina dei poveri» sita in Busto Arsizio risulta vincolata con provvedimento ministeriale n. 4461 dell'8 maggio 1986 ai sensi dell'articolo 4 della legge 1° giugno 1939, n. 1089.

Agli atti della soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Milano non risulta pervenuto alcun progetto di restauro. Pertanto è stata inviata all'amministrazione comunale di Busto Arsizio,proprietaria dell'immobile, una intimazione di provvedere all'esecuzione di lavori urgenti per la conservazione dell'edificio.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
BONO PARRINO

(17 maggio 1989)

BOZZELLO VEROLE. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che l'attuale aerostazione di Torino-Caselle, realizzata per un traffico di circa 600.000 passeggeri annuali, ha dovuto fronteggiare nel 1987 un traffico di oltre un milione di passeggeri e nel 1990 si prevede dovrà far fronte ad un milione e 400 mila passeggeri;

che il consiglio comunale di Torino, in data 24 febbraio 1986, ha approvato il completamento e l'aggiornamento del programma pluriennale di interventi relativi all'aeroporto di Torino-Caselle;

che in questo programma pluriennale rientra la realizzazione della nuova aerostazione passeggeri;

che per superare tale inadeguatezza è stato bandito un appalto-concorso per la realizzazione della nuova aerostazione;

che l'opera rientra nel piano generale di ampliamento e di ristrutturazione dell'aeroporto di Torino-Caselle di cui alla convenzione n. 4032 sottoscritta il 27 febbraio 1987 tra la città di Torino ed il Ministero dei trasporti;

che questo piano di ampliamento e ristrutturazione comporta una spesa di 87 milardi di lire, dei quali ben 47 finanziati direttamente dalla SAGAT, la società di gestione dell'aeroporto (tra l'altro all'interrogante non risulta che vi sia un'altra società di gestione aeroportuale la quale partecipi economicamente ai piani di ristrutturazione dei rispettivi aeroporti nelle stesse percentuali);

che la SAGAT ha redatto lo schema-guida posto a base dell'appalto-concorso per la costruzione della nuova aerostazione passeggeri per l'aeroporto di Torino-Caselle;

che tale schema-guida è stato approvato dal consiglio comunale della città di Torino e dal Ministero dei trasporti;

che nel gennaio 1988 la commissione giudicante terminava il proprio lavoro di esame dei progetti di offerta relativi alla realizzazione della nuova opera;

che il consiglio di amministrazione della SAGAT, preso atto delle conclusioni cui era giunta la commissione, faceva pervenire il 4 febbraio 1988 il progetto primo classificato al Ministero dei trasporti per l'approvazione del comitato di cui all'articolo 5 della legge n. 449 del 1985;

che a tutt'oggi questo comitato non ha ancora espresso il proprio parere, malgrado siano trascorsi i quattro mesi previsti dalla legge istitutiva del comitato stesso,

l'interrogante chiede di conoscere le ragioni di questo ritardo che provoca uno slittamento dell'inizio dei lavori ed una inevitabile lievitazione dei costi di costruzione, causando il perdurare di gravi disagi all'utenza piemontese.

(4-01880)

(6 luglio 1988)

RISPOSTA. – L'esame del progetto relativo alla nuova aerostazione passeggeri di Torino fu posto per la prima volta all'ordine del giorno del comitato di cui all'articolo 5 della legge 22 agosto 1985, n. 449, nella seduta del 30 marzo 1988; la trattazione dell'argomento fu però rinviata a successiva adunanza per consentire i necessari approfondimenti da parte dei relatori.

Nella seduta del 10 maggio 1988 il comitato iniziò l'esame, rilevando alcune incompletezze del progetto, nonchè alcune carenze nella relazione della direzione generale dell'aviazione civile; in tale occasione il comitato prese anche atto delle osservazioni mosse dalla Corte dei conti in ordine alla convenzione stipulata per la realizzazione in concessione degli interventi sull'aeroporto di Torino e pertanto sospese l'esame del progetto.

Con relazione in data 7 luglio 1988 l'amministrazione comunicò al comitato di avere replicato alle osservazioni formulate dalla Corte dei conti, esponendo ampiamente i contenuti delle proprie controdeduzioni, ed inoltre fornì precisazioni ed integrazioni in risposta alle richieste già formulate dal comitato nell'adunanza del 10 maggio 1988.

Nell'adunanza del 12 luglio 1988 il comitato ritenne di poter nuovamente procedere all'esame del progetto presentato con i completamenti necessari a sciogliere alcune osservazioni di merito tecnico e amministrativo-finanziario.

I contenuti delle osservazioni formulate dal comitato sono stati resi noti alla SAGAT in data 13 luglio 1988, allo scopo di consentire con la massima celerità l'effettuazione dei necessari adeguamenti progettuali.

Il 20 settembre 1988 il comitato ha esaminato le risposte presentate dalla SAGAT alle osservazioni formulate nell'adunanza del 12 luglio 1988.

Il progetto presentato dalla SAGAT per l'importo complessivo di 52 miliardi di lire è stato approvato con alcune osservazioni concernenti per lo più il completamento degli elaborati progettuali riguardanti la parte impiantistica. Il comitato ha preso altresì atto della dichiarata disponibilità della SAGAT ad assumere a proprio carico l'ulteriore finanziamento di 12 miliardi di lire, pari alla differenza tra l'importo del progetto presentato di 52 miliardi di lire ed il finanziamento già disponibile di 40 miliardi.

Con l'assunzione da parte della SAGAT del predetto maggiore finanziamento nonchè degli oneri connessi (revisione dei prezzi, eccetera) il comitato ha approvato il progetto anche per la parte finanziaria.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

BUSSETI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che a partire dal 1° giugno 1987, in forza di un inopinato, punitivo, illogico e scriteriato provvedimento della gestione ferroviaria centrale, i treni da e per Roma e Milano non effettuano fermate alla stazione ferroviaria di Molfetta (Bari), città di oltre 65 mila abitanti, verso cui convergono i cittadini di Giovinazzo e Terlizzi, quest'ultimo comune addirittura non servito dalle Ferrovie dello Stato;

che il disagio che colpisce i cittadini di Molfetta e dei centri vicini è notevole, atteso che – tra l'altro – vengono frustrati gli sforzi compiuti da tanti operatori economici medio-piccoli che non possono più servirsi del trasporto merci per delicati e pregiati prodotti locali: fiori, frutta, latticini, ortaggi, eccetera,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti sia possibile adottare ed in quali tempi perchè siano ovviati i lamentati gravi inconvenienti.

(4-00271)

(5 agosto 1987)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che, nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario, sono in corso, nel settore viaggiatori, ristrutturazioni dell'orario dei treni che, tenuto conto della specificità delle esigenze delle diverse categorie di utenti, tendono a realizzare un'offerta differenziata maggiormente aderente alle necessità del pubblico e che sostanzialmente prevedono:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati e con cadenzamento sulle principali relazioni, con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio che, con fermata nei centri di media importanza e orari opportunamente integrati con i servizi suindicati, consentano ai centri suddetti una maggiore fruibilità;

treni locali, a servizio delle località minori.

In linea con quanto sopra esposto, l'ente ha peraltro comunicato che, a partire dal 31 maggio 1987, data di attivazione dell'orario estivo, sono stati

attuati i primi provvedimenti di razionalizzazione degli orari dei collegamenti ferroviari tra la Puglia e il Centro-Nord Italia, così riassumibili:

ristrutturazione dei servizi diurni tra Lecce e Milano con effettuazione di:

due coppie di treni *intercity* Milano-Lecce, in luogo dei TEE 92 e 93 e dei rapidi 958 e 959;

treni espressi ad orario cadenzato Bologna-Pescara, Bologna-Foggia e Bologna-Bari;

treni diretti ad orario cadenzato sulla relazione Milano-Bologna-Ancona;

razionalizzazione dei collegamenti di carattere locale;

acceleramento dei preesistenti treni espressi Torino-Lecce, Venezia-Lecce e Milano-Taranto e dei collegamenti notturni;

istituzione della nuova coppia di treni espressi 382/389 Stoccarda/Schauffausen-Lecce;

ristrutturazione, con acceleramento e migliore rispondenza degli orari, dei collegamenti Roma-Lecce e Roma-Taranto.

Complessivamente è stato ottenuto un sensibile miglioramento dell'offerta ed anche nei casi in cui risulta necessario effettuare trasbordi a seguito della soppressione di fermate dei treni più veloci i tempi complessivi di viaggio risultano pressochè ridotti rispetto alla precedente impostazione d'orario.

I collegamenti a lungo percorso da e per Molfetta vengono assicurati con trasbordo a Barletta (treni espressi) ed a Foggia (treni *intercity*, treni espressi).

Fermano comunque a Molfetta i treni 850 Lecce-Roma, 715 Milano-Lecce ed i treni periodici 1720 e 1721 Bari-Milano e viceversa.

L'ente Ferrovie dello Stato ha inoltre fatto presente che, per quanto riguarda il trasporto delle merci, i treni 2201 e 2202 Lecce-Milano hanno continuato ad effettuare fermate a Molfetta; i treni 715 e 850 che, come sopra detto, effettuano fermata a Molfetta per servizio viaggiatori, hanno in composizione un bagagliaio per il trasporto delle merci.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

CHIARANTE, ALBERICI, CALLARI GALLI. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Per sapere se e come intenda porre riparo agli inconvenienti determinati dalla sostanziale impraticabilità della vecchia normativa sulla composizione delle commissioni di esame nelle università. Infatti, secondo la normativa vigente, che risale agli anni trenta, a ciascuna prova di ogni esame deve assistere una commissione di tre membri, di cui almeno due professori. In realtà, soprattutto a causa dell'elevato numero di studenti per professore – in particolare in alcune università, in certe facoltà e per gli insegnamenti più frequentati – è diventato molto difficile ed anzi impossibile garantire la presenza di due professori ufficiali per ogni commissione e, di conseguenza, questa norma viene sempre meno applicata. Non si vede, inoltre, l'utilità

della presenza, nella commissione d'esame di un certo insegnamento, di professori ufficiali di insegnamenti magari del tutto diversi, che spesso neppure conoscono o conoscono solo molto superficialmente la disciplina di esame. Gli interroganti pertanto si rivolgono al Ministro in indirizzo per sapere se non intenda prendere l'iniziativa per la revisione di una norma ormai largamente non operante e comunque di assai difficile applicazione.

(4-02501)

(24 novembre 1988)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione parlamentare cui si risponde, gli onorevoli interroganti, nell'intento di semplificare la costituzione delle commissioni di esame nelle università, hanno sollecitato iniziative per un'adeguata revisione della normativa in atto disciplinante la materia, risalente al regio decreto 4 giugno 1938, n. 1269.

Al riguardo, questo Ministero, pur non sottovalutando le argomentazioni addotte a proposito delle difficoltà, che talora si registrano nella composizione delle commissioni in parola, ritiene che la collegialità degli esami prevista dalla suddetta normativa, in quanto diretta a garantirne la massima obiettività ed equanimità, conservi tuttora la sua validità, tanto che più volte ha richiamato l'attenzione delle università affinchè si attenessero all'esatta osservanza delle disposizioni vigenti.

D'altra parte, la composizione delle commissioni, secondo i criteri stabiliti dall'anzidetta normativa, è comunque attualmente agevolata dalla presenza nelle singole facoltà di un sempre maggiore numero di docenti, anche associati, delle più svariate discipline, nonchè di ricercatori che, a norma di quanto disposto dal comma 2 dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980, possono «partecipare alle commissioni d'esame di profitto come cultori della materia».

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

CONSOLI, CANNATA, PINNA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che dal 1981, prima come autolinea gran turismo e dal 1985 come linea ordinaria giornaliera, è in atto, tramite concessione della ditta Miccolis spa, il collegamento Taranto-Salerno-Napoli;

che tale collegamento, anche in conseguenza della carenza strutturale della linea ferroviaria, aggravata peraltro dalle interruzioni per complessi lavori in atto, rispondeva ad esigenze diffuse;

che la concessione dell'autolinea ordinaria è stata annullata da sentenza del TAR del Lazio del 2 febbraio 1987 con la seguente motivazione: «Mancata acquisizione del parere della commissione per il coordinamento dei servizi automobilistici di linea con quelli ferroviari», determinando di conseguenza la sospensione del servizio, con grave disagio per gli utenti, anche perchè in una parte di quella tratta il servizio ferroviario è interrotto,

si chiede di sapere se non si ritenga di dover assumere un provvedimento che comunque garantisca provvisoriamente il servizio automobilistico di linea tra Taranto e Napoli, in attesa della pronuncia del Consiglio di Stato su

un contenzioso, sollevato peraltro da forze che hanno pretese di monopolio nel settore.

(4-01200)

(25 febbraio 1988)

RISPOSTA. – Si fa presente che, avverso la sentenza del TAR del Lazio in data 2 febbraio 1987, la società per azioni Miccolis ha presentato ricorso al Consiglio di Stato con richiesta di sospensiva della sentenza medesima.

Il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale, nella camera di consiglio del 2 gennaio 1988 ha accolto la domanda di sospensione, per cui la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ha provveduto in data 8 marzo 1988 a ripristinare l'esercizio dell'autolinea ordinaria Taranto-Salerno-Napoli in concessione all'impresa ricorrente.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

CORLEONE. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che il trasporto aereo ha raggiunto nel nostro paese livelli di disservizio difficilmente riscontrabili in altri paesi;

che, in particolare negli ultimi tempi, in occasione della stagione turistica, la situazione si è pesantemente aggravata nello scalo di Linate, dove il livello del disservizio crea disagi enormi ai viaggiatori a causa della cancellazione di numerosi voli e del ritardo nelle partenze, che spesso raggiunge le quattro o cinque ore per buona parte dei voli;

che al di là delle incapacità dei responsabili nel prevedere l'incremento del numero dei voli e del traffico aereo in genere, è accertato che una delle cause principali dello stato disastroso in cui si trova lo scalo di Linate è la sempre più invadente presenza di voli non di linea, ovvero di voli privati, di *aerotaxi* e di aerei *charter*, che ormai occupano la pista di Linate per circa un quarto del tempo disponibile;

che i provvedimenti assunti dal Ministro dei trasporti per riportare alla normalità la situazione del trasporto aereo, in particolare nel cielo di Linate, hanno inevitabilmente il carattere di provvedimenti-tampone, la cui efficacia rischia di essere vanificata al prossimo e più che prevedibile intasamento,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire presso gli organi competenti, in particolare Civilavia (direzione generale dell'aviazione civile) per meglio organizzare l'uso degli aeroporti milanesi, utilizzando aeroporti già esistenti e autorizzando quindi gli opportuni interventi volti a rendere agibili al traffico degli aerei privati e dei *charter* quello di Orio al Serio e quello di Bresso;

se non ritenga opportuno provvedere in tempi brevi ad una organizzazione secondo la quale a Malpensa sia riservato il traffico internazionale e continentale, a Linate sia destinato quello nazionale e venga indirizzato negli altri aeroporti citati – certamente sottoutilizzati – il traffico privato e non di linea.

(4-01944)

(19 luglio 1988)

RISPOSTA. – Nel periodo fine di giugno-primi di luglio la congestione del traffico aereo, fenomeno di dimensione continentale caratterizzato da situazioni di disservizio su tutti i principali aeroporti d'Europa, ha interessato anche il nostro paese determinando l'accentuarsi di ritardi e cattivi funzionamenti già esistenti per effetto di situazioni conflittuali di carattere sindacale in atto o esaurite da poco (personale di linea, controllori, piloti, personale doganale).

Per sopperire ai ritardi ed ai disagi per il pubblico, particolarmente evidenti sugli scali di Roma e di Milano, sono state adottate misure urgenti destinate ad alleviare il fenomeno della congestione.

Il miglioramento della situazione e la conseguente riduzione al minimo dei ritardi ha permesso di verificare l'opportunità delle misure già prese e consentito di apportare alcune modifiche che per quanto concerne l'aeroporto di Linate sono così delineate:

costituzione, ai fini della programmazione del traffico aereo da e per Milano, di un unico sistema operativo aeroportuale degli scali di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo-Orio al Serio;

adozione del numero chiuso identificato in 32 movimenti orari;

divieto dei voli *charter* nei giorni di maggiore congestione (cioè dal lunedì al venerdì);

limitazione dell'attività di aviazione generale mediante il contingentamento dei voli (fino ad un massimo di 6 per ogni ora) ed il divieto di attività sulla pista principale di aerei ad elica e turboelica dalle ore 7,30 alle ore 22,00;

abolizione delle operazioni di volo a vista sulla pista secondaria di Linate, ad eccezione degli aeromobili che hanno la base su Linate.

È inoltre all'esame del Ministero dei trasporti la verifica della situazione tecnico-operativa ed urbanistica dell'aeroporto di Bresso al fine di accertare la possibilità di trasferimento di una parte del traffico di aviazione generale che oggi si svolge a Linate secondo le regole del volo a vista.

Sono infine in via di predisposizione altre misure destinate a contribuire all'ulteriore miglioramento della situazione sull'aeroporto di Linate in vista della programmazione dei voli per le prossime stagioni (divieto totale dei voli *charter* nonchè divieto di nuove frequenze anche da parte di vettori già operanti su Linate e di voli *bis* di linea per i quali si dovrebbero utilizzare gli scali di Malpensa e di Orio al Serio).

Inoltre, per quanto concerne il trasferimento del traffico internazionale da Linate a Malpensa, si precisa che il relativo piano dovrà raccordarsi al procedere dei lavori previsti su Malpensa in esecuzione della legge 22 agosto 1985, n. 449.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

FILETTI. – *Al Ministro della pubblica istruzione e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* – Premesso:

che nel corso dell'incontro con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria, per la trattativa decentrata sull'orario di lavoro, convocati presso la sala riunioni della sovrintendenza scolastica di Torino il 29 settembre 1988, il rappresentante dell'amministrazione ha inteso invalidare la riunione, dopo l'avvio e la formalizzazione della stessa e l'abbandono dei rappresentanti di talune organizzazioni sindacali, precisando che, in base alle istruzioni ricevute dalla direzione generale, la trattativa «deve svolgersi su tavoli separati, ma contestualmente»;

che la invocata contestualità, ove si tenga conto della necessità del rispetto delle norme vigenti, richiederebbe per i singoli soggetti componenti le delegazioni il dono divino dell'ubiquità (al fine di concretare il concorso *in idem placitum consensus*);

che, nello spirito dell'articolo 14 della legge 29 marzo 1983, n. 93, la trattativa deve svolgersi, proprio in quanto mirata ad un risultato unico ed infrazionabile, rispettando il principio di contestualità spazio-temporale;

che evidenti ed imprescindibili esigenze di trasparenza, di controllo, di diretta partecipazione di tutti i soggetti chiamati e titolari del relativo diritto alla trattativa e ad ogni singola fase di essa non consentono alcuno «smembramento delle delegazioni», men che meno lo consentono in presenza di ragioni dai contorni discriminatori;

che le considerazioni innanzi esposte possono ritenersi sottese alla richiesta di «tavolo unico» di trattativa, allegata al verbale richiamato in premessa e formulata dai rappresentanti della CISNAL, con riserva di ricorso alle competenti autorità,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti si intenda adottare per il ripristino della legittimità comportamentale violata con la invocazione di «istruzioni» *contra legem* e per la verifica delle autonome cognizioni possedute dai soggetti investiti della significativa delega di rappresentanza della pubblica amministrazione nelle trattative decentrate.

(4-02911)

(18 febbraio 1989)

RISPOSTA. - In ordine alla questione prospettata con l'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, alla quale si risponde anche a nome del Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica, si osserva anzitutto che il sovrintendente scolastico per la regione Piemonte, al riguardo interessato, ha precisato che alla data del 29 settembre 1988, cui ha fatto riferimento l'onorevole interrogante, nessuna trattativa risulta essersi svolta, presso quell'ufficio con sede in Torino, in materia di orario di lavoro.

Presso lo stesso ufficio ha avuto, invece, luogo in data 4 ottobre 1988, così come riferito dal citato sovrintendente, una riunione volta a raggiungere un protocollo d'intesa con le competenti organizzazioni sindacali per la corresponsione di compensi accessori per l'anno 1988, ed in particolare per la maggiorazione del compenso incentivante la produttività, per i progetti di efficienza, per il lavoro straordinario da destinare a progetti finalizzati e per servizi particolari.

Circa le modalità di svolgimento di tale riunione il dirigente scolastico ha fatto presente che, dopo aver tentato inutilmente di convincere i vari esponenti sindacali a sedere allo stesso tavolo, propose in effetti di condurre la trattativa in due successivi momenti e, precisamente, di iniziarla alle ore 11 con la presenza dei rappresentanti delle confederazioni CGIL, CISL, UIL, e

di continuarla alle ore 13 della stessa giornata con la partecipazione dei rappresentanti della CISNAL. Questi ultimi, in numero di 2, dichiararono, tuttavia, la loro indisponibilità ad accettare la soluzione come sopra proposta, ritenendola non conforme alla specifica normativa regolante la materia.

Quanto al merito della questione, si informa che la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la funzione pubblica, al cui esame la questione è stata sottoposta, non ha escluso che la trattativa, per la formazione dell'accordo previsto dall'articolo 14 della legge-quadro sul pubblico impiego n. 93 del 29 marzo 1983, possa essere svolta «a tavoli separati» con la presenza di diversi sindacati «posti sullo stesso piano sia in ordine alla prospettazione dei problemi sia per quanto attiene alla recettività delle proposte».

A siffatta conclusione si perviene, invero, ove si consideri che il sistema procedimentale dell'anzidetta legge-quadro, nell'intento di dar vita ad una disciplina delegificata di talune ben determinate materie, «si basa essenzialmente su un momento particolarmente significativo, attraverso il quale vengono composti, in una dialettica di confronto, gli interessi dell'amministrazione e quelli sindacali».

Inoltre, la stessa legge n. 93 del 1983, mentre ha dettagliatamente definito i soggetti legittimati a formare i vari tipi di accordo sindacale, al fine di individuare gli interessi pubblici e di categoria che devono essere necessariamente rappresentati in sede contrattuale, nulla ha disposto circa le modalità di svolgimento delle trattative, che ha inteso quindi lasciare alla libera iniziativa delle parti.

Tale riconosciuta libertà consente, pertanto, in sede di contrattazione, di raggiungere il necessario consenso delle rappresentanze dei pubblici dipendenti con le modalità più rispondenti alle circostanze del momento.

Al riguardo va infatti considerato che, qualora il legislatore avesse voluto che le varie delegazioni si comportassero alla stregua di «organi collegiali», avrebbe dovuto istituire un sistema contrattuale rigido, dettagliatamente disciplinato.

È da ritenere, invece, che l'obiettivo della summenzionata legge-quadro sia chiaramente quello di pervenire alla conclusione dell'accordo con il maggior consenso possibile dei lavoratori ad esso interessati, secondo un orientamento che ha trovato, peraltro, conforto anche nella decisione del TAR del Lazio - sezione 1, n. 1986 del 24 giugno 1987, con la quale è stato respinto il ricorso proposto dalla CISNAL proprio in materia di contrattazione su tavoli separati.

D'altra parte, sulla base dei princìpi generali del diritto civile, la trattativa per la conclusione di un negozio giuridico - del quale l'accordo sindacale di cui trattasi ha i caratteri - può essere condotta, in presenza di una parte plurisoggettiva, separatamente con le diverse componenti sindacali della parte stessa, purchè poi l'incontro delle volontà si sviluppi necessariamente su identici contenuti sostanziali.

È, quindi, nel momento conclusivo che la convergenza degli interessi considerati deve dare al «fatto» un aspetto unitario, il che, come dianzi premesso, non esclude che tale aspetto possa essere conseguito anche attraverso trattative condotte «a tavoli separati».

Risulta, peraltro, che le suesposte ed altre considerazioni sono state già rappresentate all'onorevole interrogante dalla Presidenza del Consiglio dei

ministri - Dipartimento per la funzione pubblica, in riscontro alla precedente interrogazione 4-02790, vertente su identica materia.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

FRANCO. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che all'istituto magistrale «Luigi Nostro» di Villa S. Giovanni (Reggio Calabria) si è creato un clima di grave tensione che ha portato, nei mesi scorsi, gli studenti a non frequentare le lezioni per più giorni, con l'assenso dei genitori;

considerato che la causa determinante va ritrovata nella irresponsabilità della preside Vincenzina Silvana Mazzuca, che svolge il suo incarico con riprovevoli atteggiamenti arroganti, autoritari, provocatori e in aperta violazione dello spirito e delle norme dei decreti delegati;

rilevato, in particolare, per quanto attiene la medesima preside:

l'assenteismo costante;

la mancanza assoluta di comunicabilità con i docenti, che vengono ricevuti solo dopo prenotazione, attraverso il segretario, e quando la preside ritiene comodo;

l'abuso costante di potere e le continue violazioni di leggi e regolamenti;

la mancanza di rapporti con i genitori (ha peraltro, da ultimo, presentato una denunzia contro una madre che protestava a giusta ragione);

la cattiva gestione della scuola nel suo complesso, che spinge molti giovani a preferire lo studio a Reggio Calabria e non a Villa S. Giovanni;

le false dichiarazioni che spesso attesta (vedi, ad esempio, la presentazione di documentazione fasulla allegata alla richiesta di un corso di aggiornamento pluriennale e obbligatorio per i docenti, con la affermazione che il documento era stato esaminato e approvato dal collegio dei docenti che invece mai erano stati interessati all'argomento);

preso atto che per abusi, irregolarità, soprusi la preside era stata già mandata via delle sedi di Cittanova e Rosarno,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga doveroso ed urgente disporre con immediatezza, come già richiesto dal capogruppo della CISNAL Antonio Franco al Consiglio scolastico provinciale di Reggio Calabria, il trasferimento ad altro incarico della preside Vincenzina Silvana Mazzuca, incapace di gestire responsabilmente e con dignità l'importante istituto magistrale «Luigi Nostro» di Villa S. Giovanni che abbisogna, in via urgente, di ritrovare al suo interno ordine, serenità e guida capace.

(4-02972)

(1° marzo 1989)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa anzitutto presente che questo Ministero, al fine di accertare l'attendibilità dei fatti segnalati a proposito dell'attività gestionale dell'istituto

magistrale «L. Nostro» di Villa San Giovanni, ha dato incarico al provveditore agli studi di Reggio Calabria di effettuare i necessari accertamenti ispettivi.

Da tali accertamenti, condotti da un qualificato ispettore tecnico, si desume in sostanza che un certo disagio nella vita del suddetto istituto si avverte, in effetti, a seguito della rigidità formale, a volte forse eccessiva, che caratterizza il comportamento della preside, professoressa Mazzuca Vincenzina, nei confronti di alcuni docenti.

Al di là, tuttavia, dei contrasti, certamente deprecabili, determinati dai difficili rapporti intercorrenti tra le due parti, dalle risultanze ispettive non sono emerse particolari manchevolezze ed inadempienze nell'operato della preside, alla quale vanno ad ogni modo riconosciute, secondo l'avviso dell'ispettore preposto all'indagine, competenza professionale e serietà nella direzione della scuola.

Una certa discontinuità, nella funzione direttiva, si è registrata invero a causa di un periodo di assenza del capo di istituto, dovuto peraltro a motivi di salute o di famiglia debitamente comprovati.

Tali assenze, come risulta dalla documentazione giacente presso il provveditorato agli studi di Reggio Calabria, sono state comunque contenute entro limiti da ritenere pressochè normali.

Quanto poi alla documentazione allegata alla richiesta del corso di aggiornamento di cui è cenno nell'interrogazione, dagli elementi acquisiti risulta che la scheda di rilevazione dei relativi progetti – promossi dal collegio dei docenti con riferimento all'apposita delibera – fu compilata dalla professoressa Pascuzzi Maria, docente animatore-conduttore del corso, e non dalla preside.

Non risulta che quest'ultima sia stata allontanata per motivi disciplinari dagli incarichi in precedenza ricoperti presso le sedi di Cittanova e di Rosarno.

Quanto sopra premesso e considerato, comunque, che lo stato di tensione determinatosi nell'ambito della scuola non giova certamente al sereno svolgimento dell'attività didattica, si assicura che la situazione funzionale e gestionale dell'istituto in parola viene opportunamente seguita da questa amministrazione e continuerà ad esserlo anche mediante programmate verifiche ispettive.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

GRASSI BERTAZZI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che da oltre quattro anni è stata riconosciuta l'esigenza di realizzare una pista di volo parallela per l'aeroporto Fontanarossa di Catania;

che la spesa relativa è stata totalmente iscritta nel programma di investimenti dell'apposito capitolo 7501 del bilancio della direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti;

che la Commissione delle Comunità Europee con decisione del 17 dicembre 1987 ha concesso il contributo del Fondo europeo di sviluppo regionale (FERS) per 17.500 milioni di lire, pari al 50 per cento del costo dell'opera;

che tale contributo, erogato a fondo perduto, può essere ridotto o annullato se il completamento dell'investimento non avviene entro il prossimo mese di agosto 1988;

che il contributo concesso dalla CEE è stato destinato al finanziamento dell'ampliamento dell'aerostazione passeggeri di Catania, altro investimento urgente ed indifferibile,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi del ritardo registrato per la realizzazione della pista di volo dello scalo di Catania;

se risulti vero che i progetti per la realizzazione della pista stessa sono stati presentati fin dal mese di luglio 1987 e che la commissione appositamente nominata per il loro esame, dopo un anno, non ha ancora completato i lavori;

quali immediate iniziative si intenda assumere per evitare la riduzione o l'annullamento del già acquisito contributo della CEE, necessario per la realizzazione dell'ampliamento dell'aerostazione di Catania;

come si intenda finanziare l'ampliamento dell'aerostazione, nel caso in cui il contributo CEE venga, come presubilmente avverrà, annullato,

quali iniziative si intenda assumere per rimuovere ritardi ed inefficienze che determinano danni gravissimi sotto il profilo economico ed operativo presso lo scalo di Catania, terzo aeroporto italiano per numero di passeggeri, tra quelli nazionali, dopo Roma e Milano, con un milione e mezzo di utenti in transito nel corso del 1987.

(4-01898)

(7 luglio 1988)

RISPOSTA. – Si fa presente che la commissione nominata per l'esame dei progetti, pervenuti a seguito di appalto-concorso, riguardanti la realizzazione della pista di volo dello scalo di Catania, ha completato i lavori. Gli atti relativi sono pervenuti il 6 dicembre 1988.

Onde evitare la riduzione o l'annullamento del già acquisito contributo della CEE, la direzione generale dell'aviazione civile, con foglio n. 03907 del 18 novembre 1988, ha fornito sulla questione elementi al Fondo europeo di sviluppo regionale al fine di ottenere una proroga.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

GUIZZI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* – Premesso:

che ad apposita commissione istituita presso il Ministero compete la definitiva attribuzione ai musei delle opere appartenenti alla «collezione Siviero» (opere d'arte di diversa provenienza, scomparse durante l'ultimo conflitto mondiale, recuperate dal Siviero e depositate, in via transitoria, in Palazzo Vecchio a Firenze);

che evidenti ragioni di giustizia e di logica impongono di restituire dette opere ai musei e alle pinacoteche da cui sono state trafugate;

che, conseguentemente, il «Ritratto equestre di un principe Doria» di Rubens dovrebbe essere assegnato alla pinacoteca napoletana la quale, a suo tempo, l'ha legittimamente acquisito;

che invece, secondo notizie diffuse dalla stampa, il dipinto del maestro fiammingo sarebbe assegnato – in base a un assai dubbio criterio di «primogenitura» – a Genova,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano i criteri adottati dalla commissione ministeriale;

quale sia l'orientamento del Governo in merito e se non vada coerentemente affermato il principio di ordine generale sopra richiamato, disponendo la restituzione alle istituzioni napoletane del dipinto di Rubens.

(4-02414)

(10 novembre 1988)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si comunica che la decisione inerente alla definitiva destinazione del dipinto del Rubens denominato «Ritratto equestre di un principe Doria», afferma l'obiettiva esigenza di ripristinare presenze storico-culturali che non attengono solo all'origine dell'opera, ma implicano valutazioni di preponderanza.

In generale vale affermare come questa amministrazione, particolarmente sensibile e attenta nelle assegnazioni di opere d'arte, fonda le proprie decisioni sugli accertamenti e sulle valutazioni storico-culturali effettuate da personale tecnico qualificato, nonchè sui pareri degli organi consultivi di questo Ministero.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
BONO PARRINO

(17 maggio 1989)

INNAMORATO. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso:

che l'ordinanza ministeriale 31 luglio 1988, avente per oggetto «disposizioni per l'istituzione di scuole e istituti statali di istruzione secondaria e artistica per l'anno scolastico 1988-1989», all'articolo 5, comma 4, prevede che «nel formulare proposte i provveditori agli studi avranno presente, come obiettivo tendenziale del piano di razionalizzazione della rete scolastica, il limite minimo di almeno 12 classi per le scuole medie, di 25 classi per gli istituti secondari di secondo grado, di 50 classi per le direzioni didattiche»;

che successivamente, con circolari ministeriali n. 367 del 9 dicembre 1988 e n. 381 del 21 dicembre 1988, i provveditori agli studi dovranno far pervenire con massima urgenza proposte di trasformazione in sezioni staccate e sedi coordinate di quelle unità scolastiche che «non risultino adeguate ai limiti parametrici previsti dalla legge»;

che a partire dall'anno scolastico 1989-1990 centinaia di presidi e di direttori didattici potrebbero perdere la sede di titolarità ed essere destinati in posti lontani dalle proprie famiglie,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se il Ministro non intenda dare precise disposizioni ai suoi uffici perchè vengano emanate norme che stabiliscano che i presidi e i direttori didattici, le cui scuole vengono soppresse, siano utilizzati nei distretti scolastici;

2) se non si ritenga urgente intervenire subito per evitare che vengano mortificati quei presidi e quei direttori didattici che, pur avendo più anzianità di servizio rispetto ad altri, trovandosi in unità scolastiche che non risultino adeguate ai limiti parametrici richiesti, sono costretti al trasferimento;

3) se non si ritenga più giusto che, per evitare disparità di trattamento, venga formata una graduatoria permanente di presidi e di direttori didattici nell'ambito dei distretti scolastici di appartenenza.

(4-02755)

(24 gennaio 1989)

RISPOSTA. – In ordine alla interrogazione parlamentare, indicata in oggetto, si ritiene di dover far presente che, per l'anno scolastico 1989-90 il movimento di personale direttivo per effetto dei provvedimenti di razionalizzazione della rete scolastica previsti dall'articolo 2 della legge n. 426 del 1988 risulta numericamente contenuto.

Infatti, in applicazione di quanto stabilito dalla legge n. 426 del 1988 e, più dettagliatamente, dalle circolari ministeriali n. 367/88 e n. 381/88, si è proceduto alla trasformazione in scuole coordinate o sezioni staccate di istituti con un numero complessivo di classi inferiore al minimo previsto dalla medesima legge, sulla base delle previsioni sulle cessazioni dal servizio dei presidi dei corrispondenti tipi di scuole.

Si è cercato, inoltre, di contenere gli eventuali disagi del personale direttivo interessato limitando i trasferimenti alla provincia.

Si fa presente, infine, che l'ordinanza ministeriale relativa ai trasferimenti del personale direttivo prevede una serie di garanzie e precedenze per il personale perdente posto al fine di agevolarne il trasferimento.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

LONGO. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* – Per sapere:

se risulti al Ministro che recenti, gravi lesioni, riportate dalle arcate di sostegno del passaggio trasversale a piano terra (dalla parte che guarda su piazza delle Erbe) dello storico Palazzo della Ragione di Padova, siano dovute all'apertura di un cantiere nella citata piazza delle Erbe, con lavori di asportazione del lastricato di copertura e scavi profondi per sistemazione della rete fognaria e idrica, scavi e lavori che per un periodo incredibilmente lungo hanno esposto il terreno sottostante l'area perimetrale del Palazzo della Ragione e interessante parte delle sue fondamenta su piazza delle Erbe ad una azione di drenaggio, di lavaggio ed asportazione di materiale (terra e sabbia), con conseguente indebolimento della compattezza del terreno e della solidità delle fondamenta stesse;

se il Ministro non ritenga – sulla base anche dei recenti e tragici avvenimenti di Pavia, che gettano una luce allarmante sullo scarso impegno nella conservazione dei beni monumentali e nella prevenzione di possibili cedimenti strutturali – di emanare criteri, orientamenti e suggerimenti per l'attività dei comuni (impegnando anche ovviamente un ruolo di vigilanza e di intervento delle sovrintendenze ai monumenti) che indichino l'esigenza, per qualsiasi avvio di lavori pubblici nei centri storici delle città, di una

speciale e prioritaria attenzione al patrimonio artistico e monumentale, anche ricorrendo a consulenze tecnico-scientifiche che utilizzino, a tale fine, discipline geologiche, ingegneristiche, di scienza dei materiali.

(4-03112)

(30 marzo 1989)

RISPOSTA. - A seguito di segnalazione la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Veneto provvedeva ad eseguire un sopralluogo, nel corso del quale constatava la presenza di lesioni e dissesti del sistema voltato delle loggette esterne del Palazzo della Ragione prospicienti piazza delle Erbe a Padova.

Vista la concomitanza con i lavori di risistemazione della pavimentazione della piazza, la predetta soprintendenza inibiva la prosecuzione degli stessi e disponeva nel contempo la messa in opera di puntellazioni provvisionali atte a garantire statisticamente le diffuse situazioni di dissesti suscettibili di aggravamento in aggiunta alle opere provvisionali disposte dall'amministrazione comunale.

In data 3 aprile 1989 il comune di Padova trasmetteva una relazione tecnica a firma dell'ingegner Brisighella, nella quale le lesioni riscontrate sono fatte risalire al generale problema di assetto statico del complesso monumentale escludendo l'intervento di cause contingenti.

Successivamente, in data 17 aprile 1989, la citata soprintendenza autorizzava la ripresa dei lavori di ripavimentazione della piazza delle Erbe, mantenendo in sito le puntellazioni provvisionali proprio in concomitanza dei lavori stessi, escludendo l'impiego di mezzi meccanici nell'esecuzione dei lavori e invitando nel contempo l'amministrazione comunale ad effettuare più approfondite e puntuali verifiche delle condizioni di stabilità del sistema strutturale coinvolto direttamente o indirettamente dai dissesti.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
BONO PARRINO

(17 maggio 1989)

LOPS, PETRARA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che, con il provvedimento dell'ente Ferrovie dello Stato e con l'entrata in vigore dal 1° giugno 1987 dello stesso e del nuovo orario ferroviario, i treni viaggiatori, non fermandosi a Molfetta, hanno creato disservizi a danno di una fetta importante di popolazione che quotidianamente si reca a Bari per ragioni di lavoro e di studio;

che anche gli operatori economici non solo di Molfetta, ma del comprensorio, che lavorano nell'industria della pesca e dei prodotti agricoli (frutta pregiata, fiori, latticini, eccetera) subiscono considerevoli danni economici in quanto i loro prodotti non sono in grado di raggiungere i mercati nazionali in tempi utili,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti si intendono adottare, d'intesa con l'ente Ferrovie dello Stato, per ripristinare i precedenti orari ferroviari e per non arrecare ulteriore danno all'utenza.

(4-00148)

(30 luglio 1987)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che, nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario nel Meridione, sta attuando ristrutturazioni migliorative dell'orario dei treni che, tenuto conto della specificità delle esigenze delle diverse categorie di utenti, nel settore viaggiatori, tende a realizzare un'offerta differenziata e maggiormente aderente alle stesse esigenze e che a tal fine sono previsti:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati, con cadenzamento sulle principali relazioni e con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio, con fermata anche nei centri di media importanza e con orari opportunamente integrati con i servizi suindicati, per consentire la loro agevole fruibilità anche agli stessi medi centri;

treni locali, a servizio delle località minori.

L'ente ha inoltre fatto conoscere che, in linea con detti indirizzi, a partire dal 31 maggio 1987, data di attivazione dell'orario estivo, sono stati attuati i primi provvedimenti di razionalizzazione degli orari dei collegamenti ferroviari tra la Puglia ed il Centro-Nord Italia, ottenendo così, complessivamente, un sensibile miglioramento dell'offerta anche nei casi in cui risulta oggi necessario effettuare trasbordi a seguito della soppressione di fermate dei treni più veloci, con tempi complessivi di viaggio ridotti, o al massimo analoghi rispetto alla precedente impostazione d'orario.

Ha poi dichiarato che i collegamenti a lungo percorso da e per Molfetta vengono assicurati con trasbordo a Barletta (treni espressi) ed a Foggia (treni *intercity*, treni espressi) e che comunque fermano a Molfetta i treni 850 Lecce-Roma, 715 Milano-Lecce ed i treni periodici 1720 e 1721 Bari-Milano e viceversa.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, il suddetto ente ha precisato che i treni 2201 e 2202 Lecce-Milano hanno continuato ad effettuare fermate a Molfetta e che i treni 715 e 850, che effettuano fermata a Molfetta per servizio viaggiatori, hanno in composizione un bagagliaio per il trasporto delle merci.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

MANZINI. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Per conoscere i provvedimenti d'urgenza che intende adottare per porre rimedio alla situazione assurda e paradossale in cui sono venuti a trovarsi i cinque ispettori tecnici centrali della scuola elementare, immessi nella qualifica di dirigente superiore in data 1° settembre 1987, per effetto della vincita del concorso di cui ai decreti ministeriali 30 luglio 1984 e 24 novembre 1984.

Ai predetti cinque ispettori, all'atto dell'inquadramento nella nuova qualifica, non è stata applicata:

a) nè la norma di cui all'articolo 2 del decreto-legge 27 settembre 1982, n. 681, il quale stabilisce che «la determinazione dei nuovi stipendi è effettuata sulla base degli anni di effettivo servizio di ruolo prestato alle

dipendenze dello Stato fino al 31 dicembre 1982» (ivi compresi, per effetto del successivo decreto-legge 11 gennaio 1985, n. 2, «i servizi comunque resi allo Stato anteriormente alla nomina in ruolo nella carriera direttiva»);

b) nè la norma particolare (che pure risulta applicata in occasione di precedenti analoghi inquadramenti) di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 283, il quale dispone che «il servizio prestato dagli ispettori centrali nelle carriere di provenienza in qualifica equiparata o superiore, per il trattamento economico, a quella di direttore di divisione è valutato per intero agli effetti della progressione economica»;

c) nè, infine, la norma di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 10 aprile 1987, n. 209.

Per effetto di tale mancata applicazione è accaduto che, quando si sono verificati gli incrementi retributivi disposti dal decreto del Presidente della Repubblica 23 agosto 1988, n. 399, per il personale del comparto scuola, ivi compresi gli ispettori tecnici periferici, dal cui ruolo i cinque ispettori centrali provengono, questi ultimi si sono visti retrocessi a livelli retributivi inferiori (e non di poco) a quelli propri della qualifica di provenienza. E ciò pur continuando essi a svolgere le medesime funzioni degli ispettori periferici (articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417), con l'aggiunta degli oneri o delle responsabilità tipiche dello *status* dirigenziale (articoli 12 e 19 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748) ed in relazione ad un ambito operativo nazionale.

Tale situazione costituisce – come appare evidente – una palese violazione dei princìpi generali del nostro ordinamento giuridico e, in particolare, degli articoli 3, 36 e 97 della Costituzione, i quali sanciscono, rispettivamente, il principio dell'uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge, il diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del lavoro e il principio della imparzialità della pubblica amministrazione.

L'interrogante, pertanto, chiede al Ministro in indirizzo di sapere, nell'ipotesi che non siano praticabili i provvedimenti amministrativi d'urgenza sopra richiesti, quali altre iniziative intenda attivare per porre rimedio ad una situazione di fatto che, prima ancora di essere incostituzionale, appare semplicemente vergognosa, dal momento che mortifica e penalizza la più alta e qualificata espressione del profilo funzionale del servizio istruzione.

(4-02785)

(27 gennaio 1989)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto, si premette che questo Ministero non ha mancato di approfondire la questione relativa al trattamento economico dovuto – per effetto della vincita del concorso a dirigenti superiori per i servizi ispettivi – ai cinque ispettori tecnici della scuola elementare di cui è cenno nell'interrogazione in esame e che risultano essere i professori Bellomo Livia, Tenore Francesco, Mengon Giovanni, Guido Cosimo Damiano e Marradi Tommaso.

Si chiarisce al riguardo che ai predetti funzionari l'amministrazione ha ritenuto di dover applicare, all'atto della nomina alla conseguita qualifica dirigenziale, la normativa contenuta nell'articolo 4 della legge 20 novembre 1982, n. 869, di conversione e modifica del decreto-legge 27 settembre 1982, n. 681, al quale ha fatto, peraltro, riferimento anche l'onorevole interrogante.

Tale normativa, infatti, ha previsto per tutto il personale nominato alle qualifiche dirigenziali successivamente al 1° gennaio 1983 un nuovo meccanismo di determinazione del trattamento economico basato, con effetto dalla stessa data, sullo «stipendio iniziale della nuova qualifica aumentato della metà dell'incremento acquisito per classi ed aumenti periodici derivanti dalla progressione economica relativa alla sola anzianità di servizio effettivamente prestato nella qualifica di provenienza».

Nella fattispecie, quindi, ai suindicati ispettori tecnici centrali è stata riconosciuta un'anzianità pari alla metà di quella prestata nella qualifica di ispettore tecnico periferico, precedentemente rivestita.

Il provvedimento formale, a tal fine adottato con il decreto ministeriale dell'11 giugno 1987, è stato debitamente sottoposto al vaglio della Corte dei conti la quale lo ha ritenuto legittimo, tanto da ammetterlo al prescritto visto di registrazione in data 16 gennaio 1988 (registro 1, foglio 389).

Successivamente, il trattamento economico come sopra attribuito è stato rideterminato sempre secondo il meccanismo previsto dalla citata legge n. 869 del 1982, per effetto dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 10 aprile 1987, n. 20, recante norme sull'accordo relativo al comparto scuola, ovviamente fino alla data di nomina a dirigente superiore, e precisamente al 1° settembre 1987.

Anche tale rideterminazione è stata ritenuta legittima dalla Corte dei conti, che nulla ha eccepito in sede di controllo del relativo decreto ministeriale del 6 aprile 1988, ammesso a registrazione in data 11 luglio 1988 (registro 42, foglio 81).

Quanto, comunque, alla richiesta secondo cui nei confronti degli interessati si sarebbe dovuta applicare la più favorevole normativa vigente anteriormente, l'amministrazione non ha ritenuto di potervi aderire tenuto conto che al momento del conseguimento della qualifica dirigenziale risultava già operante il meccanismo previsto dalla legge n. 869 del 1982, al quale, come dianzi premesso, si è fatto ricorso.

Tenuto conto, tuttavia, che avverso i summenzionati decreti ministeriali gli ispettori in parola hanno proposto impugnativa al TAR del Lazio, eventuali diverse determinazioni in ordine al trattamento economico dovuto agli interessati restano al momento subordinate a quelle che saranno le decisioni di tale organo giurisdizionale.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

MORA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere:

se rispondano al vero le notizie secondo cui sarebbe in fase di avanzata elaborazione da parte delle Ferrovie dello Stato un progetto di nuovo tracciato ad altissima velocità da Milano a Roma;

se, oltre che dei possibili benefici dell'iniziativa, si sia tenuto conto delle negative ripercussioni dell'opera sull'ambiente e sul paesaggio, oltrechè del devastante depauperamento dei terreni agricoli e dei danni che la nuova linea arrecherebbe agli imprenditori agricoli;

se, prima di por mano ad una così imponente e complessa opera, si siano adeguatamente considerate le opportunità offerte al sistema ferroviario Nord-Sud dal raddoppio della Pontremolese e della Bologna-Firenze;

quale sarebbe infine il costo approssimativo dell'opera e la sua compatibilità con il programma di contenimento della spesa pubblica.

(4-01995)

(26 luglio 1988)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che l'ente Ferrovie dello Stato, all'uopo interpellato, ha fatto presente quanto segue.

A causa della conformazione territoriale ed il tipo di rapporti socio-economici intercorrenti fra le diverse regioni, il traffico più consistente, sia viaggiatori che merci, si sviluppa in direzione longitudinale e, in massima parte, sulla direttrice Milano-Napoli.

L'infrastruttura attuale, costituita da una linea a doppio binario fra Milano e Firenze e fra Roma e Napoli, e da un complesso a quattro binari, in via di completamento, fra Firenze e Roma, anche se attrezzata con i più moderni impianti, è già utilizzata al limite della sua potenzialità.

Sono pertanto indifferibili importanti interventi di potenziamento in modo da conseguire quella capacità di trasporto necessaria per soddisfare i previsti incrementi di domanda sia viaggiatori che merci.

La prosecuzione del quadruplicamento dell'itinerario Milano-Napoli risponde, quindi, ad un criterio di assoluta necessità.

Nella scelta fra le possibili soluzioni progettuali, quella più conveniente è risultata la realizzazione di una linea ad alta velocità, interconnessa alle altre linee della rete fondamentale, in modo da consentire una velocizzazione diffusa dei servizi.

In tal modo si consentirà la velocizzazione dei servizi di rete sulla nuova struttura, sia sulla direttrice principale che verso le diramazioni principali, e l'intensificazione dei servizi interregionali e comprensoriali sulle linee esistenti, nonchè l'istituzione o il potenziamento dei servizi metropolitani ed urbani, in seguito ai lavori di razionalizzazione e potenziamento conseguenti all'inserimento della linea ad alta velocità nei grandi nodi d'itinerario.

Inoltre, con i suddetti lavori di intervento si consentirà il potenziamento dei servizi merci, sia in termini qualitativi che quantitativi, e la gestione ferroviaria con *standard* di livello europeo, sia come qualità dei servizi offerti che come economicità dei costi di gestione.

La nuova direttrice Milano-Napoli, pertanto, sarà costituita dalla costruzione di tratti di linea Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli, con *standard* progettuali per velocità di tracciato di 300 chilometri orari, e dalla linea direttissima Firenze-Roma, in fase di completamento, già con *standard* progettuali di alta velocità (velocità di tracciato: 250 chilometri orari).

Le caratteristiche di progetto rispondono ai requisiti infrastrutturali definiti in sede europea (AGC – Accordo europeo sulle grandi reti ferroviarie – per la realizzazione di linee ad alta velocità 250-300 chilometri orari).

La progettazione prevede anche interventi infrastrutturali per l'inserimento delle linee ad alta velocità nei nodi interessati allo scopo di separare i vari flussi di traffico (alta velocità, *intercity*, regionali, metropolitani e merci) e fluidificare la circolazione.

I collegamenti con le altre linee della rete fondamentale saranno garantiti, oltre che nei grandi nodi di itinerario, anche con la realizzazione di interconnessioni in corrispondenza dei principali centri della rete.

Il progetto «Alta velocità», quindi, valorizza e rende compatibili tutti gli altri interventi di potenziamento previsti dai piani dell'ente, sia in corso di attuazione che programmati.

Ciò vale anche per il previsto raddoppio della Pontremolese che, se considerato come solo intervento localizzato, non risolverebbe certamente i problemi di trasporto esistenti sulla direttrice in esame, nè consentirebbe il raggiungimento degli obiettivi fissati.

Tali scelte progettuali sono state condivise, oltre che dal consiglio di amministrazione dell'ente, dal Parlamento, che, con la legge finanziaria relativa all'anno 1986 (legge n. 41 del 20 febbraio 1986), ha finanziato una prima fase di studi e progetti per la realizzazione di un sistema di trasporto ad alta velocità sulla direttrice Milano-Napoli e, successivamente, con la legge finanziaria n. 910 del 1986, relativa all'anno 1987, ha disposto la realizzazione della citata linea ad alta velocità, prevedendo un primo stanziamento di 5.000 miliardi per la nuova linea Roma-Napoli.

Trattandosi di importante opera infrastrutturale, il progetto della nuova linea, in armonia con la Direttiva CEE n. 337 del 27 giugno 1985, oggi ancora unico riferimento per la verifica dei problemi di impatto ambientale a livello italiano, è stato sottoposto ad uno studio accurato e sistematico per l'analisi dei problemi riguardanti la salvaguardia del territorio.

Il progetto «Alta velocità» è stato pertanto oggetto di una completa e rigorosa procedura di studi ed analisi sul territorio per la ricerca di tutti gli elementi necessari per la formulazione della scelta definitiva dei tracciati.

Il processo di analisi e valutazione è stato suddiviso in due momenti principali, concernenti il primo lo studio di compatibilità ambientale per la scelta del corridoio nel quale inserire il tracciato e il secondo lo studio di impatto ambientale completo, fase nella quale si individua il tracciato definitivo e le soluzioni progettuali che ne minimizzano l'impatto sul territorio.

Tutte le scelte sono quindi state supportate da studi, analisi e metodologie volte ad accertare le dimensioni del potenziale mercato e a quantificarne i rientri in termini economici.

I risultati riscontrati, tenendo presente i costi di realizzazione della linea e la loro distribuzione negli anni, nonchè il flusso dei costi di gestione e degli introiti relativi al traffico, fanno ritenere estremamente redditiva la realizzazione del «Sistema ferroviario italiano ad alta velocità» quale sistema di trasporto di massa, di capacità elevata, ad un costo di esercizio sensibilmente più basso di quello attuale.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

PETRARA, CARDINALE, LOPS. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere:

se sia a conoscenza delle procedure messe in atto dalla gestione commissariale governativa delle ferrovie calabro-lucane per la copertura dei posti resisi vacanti negli organici relativi alle regioni Puglia e Basilicata;

se ritenga che si possa procedere alla copertura dei posti vacanti mediante concorso pubblico, senza esperire preventivamente le procedure previste per i trasferimenti dall'articolo 20 del regolamento contenente disposizioni sullo stato giuridico del personale (allegato A del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148) e dell'articolo 7 del regolamento dell'azienda in materia di assunzioni, avanzamenti e promozioni per il personale delle ferrovie calabro-lucane;

se non consideri ambiguo il comportamento della direzione centrale delle ferrovie calabro-lucane nel consentire alle amministrazioni periferiche operazioni poco trasparenti e di comodo, come quelle attivate in Puglia ed in Basilicata, utilizzando all'uopo accordi contraddittori con le organizzazioni sindacali e creando in tal modo un clima di sfiducia e di malessere tra i lavoratori dipendenti, i quali subiscono provvedimenti discriminatori nell'ambito della stessa azienda solo per il fatto di appartenere a regioni diverse;

se, infine, non ritenga di intervenire con opportune e tempestive iniziative atte a ripristinare lo stato di diritto oggettivo, al fine di evitare dannosi ed inutili ricorsi alla magistratura amministrativa o ordinaria.

(4-01838)

(29 giugno 1988)

RISPOSTA. – La gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane, al fine di coprire posti vacanti presso alcune sedi della Puglia, Basilicata e Calabria, ebbe ad adottare, nel mese di maggio 1988, le seguenti determinazioni.

Relativamente alla copertura dei posti previsti nell'ambito delle direzioni di esercizio di Catanzaro e di Potenza furono utilizzate graduatorie formatesi a seguito dell'espletamento di precedenti concorsi e ancora in atto.

Relativamente ai posti previsti nell'ambito della direzione di esercizio di Bari, non esistendo graduatorie in atto e presentandosi l'alternativa di coprire tali posti mediante trasferimento di personale, che ne aveva già fatto esplicita richiesta, in servizio presso altre sedi oppure mediante assunzioni per concorsi da bandire a carattere regionale, si scelse quest'ultima soluzione previo accordo con le organizzazioni sindacali della Puglia e dopo che le organizzazioni sindacali della CGIL, CISL e UIL di Matera si erano dichiarate contrarie, sebbene per altri aspetti, alla soluzione dei trasferimenti.

Nel contempo l'azienda propose, inutilmente, un accordo con le organizzazioni sindacali della Puglia e della Basilicata, affinchè fossero adottati criteri ai fini della copertura, mediante trasferimento, di un'altra parte dei posti rimasti vacanti.

Si precisa che ai sensi dell'articolo 20 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modificazioni ed integrazioni (con il quale si disciplina la materia dei trasferimenti) è riconosciuto all'azienda, in merito ai trasferimenti stessi, un ampio potere discrezionale, sussistendo il solo limite che non siano lesi gli interessi aziendali.

Nel pieno rispetto di tali normative, il 21 gennaio 1982 fu sottoscritto con le organizzazioni sindacali un accordo con il quale furono fissati i criteri da seguire per disciplinare i casi di «trasloco» di cui al citato articolo 20 e tra i quali giova porre in evidenza quello che impone l'obbligo di presentazione delle istanze di trasferimento entro il 31 gennaio di ciascun anno e quello

secondo il quale si privilegia, tra le varie richieste, la domanda inoltrata dall'agente con maggiore anzianità nel grado.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

POLLICE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per conoscere, in relazione alla dichiarazione del ministro Formica a «L'Espresso» (2 maggio 1988), e a quanto scritto sul «Corriere della Sera» (27 aprile 1988), relativamente alle cause che avrebbero determinato l'incidente del DC 9 nei pressi dell'isola di Ustica, quali accertamenti siano stati fatti, sia in rapporto alla ipotesi che l'aereo possa essere stato colpito da un missile, sia che possa essere stato colpito da un aereo bersaglio radio-comandato privo di controllo.

(4-01559)

(11 maggio 1988)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Con riferimento alla interrogazione di cui trattasi, si fa presente che la commissione di inchiesta tecnico-formale, nominata al fine di individuare le cause che determinarono l'abbattimento dell'aereo DC9, indicò chiaramente che causa dell'incidente fu la deflagrazione di un ordigno esplosivo e che, in mancanza di ulteriori risultati provenienti dalle analisi di laboratorio, la sola via di indagine percorribile era quella di localizzare, fotografare e recuperare i relitti, operazioni che furono eseguite su incarico del magistrato inquirente.

Inoltre, il Ministero della difesa, all'uopo interpellato, ha fatto presente che, nel corso delle indagini, l'Aeronautica militare e tutta l'amministrazione della Difesa hanno sempre pienamente collaborato corrispondendo alle richieste di materiali e dati da parte dell'autorità giudiziaria procedente e non opponendo mai esigenze militari di tutela del segreto.

Lo stesso Dicastero fa altresì presente che dopo le dichiarazioni del ministro Formica non sono stati effettuati altri accertamenti da parte di quella amministrazione, in considerazione delle verifiche già effettuate, i cui risultati peraltro sono stati portati a conoscenza del magistrato procedente.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

POLLICE. - *Ai Ministri dei trasporti e della difesa.* - In relazione alla notizia secondo cui risulta essere stata stanziata la somma di 40 miliardi di lire per ricostruire il «salotto vip» dell'aeroporto militare di Ciampino, l'interrogante chiede di sapere chi abbia autorizzato tale assurda spesa.

(4-01864)

(5 luglio 1988)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministro della difesa.

Per quanto concerne l'aeroporto militare di Ciampino non risulta che siano stati stanziati 40 miliardi di lire per la costruzione di un «salotto vip» in seno a detto aeroporto.

Si fa invece presente che è stata stanziata la somma di 30 miliardi, iscritta nel bilancio Difesa sul capitolo 4005 dell'esercizio finanziario 1988, per la costruzione di un complesso edilizio per il transito di alte personalità nazionali e straniere, la cui realizzazione è stata richiesta dalla Presidenza del Consiglio per conferire all'area in questione gli indispensabili requisiti estetici, funzionali e di sicurezza.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

POLLICE. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Venuto a conoscenza di una presunta denuncia alle autorità competenti, effettuata da parte della preside del liceo scientifico «Leonardo da Vinci» di Milano nei confronti di alcuni studenti i quali avrebbero organizzato una assemblea non autorizzata in data 8 ottobre 1988, notizia di cui, peraltro, è già stata data ampia divulgazione dagli organi di stampa;

ritenuto tale comportamento, oltrechè intimidatorio, lesivo della libertà individuale di espressione e di pensiero,

l'interrogante chiede di sapere:

se tale fatto corrisponda al vero e quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per tutelare il diritto degli studenti e di tutte le componenti della scuola a svolgere attività politica;

se non ritenga indispensabile richiamare al rispetto di tale diritto la preside del suddetto liceo, professoressa Maria Teresa Risi, nonchè inviare un'ispezione ministeriale nell'istituto interessato per effettuare accertamenti più precisi.

(4-02350)

(27 ottobre 1988)

RISPOSTA. – In merito a quanto rappresentato con l'interrogazione parlamentare in oggetto indicata si osserva in via preliminare che le assemblee studentesche – considerate dalla normativa vigente «occasione di partecipazione democratica per l'approfondimento dei problemi della scuola e della società...» – trovano la loro puntuale disciplina negli articoli 43 e 44 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, che ne fissano limiti e modalità di svolgimento.

Premesso, pertanto, che, ove ricorrano le condizioni previste dai citati articoli, nessun rifiuto può essere opposto agli studenti che chiedano di riunirsi in assemblea nei locali scolastici, si deve d'altra parte osservare che è compito del capo d'istituto, nell'ambito dell'esercizio dell'azione direttiva e di vigilanza devolutagli ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, vigilare affinchè all'interno della scuola siano osservate le norme giuridiche ed amministrative che ne regolano il funzionamento e segnalare fatti e comportamenti illeciti, di cui

sia venuto a conoscenza, alla competente autorità giudiziaria, istituzionalmente preposta, com'è noto, all'esame obiettivo ed imparziale di qualunque fatto portato alla sua cognizione.

In relazione a quanto sopra non pare quindi che l'avvenuta segnalazione, da parte della preside del liceo scientifico «Leonardo da Vinci» di Milano, di fatti ritenuti illeciti dalla magistratura, con apposita sentenza, possa configurarsi come comportamento irregolare, o comunque censurabile sotto l'aspetto formale.

A diversa conclusione conduce ovviamente la considerazione che il capo d'istituto, prima di assumere decisioni di un certo rilievo, dovrebbe avere la sensibilità di consultare preventivamente gli organi scolastici collegiali per una conoscenza della situazione nei suoi aspetti di merito.

Tale considerazione ha indotto questo Ministero ad affidare ad un ispettore centrale l'effettuazione di approfonditi accertamenti, i cui risultati sono stati portati a conoscenza del provveditore agli studi di Milano, affinchè nella propria competenza esprima ogni tempestiva valutazione sulle sopravvenute esigenze di gestione del suddetto liceo.

Lo stesso provveditore agli studi è stato invitato nel contempo a disporre gli interventi nei riguardi del capo d'istituto perchè siano evitate le situazioni che possano ulteriormente arrecare turbative al buon andamento delle attività scolastiche, volgenti ormai alla conclusione. È da rilevarsi comunque che la preside Risi, per il periodo di gestione pregressa, non ha offerto motivi di diversa lamentela da parte delle componenti scolastiche, mentre è da riconoscersi la sua professionalità e capacità complessiva nello svolgimento delle funzioni specifiche di capo d'istituto.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

POLLICE. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso che questo Ministero è a conoscenza del fatto che, in seguito alla sentenza del Consiglio di Stato n. 1239/88 reg. dec. n. 540 reg. ric. notificata in data 14 novembre 1988 a codesto Ministero ed in data 29 novembre 1988 al competente organo scolastico (istituto tecnico industriale statale «Montani» di Fermo in provincia di Ascoli Piceno), il dipendente Luciano Landi – licenziato dal suddetto istituto tecnico industriale statale in data 23 luglio 1981 – dovrà essere riassunto in servizio come mai licenziato con conseguente riconoscimento degli emolumenti arretrati dovuti, l'interrogante chiede di sapere:

se sia a conoscenza del fatto che la delibera del licenziamento in questione ha vizi di fondo tali da implicare una responsabilità patrimoniale diretta per l'abuso di cui sopra in capo a coloro che l'adottarono e che tale delibera fu frettolosamente adottata dalla giunta esecutiva per far ricadere in basso responsabilità di gestione dell'azienda agraria dell'istituto tecnico industriale statale «Montani» di Fermo, responsabilità qualche tempo prima denunciate alla magistratura dallo stesso consiglio di istituto;

se sia a conoscenza del fatto che a tutt'oggi l'istituto tecnico industriale statale «Montani» non ha provveduto a reintegrare nel posto di lavoro il dipendente, perdurando così una situazione pregiudizievole per il lavoratore in questione;

quali misure disciplinari intenda adottare e quali accertamenti eseguire per colpire le responsabilità di quanti hanno commesso irregolarità in ordine al licenziamento del Landi, così comportando un rilevante danno per l'amministrazione di codesto Ministero;

quali misure precauzionali intenda adottare per garantire all'amministrazione pubblica la possibilità di rivalersi patrimonialmente sui responsabili dell'illegittimo provvedimento di licenziamento, alcuni dei quali stanno per andare in pensionamento.

(4-02750)

(24 gennaio 1989)

RISPOSTA. – In merito alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si premette che l'azienda agraria annessa all'istituto tecnico industriale «Montani» di Fermo disponeva, sino al novembre 1980, di un patrimonio terriero di circa 267 ettari, con gestione diretta, che ha creato notevoli problemi di bilancio.

L'aggravarsi progressivo del *deficit* ha impegnato il consiglio d'istituto nella ricerca di una soluzione che potesse risolvere, anche solo in parte, i problemi dell'azienda agraria.

Il consiglio d'istituto ha, quindi, proceduto, in un primo tempo, alla vendita di terreni per complessivi 33 ettari e, successivamente, ha deliberato di affittare la restante parte dell'azienda per complessivi 232 ettari.

La situazione venutasi a creare non consentiva nè giustificava più la presenza di un responsabile, avente la qualifica di direttore di azienda agraria, in quanto il controllo e la contabilizzazione dei risultati dei vari contratti potevano essere svolti dal coordinatore amministrativo dell'istituto, atteso che tutto il lavoro da svolgere consisteva nella registrazione degli incassi semestrali degli affittuari e nel rilascio delle ricevute.

Il medesimo consiglio d'istituto ha, pertanto, deliberato di dar seguito al dispositivo di un avviso di licenziamento al signor Landi Luciano, direttore dell'azienda.

Avverso detta decisione il signor Landi ha proposto ricorso il quale è stato accolto in sede giurisdizionale.

L'istituto tecnico industriale «Montani» ha incontrato notevoli difficoltà nel dare immediata esecuzione alla decisione della magistratura amministrativa in quanto la riassunzione in servizio del Landi presupponeva il posto di lavoro che era stato soppresso con l'affitto dell'azienda.

Della questione è stata interessata l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Ancona, anche al fine di individuare se nella scuola sussistevano responsabilità patrimoniali.

L'Avvocatura ha fornito tutti i chiarimenti necessari per il reintegro del signor Landi nel posto di lavoro, avvenuto in data 15 febbraio 1989, ed ha anche espresso l'avviso che l'istituto «Montani» di Fermo abbia agito nella vicenda con l'unico intento di assicurare una gestione più vantaggiosa dei terreni che costituivano l'azienda agraria.

Questo Ministero, pertanto, non ritiene di dover adottare alcun provvedimento al riguardo.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

PONTONE. - *Ai Ministri dell'ambiente e dell'interno e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* - Premesso:

che a San Giovanni a Teduccio (Napoli) sono situati numerosi depositi di carburanti e che pertanto tali zone presentano una condizione di alta pericolosità;

che alle ore 13 del 21 giugno 1988 gli abitanti del quartiere hanno rischiato di morire per una perdita di benzina avvenuta durante le operazioni di scarico di una petroliera;

che tutta la zona portuale è rimasta isolata per tre giorni, presidiata da uomini e mezzi addetti al servizio di sicurezza;

che tale petroliera - la BP Humber, battente bandiera delle Bahamas - dopo essere attraccata carica di benzina alle ore 6,50 del mattino, ha subìto la fuoriuscita di tonnellate di benzina;

che sarebbe bastata una semplice scintilla per provocare una terribile tragedia;

che a meno di 400 metri dal *terminal* petrolifero sta per essere ultimato un *silos,* contenente grano, che è materiale pericolosamente esplosivo;

che contro la realizzazione di tale *silos* sono state raccolte oltre ventimila firme ma che la costruzione continua,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se i Ministri in indirizzo non ritengano indispensabile un urgente intervento, onde evitare conseguenze facilmente immaginabili;

2) se, in particolare, intendano adoperarsi affinchè venga impedita la costruzione del *silos* proprio in tale zona ad altissimo rischio;

3) come intendano impedire, prevenendoli, probabili disastri.

(4-01910)

(12 luglio 1988)

RISPOSTA. - La prefettura di Napoli, cui lo scrivente ha richiesto, in data 28 settembre 1988, notizie in ordine all'incidente occorso alla motonave «BP Humber» nella zona orientale di Napoli, ha partecipato che la fuoriuscita di notevole quantità di carburante dalla motonave «BP Humber» riversatosi in mare è stata dovuta al funzionamento difettoso di una valvola.

La capitaneria di porto, con l'ausilio dei vigili del fuoco e di ditte specializzate, ha proceduto al recupero di parte di esso ed al relativo disinquinamento; tali operazioni sono terminate in data 22 giugno 1988, pertanto solo il giorno successivo all'incidente.

Per quanto concerne la costruzione e l'esercizio di un impianto silos per cereali che dovrebbe essere realizzato nella vicina zona demaniale marittima Nuova darsena di levante, si fa presente che la società Italgrani spa di Napoli ha ricevuto in consegna dal locale Consorzio autonomo del porto una zona demaniale di circa metri quadrati 17.500, ubicata nella citata darsena con atto di sottomissione sottoscritto in data 18 maggio 1987, a seguito di regolare concessione edilizia comunale n. 382 del 26 maggio 1986.

I lavori non hanno ancora avuto inizio in quanto la società incaricata non è in possesso di tutte le autorizzazioni necessarie. È intervenuta, altresì, la sospensione della concessione a seguito di conforme decisione del TAR della Campania, in attesa del deliberato definitivo.

Allo scopo di garantire sufficienti condizioni di sicurezza per l'utilizzazione commerciale della nuova darsena, la locale prefettura e il Consorzio autonomo del porto di Napoli hanno richiesto un sopralluogo della commissione sostanze esplosive ed infiammabili perchè prescriva le adeguate misure di sicurezza da adottare per l'uso commerciale del luogo prescelto.

Si è in attesa di conoscere le risultanze del predetto sopralluogo al fine di eventuali future iniziative.

Il Ministro senza portafoglio
per il coordinamento della protezione civile
LATTANZIO

(19 maggio 1989)

PONTONE. - *Al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* - Per sapere:

se sia vero che il dottor Giuseppe Zanni è stato assunto all'ufficio di Bruxelles dello IASM, su indicazione dello stesso Ministro, con un contratto favoloso di 350 milioni;

se sia vero che tale somma rappresenta circa la metà del costo del rinnovo del contratto di tutto il personale dello IASM siglato nel 1988 con valore dal 1987;

se non si ritenga tale somma di 350 milioni offensiva per tutti i lavoratori dello IASM;

se non si ritenga di ridimensionare il contratto stipulato con il dottor Giuseppe Zanni.

(4-03124)

(30 marzo 1989)

RISPOSTA. - In risposta alla interrogazione in oggetto ed avuto riguardo agli elementi in proposito forniti dall'Istituto per l'assistenza allo sviluppo del Mezzogiorno (IASM) si fa presente quanto segue.

Con la elezione a senatore della Repubblica del dottor Francesco Tagliamonte è rimasta vacante, presso la rappresentanza permanente d'Italia nelle Comunità europee, la funzione di «addetto» per i problemi del Mezzogiorno nel quadro della politica regionale comunitaria. Più volte la nostra rappresentanza permanente ha sollecitato l'invio di un qualificato funzionario che fosse in grado di trattare la complessa materia. In effetti, a seguito della riforma dei fondi strutturali europei e del consistente ammontare messo a disposizione dei paesi membri, si è manifestata sempre più evidente la necessità e l'urgenza di corrispondere da parte italiana alla richiesta comunitaria di maggiore efficienza nell'assorbimento e utilizzo dei fondi e si è ravvisato quindi non più procrastinabile l'invio di persona esperta e qualificata nella nostra rappresentanza di Bruxelles.

L'intendimento è quello di affidare tale delicato incarico al dottor Giuseppe Zanni, il cui *curriculum* dà ampia affidabilità per la specifica esperienza e le funzioni esercitate, per un periodo di cinque anni. Il relativo trattamento economico, comprensivo della indennità di servizio all'estero, ammonta, secondo i calcoli effettuati dallo IASM, a 225 milioni netti per anno, per un costo complessivo, ricadente su detto istituto, di 300 milioni annui.

Si fa presente, infine, che per il rinnovo contrattuale «ponte» per il personale dello IASM nel 1987 le risorse accordate sono pari a 700 milioni.

Il Ministro senza portafoglio
per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
GASPARI

(22 maggio 1989)

SALVATO. – *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* – Premesso:

che la mattina di lunedì 20 febbraio 1989 una studentessa napoletana di 16 anni è stata aggredita, percossa e violentata sotto gli occhi dei passanti a pochi metri dalla sua scuola, l'istituto magistrale «Froebeliano»;

che altre aggressioni si sono verificate nei mesi scorsi in vicinanza di questo e di altri istituti della città di Napoli;

che la brutale violenza ha profondamente turbato le studentesse di questa scuola, alle quali sembra sia stata negata la possibilità di discutere in assemblea;

che, anzi, si è, da parte della preside, cercato di sdrammatizzare non raccogliendo in questo modo la volontà delle ragazze di «non tacere, perchè tacere è subire due volte»,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se si intenda impartire disposizioni affinchè presso le scuole di secondo grado ci siano momenti di discussione che coinvolgano studenti e insegnanti sulla violenza sessuale;

2) se si intenda urgentemente rafforzare la sorveglianza delle forze dell'ordine presso questi istituti.

(4-02939)

(28 febbraio 1989)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione parlamentare in oggetto si fa, anzitutto, presente che lo squallido e brutale episodio, di cui è stata vittima una studentessa dell'istituto magistrale «Froebeliano» di Napoli, ha fatto registrare – come si desume dagli elementi al riguardo acquisiti – l'immediata assistenza e solidarietà della preside e di tutto il personale della scuola nei confronti della ragazza vilmente aggredita.

Da tali elementi risulta, in particolare, che la preside non ha affatto cercato di impedire lo svolgimento di un'assemblea sull'accaduto ma che, al contrario, ha raccolto una proposta delle studentesse affinchè fosse costituito presso la scuola un «Centro difesa della donna», per la cui attivazione sono in corso accordi col comune di Napoli.

Il provveditore agli studi di Napoli ha inoltre riferito che nel suindicato istituto magistrale, come in altre scuole del capoluogo e della provincia, il tema della violenza sessuale è stato ampiamente dibattuto anche prima che si verificasse l'episodio in questione e che la scuola interessata è costantemente sorvegliata dalla polizia e dai carabinieri, circostanza questa che, tuttavia, non ha potuto oggettivamente prevenire il grave fatto, accaduto comunque non nelle immediate adiacenze dell'istituto.

Lo stesso provveditore agli studi ha infine assicurato che è operante, compatibilmente con le esigenze poste dagli altri compiti istituzionali delle forze dell'ordine, un piano di sorveglianza di tutti gli istituti scolastici del capoluogo.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

SARTORI. – *Al Ministro della sanità.* – Per conoscere quali iniziative amministrative e legislative il Ministro della sanità intenda promuovere al fine di tutelare i diritti morali di chi come il dottore Argenio Ferrari, specialista in oncologia, già espletante funzioni di consulente di chirurgia oncologica presso il poliambulatorio dell'ospedale «Nuova Regina Margherita» di Roma ed attualmente in servizio presso l'ospedale «San Giacomo» di Roma, che, avendo più volte fatto istanza alla USL RM/1 per essere ammesso a godere di tutti i benefici previsti dall'accordo stipulato tra la regione Lazio e le organizzazioni sindacali dei lavoratori (CGIL, CISL, UIL) in data 24 marzo 1981, protocollo n. 6393, fascicolo 5015, e non ottenendo alcuna risposta, si sono visti precludere l'accesso ai benefici della legge n. 207 del 1985.

(4-02158)

(28 settembre 1988)

RISPOSTA. – All'interrogazione in oggetto si può rispondere, trattandosi di problematiche di diretta competenza delle strutture territoriali del servizio sanitario nazionale a norma della legge n. 833 del 1978, soltanto in base agli elementi in materia acquisiti dalla regione Lazio per il tramite di quel Commissariato del Governo.

Si è appreso, al riguardo, che il dottor Argenio Ferrari, quale consulente oncologico incluso nelle aliquote di personale «convenzionato» ai sensi dell'articolo 48 della legge n. 833 del 1978, non ha diritto di usufruire dei benefici previsti dalla legge n. 207 del 1985 ed, in particolare, dal primo comma del relativo articolo 3.

Quand'anche si volessero far discendere più estesi effetti dal rapporto convenzionale intercorrente fra l'USL RM 1 ed il dottor Ferrari, a suo tempo stipulato ai sensi dell'articolo 73 del decreto del Presidente della Repubblica n. 761 del 1979, dovrebbe ugualmente giungersi alla conclusione che tale rapporto non può ritenersi idoneo, a norma di legge, a legittimarne l'immissione in ruolo, poichè resterebbe insuperabile il rilievo che alla data di entrata in vigore della legge n. 207 del 1985 (12 giugno 1985) l'oncologo osservava un orario di servizio settimanale (sei ore) inferiore a quello minimo di ventotto ore a tal fine prescritto dalla legge.

Va ricordato, infine, che, in ogni caso, l'interessato sarebbe stato irreparabilmente penalizzato dall'aver presentato la domanda di sanatoria due anni dopo il termine finale dell'11 luglio 1985, prescritto dalla legge n. 207 a pena di decadenza.

Per l'insieme di tali considerazioni – ha precisato la regione Lazio – non può che condividersi il tenore della risposta frattanto inviata dall'unità

sanitaria locale RM 1 all'interessato, con nota n. 068026 del 31 dicembre 1988.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
MARINUCCI MARIANI

(12 maggio 1989)

SIGNORI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* – Per sapere:

se sia a conoscenza delle denunce fatte dal parroco della chiesa di San Martino a Batignano (Grosseto) per richiamare l'attenzione delle autorità competenti sullo stato pericolante della chiesa stessa che risale al XIII secolo e sulla quale occorre intervenire urgentemente per la salvaguardia della incolumità pubblica e per scongiurare la compromissione e la perdita di un bene di rilevante interesse storico e architettonico;

quali provvedimenti intenda adottare per evitare che si ripropongano casi drammatici come quello recentemente verificatosi a Pavia, poichè le avvisaglie, anche nel caso di Batignano, sono state numerose e inequivocabili, al punto che ultimamente il parroco ha dovuto provvedere a transennare una parte della costruzione a seguito di recenti crolli di intonaci.

(4-03105)

(29 marzo 1989)

RISPOSTA. – La chiesa di San Martino a Batignano, frazione del comune di Grosseto, costruita nel secolo XIII, mantiene le forme romaniche nella struttura, in parte compromessa da interventi successivi, e risulta sottoposta a vincolo storico-artistico ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 1089 del 1939.

L'attuale campanile, costruito in tempi recenti sul luogo dell'originario, non presenta valore storico-artistico e non risulta pertanto sottoposto a vincolo.

Con fonogramma del 4 marzo 1989 diretto dal comando vigili del fuoco di Grosseto al sindaco di Grosseto, e per conoscenza anche alla competente soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Siena, veniva comunicata l'instabilità dell'intonaco del campanile in oggetto, richiedendo di intervenire con i necessari lavori e segnalando la zona perimetrale al campanile stesso, da considerare inagibile.

In seguito a successivo sopralluogo effettuato dal funzionario di zona della predetta soprintendenza venne constatata la caduta parziale e l'instabilità del detto intonaco, evidenziata da crolli anche non recenti, e furono invitati con nota protocollo n. 2218 del 16 marzo 1989 il comune e la curia a prendere gli opportuni provvedimenti, in quanto non ritenuti di competenza del Ministero.

Tuttavia occorre precisare, a scanso di eccessivi allarmismi, che lo stato di «pericolosità» è dovuto soltanto alla instabilità dell'intonaco del campanile.

Relativamente alla chiesa è già stato programmato da parte del provveditorato alle opere pubbliche-sezione operativa di Grosseto un finanziamento per l'esecuzione delle necessarie opere di impermeabilizzazione della copertura, ai sensi della legge n. 292 del 1968.

La soprintendenza di Siena ha inoltre provveduto all'ingiunzione di sgombero delle terre di riporto dallo scannafosso dell'edificio, causa di umidità per risalita capillare nelle murature, notificata ai proprietari dei terreni limitrofi.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
BONO PARRINO

(17 maggio 1989)

VISCA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Considerato:

che l'ente Ferrovie dello Stato ha avviato un processo di modernizzazione degli impianti ferroviari, che dovrebbe condurre alla riduzione degli attuali organici di personale per la meccanizzazione di taluni servizi;

che sui percorsi ferroviari del Piemonte questo processo di modernizzazione è già concretamente partito, ma senza che siano stati resi noti gli effetti sulle attuali dotazioni di personale,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano i progetti per la linea San Giuseppe di Cairo-Alessandria, soprattutto per quanto concerne l'utilizzo del personale;

se sia previsto un potenziamento dei servizi e del personale della stazione di Acqui Terme, visto il carattere turistico dei flussi di traffico che interessano tale località.

(4-01794)

(28 giugno 1988)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione di cui all'oggetto, l'ente Ferrovie dello Stato fa presente che la linea ferroviaria Alessandria-San Giuseppe di Cairo è attualmente interessata da un vasto programma di modernizzazione che prevede, attraverso l'attivazione del sistema di comando centralizzato del traffico, l'esercizio dell'intera linea con un dirigente centrale operativo.

In particolare, nel tratto Alessandria-Acqui Terme (con esclusione di quest'ultima stazione) sono stati ultimati gli interventi di attivazione di moderni apparati centrali elettrici ad itinerario (ACEI) per la manovra centralizzata dei deviatori, dei segnali e dei passaggi a livello, di blocco conta assi per il distanziamento dei treni e di automazione dei passaggi a livello, con conseguente soppressione di tutti i posti di guardia.

L'ultimazione dei lavori sull'intera linea è prevista per il 1989.

Tali interventi produrranno notevoli miglioramenti nella sicurezza e nella regolarità della circolazione dei treni, nonchè una maggiore velocità ed una maggiore potenzialità della linea.

Per quanto concerne il personale, esso verrà utilizzato con riguardo alle esigenze dell'utenza sia nel settore viaggiatori che in quello merci.

Per quanto riguarda la stazione di Acqui Terme, il predetto ente informa che è prevista, a brevissima scadenza, l'attivazione dell'impianto ACEI, con il conseguente notevole aumento di potenzialità della linea ferroviaria e lo snellimento delle operazioni connesse agli incroci ed alle precedenze dei treni.

A seguito della nuova organizzazione che verrà data alla stazione, considerato che i servizi attualmente offerti fronteggiano sufficientemente le richieste dell'utenza, ci si potrà avvalere di un numero inferiore, rispetto a quello attuale, del personale addetto alla manovra degli scambi.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che, a seguito di sollecito della gestione e della stazione ferroviaria di Trani (Bari), il Movifer di Bari, con telegramma al Fermovimento di Roma del 29 luglio 1987, ebbe a rappresentare la necessità di effettuare la fermata di un treno (il 710) o una variazione di orario (del 2202) per il trasporto di merci deperibili (fiori, pesce, latticini, eccetera), che in gran quantità vengono prodotti in zona ed esportati al Nord;

rilevato che il disservizio, causa anche i forti ritardi, determina spesso il mancato ritiro delle merci da parte dei destinatari, in quanto troppo spesso la merce giunge a destinazione avariata;

considerato che a tutt'oggi non risulta all'interrogante che alle segnalazioni-reclamo, anche da parte delle ditte esportatrici, della gestione e della stazione delle Ferrovie dello Stato di Trani e del Movifer di Bari si sia dato riscontro per quanto lamentato sia per iscritto che nei fatti,

l'interrogante chiede di conoscere:

il motivo per il quale l'Azienda non abbia riscontrato quanto innanzi;

quali iniziative comunque si intenda prendere in merito.

(4-00386)

(23 settembre 1987)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che nell'ambito degli studi effettuati per la programmazione dell'orario 1988-89, relativo ai servizi viaggiatori, le esigenze dell'utenza di Trani sono state tenute nella massima considerazione.

Ha altresì indicato che, a partire dall'orario estivo 1988, è stata disposta l'effettuazione della fermata a Trani per i seguenti treni espressi:

n. 710 partenza da Trani ore 11,55 arrivo a Bologna ore 19,11;
n. 718 partenza da Trani ore 21,23 arrivo a Bologna ore 4,24;
n. 722 partenza da Trani ore 22,14 arrivo a Bologna ore 5,30;
n. 859 partenza da Roma ore 22,15 arrivo a Trani ore 6,29.

Il predetto ente ha inoltre fatto conoscere, per quanto riguarda il trasporto delle merci, che i treni 2201 e 2202, che effettuano tale servizio sul percorso Lecce-Milano, hanno continuato ad effettuare fermata a Trani e che i treni 710 e 859, i quali, come sopra detto, effettuano fermata a Trani per servizio viaggiatori, hanno in composizione un bagagliaio per la spedizione delle merci.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)