SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 69

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 31 maggio al 6 giugno 1989)

INDICE

BAUSI: per la sollecita realizzazione dei lavori di ripristino della linea ferroviaria Firenze-Faenza (Ravenna) (4-01930) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1991

BERTOLDI: per il potenziamento del servizio sostitutivo di autobus che collega Fortezza a San Claudio (Bolzano), in attesa che siano terminati i lavori di elettrificazione e manutenzione della locale linea ferroviaria (4-01493) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1994

BOSSI: sullo stato della pratica relativa alla pensione di invalidità a favore della signora Bruna Guidetti in Rigamonti di Milano (4-02833) (risp. FORMICA, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 1995

CONSOLI: sui motivi della mancata istituzione del terzo circolo didattico nel comune di Massafra (Taranto) (4-02795) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 1995

FIORI ed altri: sulla ditta appaltatrice nonchè sul relativo costo del servizio di trasporto su autobus, nell'aeroporto di Elmas (Cagliari), dei passeggeri dell'aerostazione all'aeromobile, servizio assolutamente inutile data la brevità del percorso, e sulla mancanza nel medesimo aeroporto di carrelli per il trasporto dei bagagli (4-02218) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1996

IMPOSIMATO: per l'adozione di provvedimenti volti a fronteggiare il dilagare della criminalità nella provincia di Caserta, in particolare nella zona dell'agro aversano (4-00982) (risp. GAVA, *ministro dell'interno*) *Pag.* 1998

per l'istituzione dei commissariati di pubblica sicurezza di Marcianise e Castelvolturno (Caserta) (4-01182) (risp. GAVA, *ministro dell'interno*) 1999

MACIS, PINNA: sulle misure che si intende adottare in relazione ai ritardi ed agli scompensi nella programmazione del trasporto aereo (4-01875) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 2001

MARNIGA ed altri: sul progetto per il collegamento ferroviario, tra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma, con particolare riferimento alla realizzazione dell'air terminal dell'Ostiense, anche in relazione ai ritardi registratisi per terminare i lavori in tempo utile per i campionati del mondo di calcio del 1990 (4-02305) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 2002

NEBBIA: per un'inchiesta volta ad accertare eventuali carenze nelle tecniche di operazione o nelle apparecchiature impiegate durante l'intervento al quale è stata sottoposta presso il policlinico di Verona la signorina Antonietta Girardi (4-01948) (risp. GARAVAGLIA, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 2003

PERUGINI: per l'emanazione dei provvedimenti ministeriali riguardanti il periodico aggiornamento delle indennità di carica e di presenza percepite dagli amministratori locali (4-01727) (risp. GAVA, *ministro dell'interno*) 2006

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

sul ritardo del volo ATI Roma-Lamezia Terme (Catanzaro) del 20 novembre 1988 (4-02480) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 2007

sugli interventi necessari ad evitare licenziamenti presso le Ferrovie calabro-lucane e a garantire il potenziamento del servizio (4-02556) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 2008

POLLICE: sulla situazione di conflitto tra il segretario comunale del comune di Campofilone (Ascoli Piceno) e il sindaco (4-00317) (risp. GAVA, *ministro dell'interno*) 2009

sull'opportunità di soprassedere al trasferimento d'ufficio in provincia di Brescia del dottor Luigi Meconi, segretario comunale di Campofilone (Ascoli Piceno) (4-02641) (risp. GAVA, *ministro dell'interno*) *Pag.* 2009

SANTINI: per l'emanazione del decreto ministeriale di cui alla legge 27 dicembre 1985, n. 816, concernente il periodico aggiornamento delle indennità di carica e di presenza percepite da amministratori locali (4-01321) (risp. GAVA, *ministro dell'interno*) 2007

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

che ripetutamente, anche in sede di discussione della legge finanziaria, il Governo si è impegnato formalmente per la prosecuzione dei lavori necessari per il ripristino della linea ferroviaria Firenze-Faenza;

che il ritardo nell'esecuzione dei lavori comporta un grave pregiudizio per quei tratti di rispristino la cui esecuzione è già avvenuta,

l'interrogante chiede di conoscere quale sia il programma dell'esecuzione, quanto tempo sia ancora necessario per la completa, auspicata e urgente riattivazione della linea Firenze-Faenza.

(4-01930)

(14 luglio 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che nell'ambito del finanziamento previsto dalla legge n. 17 del 1981, che destinava circa 12.450 miliardi di lire per un programma complessivo di potenziamento della rete ferroviaria, sono stati previsti 15 miliardi di lire per il ripristino della linea Firenze-Faenza, tratto Firenze-San Piero a Sieve, compresa la realizzazione di un impianto di controllo centralizzato del traffico, e circa 4 miliardi di lire destinati a migliorare le condizioni di esercizio della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

Un primo rallentamento alla realizzazione dell'opera (come per le altre opere) è stato determinato, nel corso dell'anno 1982 ed i primi mesi del 1983, dalla indisponibilità dei finanziamenti, fatto che provocò un primo slittamento della data di esperimento della gara per l'affidamento dei lavori.

Nel maggio 1983 i lavori furono affidati all'impresa Alosa spa di Roma in regime di concessione di prestazione integrata.

L'intero complesso degli interventi di ripristino della linea, compresa la soppressione di quegli attraversamenti a raso incompatibili con livelli accettabili di servizio e con l'istituzione di nuove fermate viaggiatori, fu stimato, dopo una progettazione di massima, in una spesa effettiva, periziata ai prezzi dell'anno 1981, di circa 74 miliardi di lire.

Il finanziamento disponibile era di 20,6 miliardi di lire di cui 15 per il ripristino, 4,6 per il controllo centralizzato del traffico di Borgo San Lorenzo-Pontassieve e un miliardo per alloggi di servizio ai quali si aggiunsero 3,1 miliardi di lire per la revisione dei prezzi con la legge n. 130 del 1983.

L'ente precisa che in fase di definizione del progetto esecutivo ed a seguito delle varianti prescritte dalla regione Toscana con delibera n. 11874 del 5 novembre 1984, con la quale veniva raggiunta l'intesa urbanistica ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977, il costo si dimostrò ancora superiore a quanto preventivato.

Fu pertanto emesso ed approvato nel 1985 un primo atto integrativo alla convenzione che permetteva l'esecuzione dei lavori riguardanti la tratta fra il

chilometro 4,207 ed il chilometro 9,052 e di ammodernamento della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve, per un importo complessivo di 13,7 miliardi di lire.

Con un successivo decreto furono concessi ulteriori 2,1 miliardi di lire per la soppressione di 12 passaggi a livello sulla linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

I lavori furono consegnati in data 24 febbraio 1986.

Contemporaneamente il comune di Fiesole comunicava che l'*iter* approvativo non poteva considerarsi concluso in quanto carente delle approvazioni per la parte ambientalistica, ai sensi della legge n. 1497 del 1939 e successive modificazioni in base alla legge n. 431 del 1985. Si rilevava, pertanto, necessario attendere il benestare della commissione beni ambientali anche per i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Vaglia, per quanto di competenza.

Presentata la progettazione alla commissione beni ambientali, questa ripetutamente si espresse con pareri anche sospensivi ed in aperto contrasto con quanto precedentemente concordato con gli stessi comuni e la regione Toscana.

Il comune di Fiesole, al fine di superare i tempi tecnici e burocratici dettati dalla commissione beni ambientali, evitando, peraltro, di deliberare in difformità del parere di quest'ultima, ha fatto ricorso alla legge n. 52 di subdelega regionale, rinviando alla pronuncia del dipartimento assetto del territorio della regione Toscana la materia ambientalistica. Si è, infine, espresso con delibera n. 715 del 23 dicembre 1986, riservando tutta una serie di prescrizioni che hanno comportato una ulteriore rielaborazione di gran parte dei progetti.

Tale obbligo ha richiesto circa tre mesi fino al 6 aprile 1987, quando gli elaborati progettuali sono stati restituiti con l'approvazione.

L'ente Ferrovie dello Stato evidenzia che analogo, ma ancor più difficile, *iter* approvativo ha avuto il progetto di ripristino delle opere ricadenti nel comune di Firenze, tant'è che solo con la deliberazione di giunta municipale n. 7349 del 24 novembre 1987 si è ottenuta l'autorizzazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1497 del 1939 sulle aree sottoposte a tutela paesaggistica.

Ovviamente la mancanza di tali autorizzazioni, fa notare l'ente, ha comportato notevoli ritardi nell'esecuzione delle opere previste nel primo atto integrativo alla convenzione n. 33 del 1984 con l'impresa Alosa, nonchè un sensibile aggravio di costi, derivante sia dalla revisione dei prezzi che dalle modifiche richieste dagli enti locali.

Solo recentemente (ottobre 1988) è stato rimosso l'ultimo ostacolo al completamento dei lavori previsti nella prima fase esecutiva, con il rilascio del benestare da parte dell'ANAS, concernente il progetto di una variante stradale, già approvata dalla regione e dal comune di Fiesole ai fini ambientali ed urbanistici, per la soppressione di un passaggio a livello sulla strada statale n. 302 in località Calderaio (comune di Fiesole).

L'ente precisa che il concessionario provvide anche all'invio alla regione Toscana ed agli altri enti competenti, per il raggiungimento dell'intesa urbanistica e dell'autorizzazione per le aree tutelate, del progetto di ripristino del successivo tratto Caldine-Vaglia (la tratta Vaglia-San Piero a Sieve fu approvata con deliberazione della giunta regionale toscana già nel 1980), in data 16 marzo 1985; il progetto ha già riportato l'approvazione della regione

Toscana con delibera n. 9531 del 13 ottobre 1986, con diverse prescrizioni ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, del comune di Vaglia (delibera del consiglio comunale n. 59 del 27 gennaio 1987) e del comune di Fiesole (delibera del consiglio comunale n. 122 del 6 marzo 1986) ai sensi della legge n. 1497 del 1939, mentre manca tuttora l'autorizzazione del comune di Sesto Fiorentino ai fini dell'inserimento ambientale per le diverse prescrizioni richieste dalla commissione beni ambientali (sono in corso ulteriori intese per la definitiva autorizzazione).

Evidenzia, inoltre, l'ente Ferrovie dello Stato che le autorizzazioni relative all'inserimento ambientale risultano essere quelle più vincolanti ed ostative al celere proseguimento dei lavori. Queste, infatti, oltre a prescrivere soluzioni urbanistiche per la salvaguardia dell'ambiente (che si possono considerare accettabili) si addentrano in soluzioni architettoniche di dettaglio, sulle forme delle opere d'arte e sulla scelta dei materiali da impiegare, al fine di ottenere la più fedele ricostruzione delle opere d'arte demolite dall'ultimo evento bellico tali da determinare un'opera di restauro non accettabile per una linea ferroviaria su cui effettuare un moderno esercizio; in alcuni casi si richiedono dei falsi architettonici al di fuori delle regole più usate nell'architettura relative ai ripristini e restauri conservativi, dove prevale, ormai, la norma che tutte o parte delle opere d'arte da ricostruire o da realizzare *ex novo* vengano eseguite con materiali moderni, come il cemento armato, proprio per esaltare la differenza di epoca di realizzazione.

Rileva, ancora, l'ente che per le opere di ripristino della tratta Firenze-San Piero a Sieve e di ammodernamento della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve è stato previsto un rifinanziamento di 59 miliardi di lire con la legge n. 887 del 1984 fino a raggiungere una disponibilità complessiva di lire 90.983.690.000.

A seguito delle difficoltà che si andavano incontrando con la commissione beni ambientali per le opere di ripristino fra Firenze e Caldine e poichè il concessionario aveva già consegnato la progettazione esecutiva del tratto Vaglia-San Piero a Sieve, fu predisposto ed inviato all'approvazione dell'ente, nel mese di marzo 1987, il successivo atto addizionale alla convenzione n. 33 del 1984 che avrebbe permesso di operare anche sulla tratta Fontebuona-San Piero a Sieve, ove non sussistono più problemi connessi ad approvazioni urbanistico-paesaggistiche, elevando così l'importo della convenzione a 54 miliardi di lire circa.

Tale proposta, se poteva risultare non in linea con l'ipotesi iniziale di procedere per attivazioni successive da Firenze verso Borgo San Lorenzo, alla luce dei fatti appariva la sola soluzione che consentiva di non vanificare gli stanziamenti disponibili.

L'ente Ferrovie dello Stato rileva, quindi, che si potrebbero aprire due fronti di avanzamento dei lavori di ripristino, uno da Firenze, l'altro da San Piero a Sieve, che verrebbero a ricongiungersi verso Montorsoli nella tratta ove, sin da ora, si stanno manifestando le maggiori difficoltà procedurali ed operative per il ripristino di alcune gallerie per la progettazione delle quali occorre prima effettuare la bonifica ed apertura degli imbocchi.

L'ente comunica che i lavori sono in corso, per quanto reso possibile nel quadro generale innanzi tratteggiato, nella tratta Firenze-Caldine della linea Faentina e sulla linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve, e ad oggi risultano eseguite opere per circa 11 dei 13,7 miliardi del primo atto integrativo.

L'approvazione dell'atto addizionale suddetto non è, peraltro, ancora avvenuta perchè l'ente Ferrovie dello Stato ha dovuto affrontare la nuova realtà giuridica ed economica per cui era necessario rivedere la normativa contrattuale per l'affidamento degli appalti di opere e forniture, nonchè valutare l'impiego degli investimenti, condizionati dalla legge finanziaria 1989.

A condizione che si perfezionino le procedure approvative entro un ragionevole lasso di tempo e che il flusso finanziario non si interrompa, l'ente prevede, quindi, che l'attivazione dell'intero ripristino della linea faentina potrebbe avvenire per il 1991, mentre il controllo centralizzato del traffico della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve potrebbe essere completato per il corrente anno.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

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

che sulla linea ferroviaria Fortezza-San Candido (Bolzano) sono in corso lavori di elettrificazione e di riammodernamento;

che tali lavori, iniziati nel settembre 1987, dureranno ancora a lungo;

che il servizio passeggeri dei treni è sostituito da un servizio di autobus;

che dal 18 aprile 1988 l'azienda delle Ferrovie dello Stato intende ridurre tale servizio sostitutivo ad un solo mezzo che parte da San Lorenzo per Fortezza alle ore 5,42 e ritorna la sera alle ore 21,30;

che con tale unico mezzo ed orario si intende sostituire in un senso e nell'altro ben sette treni passeggeri che prima fermavano a San Lorenzo e ad Aica, creando evidenti disagi ai lavoratori pendolari e ai passeggeri,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano i motivi per cui il servizio sostitutivo con autobus sia stato così drasticamente ridotto dal 18 aprile 1988;

se non si ritenga possibile ed opportuno ripristinare tutta la gamma di orari del servizio sostitutivo, spostando la fermata dell'autobus sulla strada nazionale nei pressi della stazione, al bivio di Santo Stefano, dove già ferma il servizio SAD, ovviando in tal modo alle lamentate interferenze di orario.

(4-01493)

(26 aprile 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che a partire dal 18 aprile 1988 sulla tratta Fortezza San Candido (Bolzano) è stato riattivato il servizio ferroviario sospeso per l'effettuazione di lavori che avevano reso necessaria l'interruzione della linea.

Dopo il completamento dei lavori i treni previsti in orario sono stati tutti ripristinati.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

BOSSI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere se intenda sollecitare la pratica relativa alla domanda di pensione d'invalidità civile n. 40046320, della signora Guidetti Bruna in Rigamonti, nata a Milano il 17 aprile 1914 e residente in Milano, via Andrea Merzario 5, presentata alla sede dell'INPS di Milano in data 31 marzo 1988 a seguito di accertamento di invalidità civile effettuato dall'USL n. 75 di Milano – commissione quarta, in data 15 dicembre 1987.

(4-02833)

(6 febbraio 1989)

RISPOSTA. – In merito alla domanda di pensione sociale, presentata nel mese di marzo dello scorso anno dalla signora Bruna Guidetti alla sede INPS di Milano, allegando alla stessa fotocopia del riconoscimento di invalidità civile parziale da parte dell'unità sanitaria locale datata 15 dicembre 1987, si informa l'onorevole interrogante che la prestazione non può essere concessa all'interessata in quanto il reddito del coniuge della stessa supera il limite vigente per il diritto a tale prestazione. Si precisa, altresì, che alla signora Guidetti non può essere erogata nemmeno la pensione di invalida civile ultrasessantacinquenne in quanto alla citata sede di Milano non è mai pervenuta la relativa delibera di concessione da parte della locale prefettura.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
FORMICA

(17 maggio 1989)

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

che nel comune di Massafra (Taranto) vi sono attualmente due circoli didattici, con centoventi posti di insegnamento, esclusa la scuola materna, per il primo e con oltre cento posti d'insegnamento, esclusa la scuola materna, per il secondo;

che il comma 3 dell'articolo 2 del decreto-legge 6 agosto 1988, n. 323, stabilisce come parametro per il ridimensionamento delle unità scolastiche almeno cinquanta posti d'insegnamento per i circoli didattici, compresi quelli relativi alle sezioni di scuola materna;

che il comune di Massafra in data 29 novembre 1986 deliberava la richiesta di istituzione del terzo circolo didattico;

che il provveditore agli studi di Taranto, con nota del 20 marzo 1987, comunicava al sindaco che il Ministro della pubblica istruzione aveva accolto la richiesta di istituzione del terzo circolo nel comune di Massafra e pregava l'amministrazione di voler confermare la disponibilità, già espressa con nota n. 30103 del 9 dicembre 1986, a provvedere per quanto di sua competenza;

che l'amministrazione comunale in data 2 aprile 1987 confermava la sua disponibilità ed assumeva gli impegni conseguenti;

che nel dicembre 1988 sia la giunta del collegio dei direttori sia il consiglio scolastico provinciale proponevano, nell'ambito della razionalizzazione delle istituzioni scolastiche, sulla base del decreto-legge 6 agosto 1988, n. 323, una serie di misure, tra cui l'istituzione di nuovi circoli (a Massafra, Pulsano, Sava e Laterza) oltre ad accorpamenti e spostamenti a Taranto città;

che in data 5 gennaio 1989 è stata trasmessa dal provveditorato agli studi di Taranto la proposta ufficiale di razionalizzazione al Ministero contenente misure solo per Taranto e con nessuna richiesta di nuovi circoli per i comuni della provincia,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi il provveditorato agli studi di Taranto abbia depennato dalla proposta del consiglio scolastico provinciale le richieste per i comuni della provincia ed in particolare per Massafra;

quali iniziative si intenda assumere per superare tale ingiustificato atteggiamento ed istituire in particolare il terzo circolo a Massafra.

(4-02795)

(27 gennaio 1989)

RISPOSTA. – In merito alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto si fa presente che il piano di razionalizzazione dei circoli didattici della provincia di Taranto, approvato con decreto del 24 marzo 1989, prevede, tra l'altro, lo sdoppiamento, a decorrere dall'anno scolastico 1989-90, dei circoli didattici di Laterza, Massafra, Pulsano e Sava, così come richiesto dal competente provveditore agli studi.

Le preoccupazioni espresse dall'onorevole interrogante pertanto possono ritenersi superate.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(19 maggio 1989)

FIORI, MACIS, PINNA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che, diversamente da quel che accade in qualsiasi altro aeroporto medio-piccolo italiano (da Bologna a Verona a Torino), nell'aeroporto di Elmas (Cagliari) i passeggeri vengono traghettati dall'aerostazione all'aeromobile previo inscatolamento in autobus assolutamente inutili data la brevità del percorso, gli interroganti chiedono di sapere:

a quale ditta sia stato appaltato il servizio, con quali criteri e con quale costo a carico della collettività;

perché l'aeroporto di Elmas sia il solo in Italia a non essere dotato di carrelli per il trasporto dei bagagli.

(4-02218)

(11 ottobre 1988)

RISPOSTA. – Si ritiene opportuno precisare che l'aeroporto di Cagliari può essere definito «medio» ma non «medio-piccolo», movimentando annualmente circa 1.200.000 passeggeri e 4.500 tonnellate di merce.

Ciò premesso si fa presente che il predetto aeroporto è interamente gestito dallo Stato. I mezzi intercampo che «traghettano» i passeggeri dall'aerostazione all'aeromobile o viceversa sono peraltro di esclusiva pertinenza delle società ATI e Alisarda che, nell'intento di offrire un servizio migliore ai propri passeggeri, affidano direttamente ad una ditta esterna – la società Murgia – tale incombenza, assumendosene i relativi costi, che non gravano quindi in nessun modo sull'erario.

L'uso di tali mezzi, che è in atto ormai da diversi anni, è strettamente collegato con la sicurezza; in realtà solo due piazzole di sosta velivoli, su 13 disponibili, possono ragionevolmente, per la rispettiva posizione rispetto alla zona arrivi e alla zona partenze dell'aerostazione, consentire l'una lo sbarco e l'altra l'imbarco a piedi dei passeggeri, condizioni meteo permettendo. Anche nelle migliori condizioni di prossimità all'edificio, tuttavia, i passeggeri devono attraversare aree di movimento veicoli e strade di scorrimento interne ad intenso traffico.

Ciò potrebbe presentare condizioni oggettive di rischio per l'incolumità delle persone.

La direzione di circoscrizione aeroportuale (DCA), nel passato, ha autorizzato le compagnie aeree ad effettuare operazioni di sbarco o imbarco a piedi a condizione che personale del vettore assicurasse la sorveglianza lungo il percorso seguito dai passeggeri. Se tale facoltà non viene spesso esercitata ciò è probabilmente a causa della carenza di personale del vettore.

In proposito è stata studiata una segnaletica orizzontale al fine di consentire – in sicurezza – l'imbarco e lo sbarco a piedi, limitatamente a due piazzole ed a una sola operazione per l'aeromobile.

Inoltre, per evitare gli «inscatolamenti» nei bus, la DCA ha disposto che le compagnie aeree utilizzino due bus per ogni aeromobile con più di 80 passeggeri, sempre che non siano contemporaneamente in corso operazioni di assistenza ad altri velivoli.

Il volume di traffico dell'aeroporto e il fatto che la gestione sia interamente statale rendono oggettivamente difficoltosi i problemi di controllo delle aree di movimento specie nelle ore di punta, per cui l'utilizzo del bus intercampo rappresenta talvolta l'unica soluzione, anche su brevi percorsi, per eliminare incontrollabili presenze di passeggeri in aree già intasate da operatori, aeromobili e mezzi.

Si fa comunque presente che nelle rare occasioni in cui si è effettuato lo sbarco a piedi si sono rilevate anche reazioni negative da parte di passeggeri, anziani, con bagagli a mano voluminosi, con bambini piccoli, carrozzelle, eccetera, per i quali anche 70-80 metri a piedi rappresentano una difficoltà.

Quanto al fatto che «l'aeroporto di Elmas sia il solo in Italia a non essere dotato di carrelli per il trasporto bagagli», si fa presente che tale situazione è purtroppo estesa a tutti gli aeroporti della Sardegna.

Tale aspetto è strettamente connesso con quello gestionale: infatti i tre aeroporti sardi sono tuttora a gestione diretta.

In proposito si rappresenta che il problema maggiore non è l'acquisto dei carrelli, i cui costi potrebbero gravare sui fondi accreditati o addirittura essere forniti gratuitamente da ditte private a titolo di sponsorizzazione pubblicitaria; esso consiste invece nella gestione dei carrelli, nella loro raccolta da ogni angolo del parcheggio veicoli, ove presumibilmente finirebbero, e nella messa a disposizione dell'utenza in un punto prestabilito dell'aerostazione.

La DCA non è in grado di assicurare con il proprio personale tale servizio, nè lo stesso rientra nella competenza delle compagnie aeree, nè finora risulta pervenuta da parte di privati alcuna richiesta di affidamento in concessione.

Laddove il problema è stato risolto, ciò si è ottenuto nell'ambito dei servizi offerti da apposite società di gestione aeroportuale.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

IMPOSIMATO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che negli ultimi tempi si è manifestata una recrudescenza della criminalità nella provincia di Caserta e particolarmente nella zona dell'agro aversano;

che nel gennaio 1988 si è verificata la scomparsa, verosimilmente dovuta ad omicidio, di Pasquale Pisano da Lusciano, di Rignata Giuliano da Casal di Principe e di Martinelli Paolo da San Marcellino;

che nello stesso periodo di tempo sono stati uccisi Iovine Domenico a Castel Volturno ed Enrica Pisano a Lusciano;

che, nel frattempo, si è registrato un aumento della diffusione della droga e dei reati contro il patrimonio;

che appaiono sempre più urgenti la creazione dei commissariati di Castel Volturno e Marcianise ed il potenziamento del commissariato di Aversa,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di dover procedere alla immediata istituzione dei commissariati di Marcianise e di Aversa.

(4-00982)

(26 gennaio 1988)

RISPOSTA. – La situazione dell'ordine e della sicurezza pubblica nella provincia di Caserta viene seguita con la dovuta attenzione da questa amministrazione, che ha avviato una serie di iniziative, di natura preventiva ed investigativa, per contenere le attività della malavita locale e contrastare, in maniera più decisiva, la crescita delle manifestazioni delinquenziali.

In tale prospettiva è stato disposto lo stabile impiego nell'area casertana di parte del nucleo prevenzione crimine Campania, con funzioni di controllo del territorio.

Nella provincia considerata operano, altresì, d'intesa con gli organi investigativi territorialmente competenti, squadre del centro interprovinciale Criminalpol di Napoli e del nucleo centrale anticrimine, con compiti di supporto informativo.

Per realizzare un migliore controllo del territorio è stato, altresì, disposto il rafforzamento di alcuni presidi di polizia, in zone dell'agro aversano ritenute più sensibili, anche in relazione alle vive attese delle popolazioni interessate.

A tal fine con provvedimento del 1° giugno 1988 è stato istituito il commissariato di pubblica sicurezza di Marcianise, alle dipendenze della questura di Caserta, con competenza territoriale nei comuni di Marcianise, Capodrise, Recale, Portico e Macerata Campania.

L'operatività del presidio è subordinata alla materiale disponibilità dell'edificio, da adibire a sede del commissariato, la cui consegna è prevista per il mese di luglio 1989, essendo in corso di ultimazione i lavori di riattamento e rifinitura dei locali.

Nel frattempo questa amministrazione sta procedendo alla provvista materiale degli uomini e dei mezzi occorrenti alla piena funzionalità dell'ufficio di polizia.

Il commissariato di pubblica sicurezza di Aversa è invece regolarmente in funzione, con una forza effettiva di 47 sovrintendenti, assistenti ed agenti, oltre al dirigente e a 3 ispettori.

La situazione del commissariato di Aversa non mancherà di essere attentamente riconsiderata in connessione con il riordinamento degli uffici periferici dell'amministrazione della pubblica sicurezza e con l'imminente conseguente ripianamento degli organici.

In merito ai problemi connessi con le misure di potenziamento delle forze di polizia, si assicura che questa amministrazione attribuisce la massima importanza a quanto prospettato dall'onorevole interrogante, pur dovendosi rilevare le difficoltà che tuttora sussistono per adeguare gli effettivi della polizia di Stato alle accresciute esigenze della lotta contro la criminalità organizzata ed alla persistente richiesta di tutela e di ordine, proveniente dalle zone più diverse del territorio nazionale.

Sta di fatto, comunque, che l'istituzione dei presidi di polizia, ai quali fa riferimento l'onorevole interrogante, si inscrive in un piano generale di rafforzamento degli apparati di prevenzione, che si propone di realizzare un più efficace controllo del territorio, nelle aree più sensibili del paese, e di infondere maggiore fiducia alla popolazione, grazie ad una presenza più tangibile delle forze dell'ordine nelle zone più delicate e nevralgiche.

Questa amministrazione è altresì impegnata in programmi di perfezionamento, qualificazione e specializzazione delle forze dell'ordine, nell'intento di consolidare quelle condizioni che renderanno possibile lo svolgimento di attività investigative più penetranti ed efficaci.

Il Ministro dell'interno
GAVA

(18 maggio 1989)

IMPOSIMATO. – *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che domenica 21 febbraio 1988 i carabinieri di Ricola hanno avuto un conflitto a fuoco con alcuni pericolosi criminali della zona di Ricola, nel tentativo di procedere all'arresto di alcuni pericolosi criminali partecipanti ad un *summit* mafioso che si teneva nel ristorante «Posada»;

che al vertice camorristico avrebbero partecipato (si veda «la Repubblica» del 23 febbraio) anche Lorenzo Nuvoletta e Antonio Bardellino, capi riconosciuti del crimine organizzato della Campania, legati alla cupola mafiosa;

che, nonostante l'imponente schieramento di forze, tutti i criminali partecipanti al vertice, fatta eccezione per due camorristi con compiti di vigilanza, riuscivano a dileguarsi, dopo aver ferito il capitano Luigi Ferrazzano, l'appuntato Bernardo Picozzi e il carabiniere Nicola Marino;

che la battaglia tra i carabinieri, generosamente impegnati nella risposta al fuoco proveniente dall'interno del ristorante, e i camorristi si è protratta per ben «tre quarti d'ora», senza che fosse possibile impedire la fuga dei pericolosi latitanti dediti al traffico di droga;

che questo rappresenta l'ennesimo gravissimo episodio che dimostra la mancanza di controllo del territorio da parte delle forze dell'ordine, pur duramente impegnate in un'incessante azione di prevenzione e repressione del crimine;

che appare ormai indifferibile il potenziamento delle strutture degli uffici giudiziari e di polizia dell'area del casertano, particolarmente di quelle dei «Mazzoni» dell'Agro Alessandro,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) se non si ritenga di accelerare i tempi della istituzione dei commissariati di pubblica sicurezza di Marcianise e Castelvolturno (Caserta);

b) gli estremi dei provvedimenti ministeriali con i quali è stata disposta l'istituzione dei due commissariati di polizia.

(4-01182)

(24 febbraio 1988)

RISPOSTA. - La situazione dell'ordine e della sicurezza pubblica nella provincia di Caserta viene seguita con la dovuta attenzione da questa amministrazione, che ha avviato una serie di iniziative, di natura preventiva ed investigativa, per contenere le attività della malavita locale e contrastare, in maniera più decisiva, la crescita delle manifestazioni delinquenziali.

In tale prospettiva è stato disposto lo stabile impiego, nell'area casertana, di parte del nucleo prevenzione crimine Campania, con funzioni di controllo del territorio.

Nella provincia considerata operano, altresì, d'intesa con gli organi investigativi territorialmente competenti, squadre del centro interprovinciale Criminalpol di Napoli e del nucleo centrale anticrimine, con compiti di supporto informativo.

Per realizzare un migliore controllo del territorio è stato, altresì, disposto il rafforzamento di alcuni presidi di polizia, in zone dell'agro aversano ritenute più sensibili, anche in relazione alle vive attese delle popolazioni interessate.

A tal fine con provvedimento del 1° giugno 1988 è stato istituito, alle dipendenze della questura di Caserta, il commissariato di pubblica sicurezza di Marcianise, con competenza territoriale nei comuni di Marcianise, Capodrise, Recale, Portico e Macerata Campania.

L'operatività del presidio è subordinata alla materiale disponibilità dell'edificio, da adibire a sede del commissariato, la cui consegna è prevista per il mese di luglio 1989, essendo in corso di ultimazione i lavori di riattamento e rifinitura dei locali.

Nel frattempo questa amministrazione sta procedendo alla provvista materiale degli uomini e dei mezzi occorrenti alla piena funzionalità dell'ufficio di polizia.

È invece operante il commissariato di pubblica sicurezza di Castelvolturno, che dispone di una forza effettiva di 3 ispettori e di 42 sovrintendenti, assistenti ed agenti della polizia di Stato.

In merito ai problemi connessi con le misure di potenziamento delle forze di polizia, si assicura che questa amministrazione attribuisce la massima importanza a quanto prospettato dall'onorevole interrogante.

Sta di fatto che è attualmente in corso di realizzazione un piano generale di rafforzamento degli apparati di prevenzione e di polizia, che si propone di

realizzare un più efficace controllo del territorio nelle aree più sensibili del paese e di infondere maggiore fiducia alla popolazione, grazie ad una presenza più tangibile delle forze dell'ordine nelle zone più delicate e nevralgiche.

Questa amministrazione è altresì impegnata in programmi di perfezionamento, qualificazione e specializzazione delle forze dell'ordine, nell'intento di consolidare quelle condizioni che renderanno possibile lo svolgimento di attività investigative più penetranti ed efficaci.

Tuttavia non vanno dimenticate le obiettive difficoltà che sussistono a raggio nazionale per adeguare gli effettivi della polizia di Stato alle accresciute esigenze di lotta contro la criminalità.

Il Ministro dell'interno
GAVA

(18 maggio 1989)

MACIS, PINNA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere:

quali iniziative abbia assunto per accertare le cause dei ritardi e degli scompensi nella programmazione del trasporto aereo che vengono genericamente motivati con la formula «congestione del traffico aereo»;

quali misure di breve e medio termine intenda adottare per fare fronte a tale situazione;

se e in quale misura concorrano a provocare i ritardi l'astensione o l'irregolare prestazione del lavoro di alcune categorie del settore.

(4-01875)

(5 luglio 1988)

RISPOSTA. - La congestione del traffico aereo, che ha determinato una grave situazione di disservizio in tutti i principali aeroporti europei, è un fenomeno di dimensione continentale che ha già richiamato l'attenzione delle massime autorità competenti le quali, allo scopo di fronteggiare la situazione a medio e lungo termine, hanno individuato nel massimo coordinamento internazionale una via di uscita, tenendo conto dell'unicità del sistema di controllo dei voli europei e delle interdipendenze delle infrastrutture e delle procedure di ogni paese con quelle degli altri Stati europei.

Nel nostro paese nel mese di maggio si sono verificati ritardi e disservizi, collegati agli esiti della vertenza del personale di terra dell'Alitalia e delle gestioni aeroportuali, con conseguenti riflessi negativi sia nella gestione dei servizi che nella manutenzione degli aerei; tale stato di cose, perdurato anche nel mese di giugno per ulteriori conflitti sindacali (piloti, controllori, personale di dogana) si è ulteriormente accentuato alla fine di giugno e nei primi giorni di luglio in maniera così grave da determinare l'intervento di questa amministrazione, e a seguito di un vertice con i massimi responsabili del trasporto aereo nazionale è stata disposta l'adozione di misure d'emergenza dirette da un lato a consentire, in collaborazione con l'Aeronautica militare, l'utilizzazione di rotte di scorrimento Nord-Sud ove trasferire il *surplus* di traffico esistente nelle aerovie principali, e dall'altro a intervenire in maniera prioritaria sullo scalo di Linate interessato da uno stato di saturazione in varie fasce orarie.

Tali misure sono servite a rendere efficiente il sistema ed a determinare un netto miglioramento della situazione con una riduzione al minimo dei ritardi soprattutto per i voli nazionali, mentre per quelli internazionali la situazione di congestione europea sopraricordata ha fatto permanere ritardi per il traffico da e per scali particolarmente critici quali Atene, Barcellona, Londra, Monaco, Francoforte e Marsiglia.

Superata la fase di emergenza, in un'ottica tesa a realizzare l'adeguamento del sistema di trasporto aereo (assistenza al volo, aeroporti, vettori, eccetera) allo sviluppo della domanda, gli obiettivi da raggiungere sono la realizzazione dei programmi già inseriti nel piano generale dei trasporti e nel piano generale degli aeroporti, nonchè la revisione dei rapporti con l'Alitalia, in occasione del rinnovo della convenzione, considerata l'evoluzione delle norme comunitarie in materia ed il contesto più concorrenziale che ne deriva. Si auspicano, comunque, soluzioni legislative che possano garantire un equo contemperamento tra i diritti dell'utenza e le situazioni sindacali conflittuali.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

MARNIGA, VISCA, CALVI, MARIOTTI, FOGU. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere i termini esatti dell'intero progetto per il collegamento tra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma, con particolare riferimento all'*air terminal* di Ostiense che l'ente Ferrovie dello Stato è tenuto a realizzare; mentre, infatti, risulta evidente lo stato di avanzamento dei lavori relativi alla tratta ferroviaria, non sembrano affatto avviati i lavori che riguardano il *terminal* di Roma e che, invece, occorre procedano con il medesimo ritmo per il pieno funzionamento del sistema.

Inoltre, poichè occorre tenere conto dei tempi tecnici per attrezzare e rendere funzionanti i servizi e le infrastrutture delle stazioni di arrivo e di partenza, gli interroganti chiedono di conoscere:

in che modo il Ministro in indirizzo pensi di recuperare i ritardi ad oggi registrati per terminare i lavori in tempo utile per i campionati del 1990, considerato che presso la stazione *terminal* prescelta – quella di piazza Verrazzano – è necessaria la costruzione di nuovi impianti fissi, quali la stazione ferroviaria stessa ed il parcheggio, che non sono stati ancora avviati;

se l'ente Ferrovie dello Stato abbia finalmente svolto i necessari passi per coordinare le proprie iniziative con quelle del comune e della regione;

se l'ente stesso si avvalga della collaborazione della società Aeroporti di Roma: tale coordinamento si rende indispensabile per assicurare il pieno funzionamento delle strutture serventi l'aeroporto che occorre realizzare in vista degli imminenti campionati mondiali del 1990, come ha ufficialmente dichiarato il presidente della società Aeroporti di Roma;

se e come il progetto nel suo insieme soddisfi le esigenze poste dagli impegni sportivi internazionali.

(4-02305)

(19 ottobre 1988)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che il progetto del nuovo *air terminal* di Roma Ostiense è stato redatto con la collaborazione ed il supporto tecnico della Bonifica spa, già operante presso la Società aeroporti di Roma.

Il progetto in questione, inoltrato agli enti territoriali competenti, ha già ottenuto i benestare e i nulla osta necessari e, attualmente, sono in corso le procedure per la consegna dei lavori.

L'ente Ferrovie dello Stato assicura che la durata dei lavori stessi, nonchè l'attivazione delle necessarie strutture connesse al complesso, saranno compatibili con l'inizio dei campionati mondiali di calcio del 1990.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

NEBBIA. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che la signorina Antonietta Girardi è stata sottoposta, presso la Divisione ortopedica del Policlinico Borgo Roma di Verona, ad operazione di allungamento delle gambe con l'applicazione di «fissatori» metallici forniti dalla ditta Orthofix;

che la tecnica di intervento e le apparecchiature, applicate alla signorina Girardi e ad altri giovani, ha carattere sperimentale e, dopo l'intervento-esperimento, la signorina Girardi ha accusato lesioni gravi al nervo sciatico per cui le è rimasta una gamba tremante in modo probabilmente irrecuperabile;

che dopo essere stata respinta da altri ospedali, la signorina Girardi è stata ricoverata all'Ospedale San Raffaele di Milano dove, con non poche difficoltà, i medici hanno tentato un intervento chirurgico di cui non si conosce ancora l'esito;

che la questione è stata citata in un articolo del settimanale l'«Espresso» del 13 marzo 1988,

l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo:

se non ritenga opportuno indagare su quanto è avvenuto e avviene nel Policlinico di Verona e accertare se siano riconoscibili carenze nelle tecniche di operazione o nelle apparecchiature impiegate,

quali iniziative intenda prendere per aiutare la signorina Girardi e altri casi simili ad identificare le tecniche più appropriate per il recupero della piena efficienza fisica.

(4-01948)

(19 luglio 1988)

RISPOSTA. - L'interrogazione in oggetto investe specifici aspetti e problematiche di assistenza ospedaliera, attinenti a funzioni di diretta competenza delle strutture territoriali interessate del servizio sanitario nazionale a norma della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

Ad essa, quindi, può rispondersi soltanto in base agli elementi al riguardo pervenuti dalla regione Veneto.

Proprio prendendo spunto da quanto prospettato nell'interrogazione quell'assessorato regionale alla sanità ha disposto a suo tempo ogni ne-

cessaria indagine tecnico-amministrativa sul caso della paziente signorina Antonietta Girardi, affetta da esostosi multiple con accorciamento del femore e valgismo della tibia sinistra e ripetutamente ricoverata presso il centro di medicina riabilitativa e preventiva dell'ospedale di Valeggio sul Mincio, che – come da convenzione – opera in stretto collegamento, anche per la programmazione degli interventi in sala operatoria, con l'ospedale policlinico di Verona. Anche nel caso considerato, quindi, le varie prestazioni sono state erogate congiuntamente dalle strutture ospedaliere di Valeggio sul Mincio (territorio dell'USL n. 33 della regione Veneto) e di Verona (locale USL n. 25).

L'indagine ha comportato dettagliato esame ed acquisizione delle risultanze desumibili dalle cartelle cliniche, con estensione della documentazione acquisita all'operato dei medici curanti.

Le conclusioni conseguentemente raggiunte hanno consentito di rilevare che:

dopo il primo intervento, cui era stata sottoposta nel 1986 presso la clinica ortopedica di Verona per allungamento di quattro centimetri del femore sinistro (per ovviare a detta dismetria), mediante tecnica della callotasi con impiego del fissatore Orthofix, la paziente aveva avuto un decorso post-operatorio regolare, con recupero funzionale completo;

sottoposta nel 1987 a nuovo intervento presso la stessa clinica ortopedica di Verona, per asportazione di esostosi dal versante posteriore dell'ala iliaca sinistra e per correzione del valgismo tibiale sinistro mediante osteotomia della tibia e del perone con applicazione del fissatore Orthofix, ha avuto un decorso operatorio – presso la divisione di riabilitazione ortopedica dell'ospedale di Valeggio – che è stato caratterizzato da due problemi di rilievo, quali un *deficit* motorio dei muscoli della gamba e del piede sinistro innervati dai rami del nervo sciatico e clonie massive dei muscoli estensori della gamba sinistra.

Tutte le indagini clinico-diagnostiche «mirate» hanno con certezza escluso, anche per approfondite valutazioni di carattere anatomo-fisiologico, che tali problemi potessero imputarsi a lesioni gravi del nervo sciatico comunque ricollegabili all'applicazione dell'apparecchio fissatore esterno.

Va, in proposito, rilevato che – da ultimo – anche l'esame elettromiografico eseguito ad un mese dall'intervento dal dottor De Grandis della clinica neurologica di Verona ha posto in luce la normale conduzione dei due nervi e la normale attività motoria dei muscoli da loro innervati. La palese discordanza fra il suddetto quadro clinico-sintomatico e la risposta elettromiografica è ulteriormente valsa ad escludere la lesione anatomica del nervo sciatico da penetrazione del perforatore o da contatto con le viti.

Comunque, due mesi dopo l'intervento si è potuta accertare la ripresa completa dell'attività motoria e della forza di tutti i muscoli della gamba e del piede sinistro.

Le ulteriori indagini effettuate (TAC del cranio e della colonna lombare, elettromiografia) per accertare le possibili cause della clonia dei muscoli estensori della gamba sinistra comparsa contemporaneamente a tale risoluzione del *deficit* motorio dei due rami del nervo sciatico non hanno evidenziato alcun elemento patologico.

Va sottolineato che i genitori e la paziente sono stati continuamente informati del decorso, di detti problemi sopravvenuti, della necessità – di

volta in volta emersa – dei vari accertamenti diagnostici e dei provvedimenti terapeutici adottati.

L'atteggiamento della famiglia – che era risultato di palese stima ed apprezzamento professionale nei confronti dei medici dell'uno e dell'altro presidio dopo l'intervento di allungamento del femore, tanto da scegliere la stessa *équipe* medica per il secondo intervento e da consigliarla anche ad amici di nazionalità estera – è mutato improvvisamente in completa sfiducia ed in totale mancanza di collaborazione nella successiva fase di studio e di ricerca delle possibili cause responsabili della clonia sopravvenuta. Ciò spiega perchè sia stato chiesto ed ottenuto un consulto esterno con il neuropsichiatra privato della famiglia, dottor Cantadore.

È significativo rilevare che la relazione di quest'ultimo, conseguente alla visita cui aveva sottoposto la paziente il 2 giugno 1987 presso la divisione di riabilitazione ortopedica di Valeggio, si concludeva nei seguenti termini: «Si ritiene che le clonie e l'atteggiamento in contrattura possano rappresentare la risposta a stimoli nocicettivi a partenza locale (riferiti alla presenza di una esostosi del diametro di circa un centimetro al terzo inferiore del femore)». «Non è estranea una componente di sovrastruttura, ma non è sufficiente per spiegare completamente il quadro. La situazione avrà una soluzione favorevole in rapporto al trattamento rieducativo. In seguito, potrà eventualmente valutarsi la necessità di asportare l'evidente esostosi dell'estremo distale del femore sinistro».

Al momento della successiva dimissione, avvenuta il 5 giugno 1987 e concordata sia con i genitori sia con lo stesso consulente neuropsichiatra, la paziente – secondo quanto acclarato anche nella prima parte di tale «relazione di visita» – presentava: «mobilità conservata nei vari distretti dell'arto inferiore sinistro, sensibilità tattile, termica e dolorifica e senso di posizione normali; riflessi osteotendinei conservati; assenza di riflessi patologici; presenza di clonie massive e ritmiche dei muscoli estensori della gamba sinistra».

Così doverosamente illustrato il quadro clinico-diagnostico della paziente prima dell'intervento, durante il decorso post-operatorio ed all'atto della dimissione (data dopo la quale non si è più presentata all'osservazione dei medici della clinica ortopedica di Verona), alla luce di tutte le risultanze esposte sembra giustificato trarne la conclusione che le cause di detta clonia muscolare, problema residuo e persistente del decorso post-operatorio, vanno verosimilmente ricercate negli effetti di altre patologie e non sono clinicamente riconducibili alla tecnica d'intervento ed alle apparecchiature impiegate.

Ma, proprio in merito alla tipologia ed alla tecnica dell'intervento, è doveroso negare che possa obiettivamente parlarsi – come affermato dall'onorevole interrogante – di «intervento-esperimento», poichè senza dubbio quella particolare tecnica e l'applicazione di quegli apparecchi costituiscono da tempo metodiche (risalenti al 1979) ormai consolidate e di efficacia comprovata dall'applicazione di un totale di circa tremila casi.

Perciò, tanto più nella prassi assistenziale ai livelli propri di strutture specialistiche quali la divisione ortopedica del policlinico di Verona, è del tutto ingiustificato attribuire carattere sperimentale ad interventi di questo tipo. La stessa rivista medica «The Lancet», del resto, da ultimo nel numero del 7 maggio 1988, consiglia tali metodiche ed applicazioni, ritenendole di buon uso pratico.

I residui problemi da cui è affetta la paziente in questo caso, quindi, comportano forse ulteriori interventi di diverso tipo, ma di certo non hanno attinenza con tali, già sperimentate nuove tecniche di terapia ortopedica che, fra l'altro, proprio nel calcolo delle complicazioni post-operatorie, hanno fatto registrare un cospicuo miglioramento nei risultati degli interventi di carattere sanitario.

In termini statistici, infatti, a fronte del 10 per cento circa di casi di guarigione con complicazioni temporanee successive all'impiego operatorio di tali fissatori metallici, si registra circa il 20 per cento di complicazioni molto più gravi (talvolta fino all'amputazione) quando s'impieghino i metodi tradizionali dei chiodi e delle viti.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
GARAVAGLIA

(30 marzo 1989)

PERUGINI. – *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* – Premesso:

che la legge n. 816 del 27 dicembre 1986 prevede che agli amministratori locali, a seconda delle carriere, spetti la corresponsione di una indennità mensile di carica e di presenza;

che tali indennità, per legge, sono soggette ad aggiornamenti periodici a partire dal 1° gennaio 1988;

che l'aggiornamento, che doveva essere attuato con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con quello del tesoro, non è stato ancora effettuato, pur essendo abbondantemente trascorso il termine del 1° gennaio 1988,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano procedere quanto prima all'emanazione dei decreti suddetti, anche in considerazione del fatto che le indennità previste dall'articolo 15 della legge n. 816 non soddisfano assolutamente le esigenze degli amministratori locali.

(4-01727)

(8 giugno 1988)

SANTINI. – *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* – Premesso:

che l'articolo 15 della legge 27 dicembre 1986, n. 816, prevede che i limiti della indennità di carica e di presenza percepite degli amministratori locali debbano essere aggiornati all'inizio di ogni triennio con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con quello del tesoro;

che l'aumento delle indennità dev'essere determinato sulla base dell'indice del costo della vita, in relazione al quale viene calcolata la maggiorazione dell'indennità integrativa speciale di cui agli articoli 1 e 2 della legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modifcazioni;

che il limite del 10 per cento di tale aumento, secondo l'interpretazione più corretta, dev'essere riferito a ciascun anno del triennio considerato;

che il termine stabilito per il primo aggiornamento è ormai scaduto dal 1° gennaio dell'anno in corso;

che le indennità spettanti agli amministratori locali sono già alquanto esigue, in relazione alla mole dell'impegno profuso ed assolutamente

inadeguate, se comparate con quelle percepite dagli amministratori locali degli altri paesi componenti la CEE,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, procedere all'immediata emanazione del decreto ministeriale sopra richiamato, attuando in tal modo le disposizioni di legge in vigore ed ottemperando, finalmente, alle oggettive esigenze degli amministratori locali.

(4-01321)

(17 marzo 1988)

RISPOSTA (*). - Si risponde anche a nome del Ministro del tesoro.

Il primo aggiornamento triennale delle indennità, previste dalla legge 27 dicembre 1985, n. 816, in favore degli amministratori locali, è stato disposto da questa amministrazione, di concerto con il Ministero del tesoro, con decreto dell'11 aprile 1988, adottato in attuazione dell'articolo 15 della legge stessa.

Il provvedimento, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 4 maggio 1988, dispone l'aumento dei limiti massimi delle indennità, per il triennio 1988, 1989 e 1990, nella misura complessiva del 10 per cento a partire dal 1° gennaio 1988, e per tutto il triennio considerato.

Sui tempi di adozione del provvedimento non ha mancato di far sentire i propri effetti il ritardo nell'approvazione della legge 11 marzo 1988, n. 67, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge finanziaria 1988).

A tale strumento resta infatti subordinata, nella vigente legislazione, l'assegnazione di disponibilità finanziarie agli enti locali.

Non va, tuttavia, trascurata la circostanza che, trattandosi di decreto interministeriale, la sua elaborazione ha richiesto la soluzione di numerosi contrasti insorti per le determinazioni del contenuto del provvedimento.

Il Ministro dell'interno
GAVA

(18 maggio 1989)

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

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

se sia a conoscenza che la sera del 20 novembre 1988, alle ore 21,05, il volo ATI Roma-Lamezia è partito da Fiumicino alle 0,20 con un ritardo di oltre tre ore: stranamente l'imbarco è avvenuto alle ore 22,20, dopo una ora e venti minuti, ed il decollo, invece, è avvenuto alle ore 0,20, cioè dopo due ore, con la giustificazione, alquanto peregrina, che mancava un passeggero;

se mai è possibile un tale evento, quali siano i motivi di tale grave disagio e quali provvedimenti si intenda adottare.

(4-02480)

(22 novembre 1988)

RISPOSTA. - Da accertamenti esperiti in merito al notevole ritardo verificatosi nella partenza da Fiumicino del volo ATI, BM912 Roma-Lamezia

del 20 novembre 1988, è risultato che in occasione del predetto volo è emersa la necessità di cambiare un ceppo freno alla macchina che avrebbe dovuto effettuare il collegamento, con un tempo di lavoro previsto in due ore, per cui è stato deciso di sostituire l'aeromobile con il primo disponibile.

Poichè ad imbarco avvenuto risultava assente un passeggero più volte inutilmente chiamato con altoparlante, è stata avviata una procedura di sicurezza per l'identificazione dei bagagli e quindi il decollo è avvenuto con due ore e quindici minuti di ritardo sul tempo previsto.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

PERUGINI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere se sia a conoscenza della violenta polemica insorta tra la regione Calabria e la gestione commissariale delle Ferrovie calabro-lucane in ordine ai rapporti tendenti al risanamento, all'adeguamento e al potenziamento del servizio delle 33 autolinee e se non ritenga di riferire sui possibili e necessari interventi che appaiono necessari, direttamente da parte del Ministero, onde evitare, anche in tale settore, la perdita di un servizio utile e di 78 posti di lavoro.

(4-02556)

(13 dicembre 1988)

RISPOSTA. - In riferimento alla controversia in atto tra la gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane e la regione Calabria, in merito all'esercizio di 33 autolinee di concessione regionale, si fa presente quanto segue.

Gli eventi che hanno indotto la gestione governativa a promuovere un'azione di rinuncia alle 33 autolinee riguardano soprattutto la mancata corresponsione, da parte della regione Calabria, dei contributi previsti dalla legge n. 151 del 1981 per il ripiano dei disavanzi di esercizio ammontanti a circa 23 miliardi per contributi relativi al periodo 1982-1986, e a circa 12 miliardi per il biennio 1987-1988.

Atteso il lasso di tempo trascorso, la gestione governativa ha invitato più volte l'ente regionale a sanare l'anomala posizione deficitaria nei propri confronti anche per corrispondere ad un orientamento espresso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri riguardo analoghe situazioni debitorie per il rilascio di abbonamenti preferenziali a lavoratori e studenti. In mancanza della definizione del problema da parte della regione Calabria la gestione si è trovata nella necessità di proporre rinuncia formale delle predette autolinee.

Tuttavia, attraverso un «protocollo d'intesa» sottoscritto in data 27 gennaio 1988, le parti interessate hanno raggiunto un accordo secondo cui la regione Calabria si impegnava ad attivare la procedura necessaria per ripianare i disavanzi summenzionati, anche mediante l'attivazione della procedura per l'accensione di mutui di cui alla legge n. 18 del 1986, mentre la gestione avrebbe esercitato il servizio di autolinee fino al 15 marzo 1988 e, nel quadro della riorganizzazione dei servizi, avrebbe verificato le eventuali possibilità di utilizzare in tutto o in parte il personale interessato.

Successivamente, considerato il tempo trascorso senza che la regione Calabria fornisse assicurazioni in ordine al ripiano dei predetti disavanzi, la gestione governativa è stata costretta a ribadire l'intenzione di retrocedere dall'esercizio dei servizi automobilistici in argomento.

Peraltro, non potendosi sottovalutare le implicazioni economiche e socio-politiche connesse con la prospettata cessazione dell'esercizio delle predette 33 autolinee, è stata invitata la gestione stessa a soprassedere dall'intendimento di dismettere il servizio.

È stata pertanto autorizzata la prosecuzione, a tempo indeterminato, dell'esercizio delle summenzionate 33 autolinee, in attesa di appositi incontri da concordare tra le parti interessate, volti al riesame dell'intera problematica concernente le autolinee in argomento per trovare una soddisfacente soluzione della controversia in atto.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(18 maggio 1989)

POLLICE. - *Al Ministro dell'interno.* - L'interrogante chiede di sapere:

1) se risponde a verità che l'ufficio competente del suo Ministero ha «caldamente suggerito» al segretario comunale del comune di Campofilone (provincia di Ascoli Piceno), dottor Luigi Meconi, di chiedere il proprio trasferimento nella provincia di Pesaro perchè venga meno il clima di ostilità tuttora perdurante tra lui e il sindaco di Campofilone;

2) se è a conoscenza che il suddetto segretario ha presentato più d'un esposto alla magistratura su varie omissioni del suo sindaco in relazione alla mancata riscossione degli oneri di urbanizzazione, a mancati adempimenti di atti d'obbligo e ad altre omissioni in atti d'ufficio dello stesso sindaco;

3) se non ritiene che l'intervento del Ministero sia a dir poco assai più sollecito delle sorti d'un politico spregiudicato che del corretto funzionamento delle istituzioni locali;

4) se non crede che, essendo la tutela del prestigio delle istituzioni pubbliche e l'osservanza delle leggi un obbligo inderogabile del pubblico potere, occorra ripristinare la legalità presso il comune di Campofilone cominciando ad esigere il pagamento dei contributi dovuti e l'adempimento degli atti di obbligo per il rilascio di licenze edilizie da parte di chiunque vi sia obbligato;

5) se non ritiene che nella situazione descritta non vi sia l'obbligo giuridico di tutelare al massimo il funzionario in parola.

(4-00317)

(8 settembre 1987)

POLLICE. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che una amministrazione pubblica per i cittadini presuppone un rapporto orizzontale tra cittadini, rappresentanze politiche e burocrazia;

considerato che sono ancora pochi i casi in Italia ove detto rapporto può dirsi avviato, mentre è ampiamente riconosciuto il prevalere della parte «rappresentativa» o di quella «burocratica», con la conseguenza che il solco che separa i cittadini dalle istituzioni tende pericolosamente ad allargarsi;

accertato che dai suoi studi ed interventi pubblici, oltre che dai suoi comportamenti, il dottor Luigi Meconi, segretario comunale di Campofilone (Ascoli Piceno), ha sempre impostato il suo lavoro ispirandosi, sul piano giuridico, alla definizione data alle sue funzioni dalla I Commissione Affari costituzionali della Camera dei deputati nel 1983, «di garante della legge nei confronti delle maggioranze, delle minoranze e non meno dei cittadini», per poi articolarlo, sul piano pratico, nel perseguimento degli obiettivi delle parti politiche improntati a criteri di economicità, efficienza ed efficacia, ponendosi, infine, sul piano sociale, in un rapporto orizzontale tra rappresentanze politiche e cittadini, pur nella distinzione dei ruoli e delle funzioni;

evidenziato che era forse prevedibile, per il consolidato potere della parte rappresentativa, l'insorgere di conflitti tra questa e la parte burocratica;

visto che certamente non era prevedibile che la parte rappresentativa, per conservare il proprio potere (che, nel nostro caso, le deriva anche da consolidate procedure amministrative oggi al vaglio della magistratura ordinaria e contabile, sollecitate ad intervenire da denunce di cittadini e consiglieri di opposizione, nonchè dai circostanziati rapporti dello stesso segretario comunale) arrivasse a comportamenti estremamente lesivi delle più elementari norme democratiche nei confronti della parte burocratica, rappresentata in primo luogo dal segretario comunale;

rilevato che così, a fronte di verificabili dati di bilancio, da cui risultano notevoli incrementi di investimenti e servizi, frutto della indiscussa professionalità del funzionario, gli si attribuiscono note di qualifica «mediocri», blocco della carriera e dello stipendio e le più varie sanzioni disciplinari, ed infine minacce fisiche da parte dello stesso sindaco e il trasferimento d'ufficio in altra regione, e tutto questo senza neppure il rispetto del contraddittorio e con procedure che preoccupano ogni coscienza democratica;

constatato che, se nei comuni italiani possono accadere fatti del genere, si comprende chiaramente come avvenga la penetrazione diffusa di interessi di parte nelle amministrazioni pubbliche locali, l'inefficienza delle stesse e, non ultimo, il senso di estraneità, di sfiducia e disagio crescente dei cittadini nei confronti delle istituzioni,

l'interrogante chiede di sapere le ragioni del trasferimento-punizione del dottor Meconi in provincia di Brescia e se non si intenda recedere dalla decisione.

(4-02641)

(20 dicembre 1988)

RISPOSTA (*). - Non risulta che i competenti uffici di questo Ministero abbiano suggerito al dottor Luigi Meconi, segretario comunale di Campofilone (Ascoli Piceno), di chiedere il proprio trasferimento ad altra sede di servizio, per la conflittualità esistente tra il funzionario e gli organi responsabili della civica amministrazione.

Per verificare, tuttavia, le circostanze, asserite dal sindaco in numerosi esposti, il prefetto di Ascoli Piceno ha disposto alcune ispezioni presso l'amministrazione comunale interessata, che hanno confermato l'esistenza dei cennati contrasti.

Su proposta del prefetto di Ascoli Piceno, questo Ministero ha quindi disposto, con decreto del 17 novembre 1988, il trasferimento del funzionario al comune di Ossimo, in provincia di Brescia, a decorrere dal 28 novembre successivo.

Il termine è stato poi differito al 15 dicembre 1988 in accoglimento di richiesta dell'interessato.

Il provvedimento, adottato a norma dell'articolo 28 della legge 8 giugno 1962, n. 604, è stato motivato dall'esigenza di ripristinare l'ordinato svolgimento dell'attività amministrativa dell'ente, turbata da uno stato di obiettiva incompatibilità, e di eliminare una situazione di disfunzione instauratasi presso il comune.

Avverso il decreto l'interessato ha proposto ricorso, il 19 gennaio 1989, davanti al TAR del Lazio, chiedendone l'annullamento, previa sospensiva.

A seguito dell'accoglimento, da parte del TAR, della domanda di sospensione dell'atto impugnato, questo Ministero, con decreto del 2 marzo 1988, ha revocato il trasferimento del dottor Meconi dal comune di Campofilone a quello di Ossimo, precedentemente disposto.

Successivamente, il prefetto di Ascoli Piceno, con proprio decreto del 9 marzo 1988, ha destinato il funzionario, quale titolare, alla segreteria comunale di Montelparo (Ascoli Piceno), essendosi nel frattempo verificata la disponibilità, nell'ambito della stessa provincia, di una sede comunale di classe quarta utile a consentire una diversa idonea sistemazione del segretario comunale.

Da ulteriori accertamenti esperiti, risulta che il dottor Meconi ha presentato all'autorità giudiziaria alcune denunce per lamentare un asserito mancato rispetto della legalità da parte dell'amministrazione comunale di Campofilone.

Spetterà quindi alla magistratura, nell'esercizio dell'autonoma delicata potestà di cognizione e di indagine, accertare la sussistenza delle eventuali effettive responsabilità penali a carico del sindaco e degli amministratori comunali di Campofilone.

Il Ministro dell'interno
GAVA

(18 maggio 1989)

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