SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 128

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 10 al 19 aprile 1991)

INDICE

BARCA: sullo stato dei lavori relativi alla tratta ferroviaria Battipaglia (Salerno)-Metaponto (Matera) (4-05250) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 4623

BERTOLDI: per la fermata in tutte le stazioni della provincia di Bolzano del treno locale 10904, in partenza da Verona alle ore 6,15 (4-05415) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4624

CARLOTTO: per un intervento volto ad evitare la sospensione di corse ferroviarie durante i periodi festivi lungo le linee secondarie delle quali è previsto l'ammodernamento (4-05431) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4624

CARLOTTO, MICOLINI: per l'adozione di provvedimenti volti alla tutela dei nostri allevamenti suinicoli in relazione alla importazione di suini olandesi (4-06015) (risp. BRUNO, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 4626

CASOLI: per il sollecito ripristino del collegamento aereo tra Perugia e Milano (4-05266) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4628

CORLEONE: sui criteri adottati per la scelta delle agenzie da impegnare nella campagna di informazione sull'AIDS (4-01495) (risp. GARAVAGLIA, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 4630

D'AMELIO, SALERNO: sulla necessità di garantire gli interventi necessari all'ammodernamento della strada a rapido scorrimento Matera-Ferrandina (4-00142) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 4633

DUÒ: per la ricostituzione, in relazione alle domande di iscrizione all'albo degli autotrasportatori, della commissione regionale del Veneto per la revisione delle modalità dell'esame (4-05715) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4634

FERRARA Pietro: sulla necessità di intervenire per ridurre il fenomeno della disoccupazione in Sicilia mettendo a disposizione dei giovani i numerosi posti disponibili nel settore delle poste e delle telecomunicazioni (4-04312) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4635

MANCIA: sulla non uniforme applicazione, da parte del Ministero della pubblica istruzione, per tutti i presidi, del comma 4 dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 2 giugno 1981, n. 271 (4-05348) (risp. BIANCO, *ministro della pubblica istruzione*) 4636

MERAVIGLIA: sull'opportunità di realizzare un nuovo svincolo dell'autostrada Civitavecchia-Roma all'altezza di Cerveteri e di progettare una bretella di raccordo tra

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

l'autostrada stessa ed i quartieri a nord della capitale (4-01000) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 4637

PINTO: per l'assegnazione al compartimento ferroviario di Napoli della competenza sull'area compresa tra Battipaglia e Sapri (Salerno) (4-04777) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4639

POLLICE: sulla pubblicazione da parte del Registro aeronautico italiano di una rivista chiaramente finanziata con la pubblictà delle aziende che l'ente dovrebbe controllare, nonchè per la determinazione dell'incidenza dei costi di pubblicazione sul bilancio dell'ente medesimo (4-05495) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4640

PONTONE: per un intervento presso il comune di Napoli volto ad impedire la realizzazione del progetto presentato dalla società Spertosa che prevede un insediamento abitativo contrastante con il piano regolatore nel quartiere di San Lorenzo (4-05368) (risp. RUFFOLO, *ministro dell'ambiente*) 4642

SANESI, VISIBELLI: sull'opportunità di inserire la strada statale n. 429 della Val d'Elsa fra gli interventi prioritari del Ministero dei lavori pubblici (4-03096) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 4642

sui tempi di entrata in esercizio del treno ETR 500 (4-04681) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4643

SPECCHIA: sulle iniziative che si intende assumere a difesa dell'ambiente e della salute dei cittadini del comune di San Pancrazio Salentino (Brindisi), in relazione alla presenza di discariche di rifiuti tossici in detto territorio (4-04782) (risp. RUFFOLO, *ministro dell'ambiente*) 4644

VECCHI: per una maggiore sicurezza nelle condizioni di operatività dei pullman turistici (4-05473) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4646

VISIBELLI: sul mancato ammodernamento dell'aeroporto di Bari-Palese, anche in vista dei campionati mondiali di calcio (4-04742) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4647

sulla mancata omologazione delle attrezzature di radioassistenza presso l'aeroporto di Bari-Palese (4-04899) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4648

BARCA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere l'esito dell'ennesima «verifica sullo stato, l'andamento, i tempi e i modi dei lavori» relativi alla tratta ferroviaria Battipaglia-Metaponto, verifica promessa in data 2 agosto 1990 al Presidente della giunta regionale della Basilicata, dopo che per lunghi anni è stato interrotto ogni collegamento ferroviario tra Battipaglia e città come Potenza, Matera, Taranto;

per sapere se nei «tempi e nei modi dei lavori» che hanno favorito il moltiplicarsi di lucrosi trasporti su strada di persone e di merci non siano ravvisabili estremi o sospetto di reato da segnalare all'autorità giudiziaria.

(4-05250)

(22 agosto 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rappresenta che i lavori di ammodernamento e potenziamento della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, intrapresi a carico del programma integrativo (legge 12 febbraio 1981, n. 17), sono stati inclusi nel Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale n. 48T del 30 aprile 1990.

Poichè il finanziamento a suo tempo stanziato per la realizzazione delle suddette opere è risultato insufficiente anche per le varianti al progetto originario intervenute nel frattempo, in data 9 ottobre 1990 è stato deliberato dall'amministratore straordinario delle Ferrovie dello Stato un ulteriore stanziamento di fondi.

Ciò consentirà all'impresa appaltatrice, che peraltro non ha mai completamente interrotto la propria attività lavorativa, di proseguire i lavori specifici di elettrificazione.

Per quanto concerne l'attivazione del nuovo sistema di trazione, programmata per fasi successive, le Ferrovie dello Stato formulano le seguenti previsioni temporali:

per la fine del 1991 sarà completata l'elettrificazione del tratto Metaponto-Grassano, peraltro attualmente aperto all'esercizio in trazione diesel;

entro il 1992 verranno riaperti all'esercizio in trazione diesel i tratti Grassano-Potenza, Sicignano-Battipaglia e quindi il tratto di saldatura Potenza-Sicignano.

Sulle stesse tratte verrà attivato gradualmente l'esercizio in trazione elettrica in modo da pervenire alla riapertura definitiva dell'intera linea con il nuovo sistema di trazione per il mese di marzo 1993.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

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

che l'uso del treno per i lavoratori e gli studenti pendolari per arrivare al lavoro ed alla scuola a Bolzano è l'unico modo per non aggravare ulteriormente il già disastroso ingorgo del traffico privato per Bolzano nelle ore di punta;

che le Ferrovie dello Stato hanno già dimostrato la loro disponibilità a modifiche ai treni compartimentali d'interesse pendolare, a seguito di richieste della clientela, al fine di adeguare l'offerta di servizio alle esigenze;

che il treno locale 10904, in partenza da Verona alle 6,15 ed arrivo a Bolzano alle 8,16, mentre potrebbe essere il treno più adatto a servire lavoratori e studenti pendolari, non può essere utilizzato completamente perchè nell'attraversamento della provincia di Bolzano ferma unicamente a Mezzocorona e ad Ora;

che per tale ragione i viaggiatori provenienti da Salorno, Magrè, Bronzolo e Laives non possono utilizzare questo treno e sono quindi costretti a prendere il treno 1092 in arrivo a Bolzano alle 7,38 ed attendere oltre un'ora l'inizio del lavoro;

che l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato del compartimento è già stata sollecitata da una petizione a favorire una opportuna soluzione,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le ragioni che hanno sconsigliato di utilizzare per il treno 10904 tutte le fermate in provincia di Bolzano;

se non si ritenga utile favorire l'utilizzo del treno per i lavoratori pendolari e per gli studenti, consentendo la fermata del treno 10904 anche nelle stazioni di Salorno, Magrè, Egna, Bronzolo e Laives.

(4-05415)

(17 ottobre 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che attualmente è impossibile assegnare al treno 10904 le fermate nelle stazioni di Salorno, Magrè, Egna, Bronzolo e Laives in quanto un maggior tempo di percorrenza necessario per effettuare le fermate comprometterebbe l'accertata esigenza degli attuali viaggiatori di raggiungere Bolzano non oltre le ore 8,16.

Tuttavia, con l'orario che entrerà in vigore a maggio prossimo, sarà valutata l'opportunità di anticipare la partenza da Trento del treno di cui trattasi.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

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

che la stampa quotidiana e periodica ha dato recentemente ampio rilievo alla progettata iniziativa dell'ente Ferrovie dello Stato di realizzare cospicui interventi per l'ammodernamento delle linee ferroviarie secondarie e che tale notizia ha suscitato unanimi favorevoli consensi poichè tende – in sintonia coi piani provinciali di trasporto – a

valorizzare le strutture ferroviarie a servizio delle zone più disagiate bisognevoli di ogni supporto per lo sviluppo della loro economia;

che l'iniziativa stessa ridurrà – fra l'altro – i costi di gestione e consentirà sostanziali economie a seguito dell'eliminazione o automatizzazione dei numerosi passaggi a livello che insistono sulle linee ferroviarie medesime;

che in pari tempo sono stati però annunciati sorprendenti provvedimenti di imminenti chiusure festive o riduzioni di corse dalle quali derivano gravissimi disagi all'utenza e che non hanno alcun riferimento a lavori in corso che – se il sottoscritto è correttamente informato – non sono ancora stati neppure definiti in progettazione nè, tantomeno, appaltati, per cui la sospensione delle corse non trova giustificazione alcuna e mortifica solamente le attività locali;

che pertanto il provvedimento di sospensione potrebbe trovare una giustificazione solo per il ristretto periodo di esecuzione dei lavori e in contestualità con l'inizio degli stessi e non già con un'anticipazione assurda ed eccessivamente penalizzante per gli ampi bacini di utenza delle linee stesse,

l'interrogante chiede di sapere quali tempestivi provvedimenti ed interventi intenda adottare il Ministro in indirizzo per evitare i paventati danni succintamente sopra indicati.

(4-05431)

(18 ottobre 1990)

RISPOSTA. – Il Piano di ristrutturazione concernente il risanamento e lo sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale 30 aprile 1990, n. 48T, prevede, tra l'altro, numerosi interventi tecnologici per la riqualificazione ed il potenziamento delle linee a scarso traffico e per la eliminazione o automazione dei passaggi a livello.

L'attuazione di detti interventi consentirà un miglioramento delle condizioni di esercizio delle linee interessate, nonchè adeguate economie di gestione.

Per quanto riguarda la paventata chiusura di impianti o la riduzione dei servizi attualmente offerti, l'ente Ferrovie dello Stato evidenzia che tali provvedimenti rispondono all'esigenza di razionalizzare i servizi ferroviari sulle linee secondarie, per un migliore utilizzo delle risorse disponibili, umane e tecniche.

Le Ferrovie dello Stato assicurano, peraltro, che siffatti provvedimenti verranno comunque eventualmente adottati in determinati casi con la chiusura di particolari linee locali a scarsissima utilizzazione, nei giorni festivi e nei soli periodi estivi e con la contemporanea istituzione di mirati servizi gommati sostitutivi, o con la soppressione, in altri casi, di quei servizi, sempre a carattere locale, scarsamente utilizzati, che, tuttavia, non interessano aree metropolitane e fasce pendolari.

L'ente fa presente che il ricorso all'adozione dei provvedimenti di cui sopra avverrà sempre e soltanto limitatamente allo stretto periodo di tempo necessario per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

CARLOTTO, MICOLINI. – *Ai Ministri della sanità e dell'agricoltura e delle foreste.* – Premesso:

che – se i sottoscritti sono correttamente informati – in Olanda è in atto una dilagante e consistente epidemia che colpisce gli allevamenti di suini;

che – come noto – il nostro paese, con particolare destinazione alle regioni del Nord, importa dall'Olanda forti quantitativi di suinetti per l'allevamento e l'ingrasso;

che i nostri allevatori sono ora vivamente preoccupati paventando la diffusione dell'epidemia accertata in Olanda anche nel nostro paese con gravissime e disastrose conseguenze per i loro allevamenti,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti siano stati assunti dai Ministri in indirizzo per evitare il pericolo di compromettere i nostri allevamenti suinicoli con malattie diffusibili a seguito delle importazioni dei suini olandesi.

(4-06015)

(28 febbraio 1991)

RISPOSTA. – Della comparsa di una nuova malattia dei suini ad eziologia sconosciuta, inizialmente accertata lo scorso mese di dicembre in Germania-Nord Westfalia, con successiva propagazione in alcune province olandesi adiacenti, questo Ministero, attraverso la competente Direzione generale dei servizi veterinari, ha avuto cognizione la prima volta nel corso di una riunione del comitato veterinario permanente della Commissione delle Comunità europee nei giorni 12-13 febbraio 1991.

Nell'occasione la stessa Commissione CEE e gli altri paesi membri sono stati, altresì, informati sul numero dei «focolai» di malattia frattanto accertati nei due Stati comunitari interessati, pari ad 80 casi in Olanda e a 720 in Germania, e – soprattutto – sulle misure sanitarie cautelative adottate dalle rispettive autorità governative per ridurre al minimo possibile la diffusione della nuova malattia.

Dal canto suo, la Commissione CEE non ha ritenuto allora opportuno proporre al comitato veterinario permanente particolari misure cautelative intese a limitare le spedizioni di suini vivi dalle zone interessate dalla nuova malattia nei due paesi, in base alle seguenti considerazioni:

tale malattia, non rientrando fra quelle previste dalle direttive comunitarie sulla denuncia obbligatoria delle malattie infettive e diffusive nè fra quelle allo stesso fine indicate nelle direttive sugli scambi intracomunitari di animali e di prodotti di origine animale, avrebbe dato origine a problemi d'ordine giuridico di non facile soluzione per l'adozione di una «decisione» comunitaria indispensabile per imporre le relative misure di protezione sanitaria.

Deve rilevarsi, peraltro, che siffatta obiezione è stata poi superata, trovando un'accettabile «base giuridica» nell'articolo 10 della direttiva n. 90/425/CEE in materia di controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e di prodotti di origine animale, nella prospettiva del «mercato interno» della Comunità;

l'adozione di appropriate misure di polizia sanitaria, per risultare davvero consapevole e «motivata», avrebbe dovuto comportare un

adeguato «approfondimento» della reale situazione epidemiologica della malattia con conseguente valutazione della sua gravità, attraverso un'apposita riunione di un «gruppo di esperti» comunitari in tal modo incaricati di offrire ufficialmente alla Commissione CEE e agli Stati membri elementi completi e validi, in materia, sotto il profilo scientifico;

d'altra parte, i due Stati membri interessati dall'insorgenza della nuova malattia si erano impegnati ufficialmente ad applicare in modo autonomo idonee misure cautelari inerenti agli spostamenti a qualsiasi titolo degli animali dalle aziende agricole «infette».

Sopravvenuta un'altra riunione congiunta dello stesso comitato veterinario permanente con gli esperti di alcuni istituti di ricerca di paesi membri, il 20 febbraio successivo risultava possibile, in seno a tale organo tecnico-consultivo comunitario, giungere ad una concreta intesa operativa per affrontare tale problema epidemiologico, fra gli Stati interessati dalla nuova malattia e gli altri paesi membri. In base ad essa, Olanda e Germania si impegnavano ad evitare e ad impedire qualsiasi spedizione di suini vivi, da allevamento o da macello, direttamente o indirettamente provenienti dalle zone e dai distretti comunque toccati dalla malattia, mentre – per parte loro – gli altri paesi membri si impegnavano a non adottare alcun provvedimento restrittivo autonomo, considerato superfluo alla luce delle garanzie offerte dai due paesi colpiti.

Il 25 febbraio 1991, poi, il comitato veterinario permanente si pronunciava favorevolmente su una proposta della Commissione CEE, che, conseguentemente, poteva essere emanata il 1° marzo successivo come specifica «decisione» recante misure protettive contro la nuova malattia dei suini.

Tale «decisione» ha imposto specifiche misure cautelative in materia, che comportano, in particolare, per l'Olanda e per la Repubblica federale di Germania l'impegno di garantire la spedizione di soli suini rispondenti, siano essi da riproduzione o da ingrasso, ai seguenti requisiti:

provengano da un allevamento in cui, nelle 8 settimane anteriori alla data della certificazione, non sia stato constatato un numero anormalmente elevato di aborti o di parti prematuri nelle scrofe, nè un'anormale mortalità perinatale ovvero un anomalo indebolimento dei suinetti;

provengano da un allevamento in cui nei 30 giorni anteriori alla data della certificazione non siano stati introdotti suini provenienti da allevamenti situati nelle zone definite nell'allegato I alla stessa «decisione», per quanto riguarda la Germania e nell'allegato II, per quanto riguarda l'Olanda;

provengano da un allevamento in cui non siano stati riscontrati segni clinici di malattia nel corso della visita veterinaria effettuata nelle ultime 48 ore immediatamente precedenti il rilascio della certificazione sanitaria di scorta; vincolando inoltre, ovviamente, i due paesi a non spedire animali da riproduzione o da allevamento provenienti dalle zone citate in allegato alla «decisione» stessa.

Va sottolineato, ancora, che l'articolo 6 di quest'ultima obbliga, comunque, gli Stati membri ad assicurare nel modo più idoneo, nel

proprio territorio, un'adeguata informazione delle amministrazioni sanitarie interessate sulla comparsa della nuova malattia e sulle sue caratteristiche.

Proprio a questo riguardo, va sottolineato come questo Ministero, attraverso la competente Direzione generale dei servizi veterinari, abbia inteso opportunamente «allertare» fin dal primo momento, anche per le vie brevi, i propri organi veterinari periferici (di confine, di porto, di aeroporto e di dogana interna) come pure le strutture veterinarie operanti in tutto il territorio nazionale nell'ambito del Servizio sanitario, segnalando l'esigenza della più scrupolosa sorveglianza, fin dal momento dell'introduzione in Italia di suini d'origine estera, su qualsiasi manifestazione patologica comunque riconducibile alla «malattia non nota».

Una volta emanata la summenzionata «decisione» comunitaria, questo Ministero ha poi ufficialmente richiamato i propri organi veterinari periferici ad una rigorosa vigilanza sul rispetto delle relative prescrizioni, dianzi richiamate, provvedendo contemporaneamente – con circolare telegrafica del 6 marzo 1991 – a richiamare l'attenzione degli assessorati regionali alla sanità, dei direttori degli istituti zooprofilattici sperimentali e dei presidi delle facoltà di medicina veterinaria sulle presumibili caratteristiche di questa malattia ad eziologia sconosciuta, sia per ogni opportuna intensificazione della sorveglianza veterinaria permanente sugli allevamenti suinicoli sia per la tempestiva segnalazione a questa stessa amministrazione di qualsiasi sindrome infettiva di particolare rilievo, come pure di ogni significativa rilevazione clinico-epidemiologica.

Attraverso i competenti servizi veterinari questo Ministero – comunque – segue e continuerà a seguire con particolare attenzione l'evolversi di questa nuova patologia dei suini, riservandosi, ovviamente, di adottare in futuro gli eventuali provvedimenti di polizia sanitaria che dovessero risultare indispensabili a salvaguardia della zootecnia del nostro paese, in quanto compatibili con le vigenti disposizioni comunitarie sui controlli all'importazione di animali vivi.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
BRUNO

(25 marzo 1991)

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

che Perugia e l'Umbria si trovano in una situazione particolarmente disagiata nel settore dei trasporti per la mancanza di collegamenti rapidi e diretti con i maggiori centri nazionali con i quali la regione ha intensi rapporti industriali, commerciali, turistici e culturali;

che l'unico collegamento rapido e funzionale con Milano era costituito da una linea aerea che collegava i due capoluoghi;

che tale collegamento, malgrado la fase iniziale di attivazione ed alcune interruzioni, aveva consentito una elevata utenza pari a 25.000 passeggeri nel 1989;

che tale servizio veniva, sia pure in modo inadeguato ed insoddisfacente, esercitato dalla compagnia Las-Alinord, succeduta alla Alinord;

che la compagnia concessionaria, in stato di grave decozione e priva di vettore adeguato, ha sospeso i voli a partire dal 15 marzo 1990 e li ha ripresi il 30 aprile con due sole tratte giornaliere e con orari di modesto interesse per gli utenti, sospendendoli poi definitivamente il 28 giugno 1990;

che la Las-Alinord, in stato prefallimentare (tanto che anche la SASE - società di gestione dell'aeroporto umbro - ha presentato istanza di fallimento) non è assolutamente in grado di riprendere i voli per mancanza di aerei e per il venire meno degli altri requisiti prescritti dal decreto ministeriale 18 giugno 1981;

che il Ministero dei trasporti per tali ragioni, anzichè revocare, come avrebbe potuto e dovuto, la licenza in conformità di quanto richiesto e rappresentato dalla SASE, dalla regione e dalle altre istituzioni locali umbre, nonchè dai parlamentari della stessa regione, si è limitato a sospenderla per due mesi, vanificando l'aspettativa al ripristino dei voli, malgrado la dichiarata disponibilità di altre compagnie a gestire il servizio, tra le quali l'Avianova, primaria compagnia aerea per trasporti interregionali e già operante nell'aeroporto di Perugia per il collegamento con Olbia, che aveva, naturalmente, subordinato l'attivazione del servizio alla revoca dell'autorizzazione al precedente vettore;

che tale insostenibile situazione rischia, malgrado le assicurazioni di fonte ministeriale, di prolungarsi oltre ogni ragionevole limite;

che è voce corrente della esistenza di intese finalizzate a strumentali ritardi,

ciò premesso, allo scopo di dissipare odiose illazioni ma soprattutto di ottenere un immediato ripristino dei collegamenti aerei con Milano, pressochè inesistenti da circa nove mesi, sull'accertato presupposto dell'assoluta incapacità della Las-Alinord di proseguire il servizio, l'interrogante chiede di conoscere:

le ragioni effettive che hanno indotto il Ministero dei trasporti a non assumere tutti i provvedimenti di competenza per evitare la prolungata interruzione di un pubblico servizio, essenziale per l'economia umbra e per il generale interesse;

quali provvedimenti si intenda adottare per ripristinare il servizio con almeno quattro tratte giornaliere (due andata e due ritorno, Perugia-Milano e viceversa), con decorrenza immediata. Le suddette richieste hanno carattere di urgenza.

(4-05266)

(25 settembre 1990)

RISPOSTA. - La sospensione della licenza rilasciata alla società Alinord, inizialmente disposta in data 12 luglio 1990 per il periodo di due mesi, è stata successivamente prorogata per un ulteriore mese in considerazione della complessità della situazione societaria con i relativi riverberi anche sul piano occupazionale.

Poichè al termine dell'ulteriore periodo di sospensione la società non risultava ancora in possesso dei requisiti prescritti ai fini del mantenimento della licenza, il 15 ottobre 1990 si è provveduto a revocare la licenza stessa, ai sensi dell'articolo 16 del decreto ministeriale 30 luglio 1984.

Successivamente, il 22 ottobre 1990 è stato adottato un provvedimento di assenso in favore della società Avianova spa, per l'effettuazione del collegamento interregionale Perugia-Milano e viceversa con l'utilizzazione di aeromobili tipo ATR/42. Il collegamento è stato attivato dal 28 ottobre con una frequenza bigiornaliera dal lunedì al venerdì e giornaliera il sabato e la domenica.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

CORLEONE. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso che da notizie diffuse recentemente dalla stampa nazionale risulta che la commissione incaricata della scelta della campagna di informazione sull'AIDS ha orientato le proprie scelte sulle proposte presentate dalle agenzie Mac, Odg e Testa,

il sottoscritto chiede di sapere:

quali siano stati i criteri con i quali la commissione ha individuato la rosa delle agenzie ammesse, ed ha ritenuto non idonei i progetti presentati dalle altre cinque agenzie;

se il criterio principale che ha orientato la commissione sia stato quello della nazionalità italiana (su otto partecipanti, infatti, sono state ammesse solamente le agenzie italiane, mentre i progetti respinti appartengono a notissime agenzie internazionali): pare altrimenti poco credibile che tutte le agenzie straniere abbiano presentato progetti inferiori qualitativamente a tutte le agenzie italiane;

in particolare, l'interrogante chiede di sapere se corrisponde al vero che le tre agenzie prescelte siano le stesse che si erano proposte al Ministero della sanità per affrontare - gratuitamente e insieme - il problema dell'AIDS, ancora prima che venisse deciso il concorso e divulgato il relativo bando.

(4-01495)

(26 aprile 1988)

RISPOSTA. - In merito a quanto prospettato con l'interrogazione cui si risponde, deve rilevarsi che, come è noto, allo stato attuale vanno considerate due «campagne informative sull'AIDS».

La prima di esse è stata realizzata nel 1988 dall'Istituto superiore di sanità sulla base di un documento appositamente elaborato dalla «Commissione nazionale per la lotta contro l'AIDS» e diffuso in data 12 marzo 1988 in ordine al «programma d'informazione da attuare».

Considerata l'indubbia esigenza di conseguire l'obiettivo, ritenuto essenziale, di operare attraverso forme tecnicamente idonee a tradurre in messaggi informativo-educativi i princìpi desumibili da detto documento, si è ritenuto che la procedura d'elezione per l'aggiudicazione delle iniziative inerenti all'ideazione ed alla realizzazione di tale «campagna» dovesse individuarsi nell'«appalto-concorso», a norma dell'articolo 4 della legge di «contabilità generale dello Stato» e dell'articolo 40 del relativo regolamento d'esecuzione.

Alla luce di siffatti obiettivi, l'Istituto superiore di sanità ha predisposto a suo tempo la «lettera di invito» a partecipare alla selezione, inviandola a quelle «agenzie» che, per comprovata qualità, esperienza professionale ed importanza, si ritenevano meglio in grado di assolvere ai relativi compiti.

Si è trattato – se si considerano i *budget* amministrati – delle primarie «agenzie» pubblicitarie operanti nel nostro paese, quali: la «BBDO Italia spa» di Milano; la «Milano Grey spa» di Milano; la «TBWA Italia spa» di Milano; la «Armando Testa spa» di Torino; la «MAC Comunicazione integrata spa» di Milano; la «DBM & B spa» di Milano; l'«Ataunivas Milano spa» di Milano ed il «Gruppo ODG srl» di Milano.

Tale procedura di aggiudicazione ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio di Stato in data 13 marzo 1988.

L'apposita commissione consultiva per la «selezione» delle agenzie cui conferire l'incarico di realizzare i programmi inerenti alla «campagna», in precedenza costituita fin dal maggio 1987, nella valutazione delle offerte al riguardo pervenute da dette imprese di pubblicità ha informato il proprio operato esclusivamente ai seguenti parametri:

chiarezza ed efficacia del messaggio proposto;

pertinenza e completezza dell'informazione per le varie fasce di popolazione destinatarie delle «comunicazioni»;

correttezza tecnico-scientifica della metodologia proposta.

È importante sottolineare che, al di là delle garanzie di professionalità e di esperienza dianzi ricordate, all'atto di questa valutazione per l'aggiudicazione di detti incarichi non è stato applicato alcun altro parametro di preferenza nè, tantomeno, sono state escluse «agenzie» sulla sola base della nazionalità estera.

Neppure risulta che, prima del bando per l'«appalto-concorso», questo Ministero abbia ricevuto proposte di sorta per un coordinamento gratuito di tale «campagna» da parte di qualche impresa del settore. Non va dimenticato, d'altra parte, che questa funzione è stata svolta, per compito istituzionale, dall'Istituto superiore di sanità, quale organo tecnico-scientifico del Servizio sanitario nazionale, alle dipendenze del Ministro della sanità.

Proprio l'Istituto superiore, in base alle conseguenti valutazioni espresse da detta commissione consultiva, ha motivatamente ritenuto giustificato individuare, quali aggiudicatarie degli incarichi inerenti alla realizzazione della «Campagna informativa sull'AIDS» per l'anno 1988, per un finanziamento complessivo di 20 miliardi, le sottoelencate «agenzie»:

«Armando Testa spa» di Torino, per un importo pari a lire 10.169.491.525 più IVA;

«Gruppo ODG srl» di Milano, per un importo pari a lire 3.389.830.510 più IVA;

«MAC Comunicazione integrata spa» di Milano, per un importo pari a lire 3.389.830.510 più IVA.

Riguardo, poi, all'affidamento delle operazioni inerenti all'ideazione ed alla realizzazione della nuova «campagna educativo-informativa contro l'AIDS», relativa al 1990, la «Commissione nazionale per la lotta

contro l'AIDS» ha definito fin dal 3 ottobre 1989 un articolato documento illustrativo delle proposte per lo svolgimento di tale iniziativa.

Preso atto di detto documento e considerato il disposto dell'articolo 5 del decreto-legge 8 febbraio 1988, n. 27 (come modificato dalla legge di conversione 9 aprile 1988, n. 109) in base al quale il Ministro della sanità, nei limiti degli stanziamenti previsti nel bilancio del Ministero per l'attuazione di programmi e di interventi mirati alla prevenzione ed alla lotta contro le infezioni da HIV e le sindromi relative, provvede anche in deroga alle disposizioni vigenti (ivi comprese quelle di contabilità generale dello Stato) all'erogazione delle somme occorrenti per programmi di prevenzione e di informazione a carattere nazionale, questo Ministero ha ritenuto opportuno avvalersi dell'opera delle stesse «agenzie» (dianzi ricordate) in precedenza prescelte per la prima «Campagna» nel 1988. Per esse, infatti, aveva avuto modo di riscontrare un'ottima capacità realizzativa nell'espletamento delle complesse attività richieste.

Secondo analoghi criteri, è stato ritenuto opportuno orientarsi, nella regolamentazione dei conseguenti rapporti, anche per esigenze di continuità operativa, verso una disciplina strettamente aderente ai contenuti ed alle condizioni a suo tempo previsti nel contratto stipulato il 5 luglio 1988 per la prima «campagna», alla luce del preventivo parere favorevole espresso dal Consiglio di Stato.

Agli stessi fini, questo Ministero, con lettere dell'11 dicembre 1989, ha quindi invitato le tre succitate imprese «Armando Testa spa», «Publicis/FCB/MAC spa» (già «MAC Comunicazione integrata») e «Gruppo ODG srl» a presentare le loro offerte per l'ideazione e la realizzazione della nuova «campagna».

Con successivo decreto 9 gennaio 1990 il Ministro della sanità ha, poi, costituito un'apposita commissione consultiva, incaricata di verificare la congruità delle offerte inviate dalle tre «agenzie». Considerata la motivata valutazione di tali offerte da parte di detta commissione, in data 28 febbraio 1990, poteva procedere alla stipula dei conseguenti, nuovi contratti per un ammontare complessivo di lire 31,5 miliardi, nei seguenti termini:

«Armando Testa spa» di Torino: lire 19.250.000 più IVA;
«Publicis FCB/MAC» di Milano: lire 12.250.000 più IVA.

Peraltro, da detto importo complessivo così destinato era rimasta esclusa, fino alla concorrenza con lo stanziamento totale di lire 35 miliardi destinati alla «campagna», la quota di lire 3,5 miliardi, relativa alla realizzazione di iniziative di carattere informativo-educativo verso particolari settori della popolazione.

Pertanto, il successivo 2 luglio 1990 le stesse imprese succitate venivano entrambe invitate a formulare proposte al riguardo, prevedendosi la seguente ripartizione delle disponibilità non impiegate:

lire 2.345 milioni, IVA compresa, alla società «Armando Testa spa», per iniziative rivolte agli operatori professionali e non professionali;

lire 1.155 milioni, IVA compresa, alla società «Publicis FCB/MAC srl», per le iniziative rivolte ai non udenti, ai non vedenti, ai gruppi di auto-aiuto, agli omosessuali ed ai bisessuali;

Valutate favorevolmente le conseguenti proposte inviate da dette «agenzie» a cura della commissione consultiva anzidetta, in data 18 settembre 1990 si è potuto procedere alla stipula dei relativi contratti integrativi nei termini dianzi indicati.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
GARAVAGLIA

(28 marzo 1991)

D'AMELIO, SALERNO. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso che, pur registrando consistenti, estesi interventi per l'ammodernamento della strada a rapido scorrimento Matera-Ferrandina, la stessa continua a registrare in molti tratti un fondo stradale sconnesso, anzi accidentato, tale da rendere insicuro il percorso;

rilevato che notevole è il traffico su questa strada e non può assolutamente essere accettato che per percorrere 35 chilometri tra la Valbasento e Matera si debbano impegnare solitamente 45 minuti e nelle punte massime di traffico fino ad un'ora,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda promuovere sollecitamente per l'ammodernamento di detta strada e per garantire gli interventi necessari atti a garantire la sicurezza.

(4-00142)

(30 luglio 1987)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, si comunica che la strada a scorrimento veloce Matera-Ferrandina, della lunghezza di chilometri 35 circa, si inserisce nell'itinerario Bari-Matera-Potenza ed è stata eseguita a cura della Cassa per il Mezzogiorno e consegnata in base alla legge n. 146 del 1980 all'Azienda nazionale autonoma delle strade.

Detta strada presenta caratteristiche tecniche di tipo IV CNR, con piattaforma larga metri lineari 10,50 e con pendenze in alcuni tratti dell'8 per cento. La morfologia del territorio in cui detta strada si snoda è causa di dissesti e di interruzioni dell'itinerario.

Successivamente alla statizzazione di detto percorso stradale, è stata assegnata una somma di 25 miliardi per far fronte soprattutto alla ricostruzione di un viadotto crollato, che aveva determinato l'interruzione al traffico della statale.

Attualmente sono in corso lavori di consolidamento del tratto tra i chilometri 0+000 e 4+500 – svincolo Basentana e svincolo Pomarico – per un importo di 7 miliardi.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade sta approntando ulteriori interventi, che saranno eseguiti nel quadro delle risorse finanziarie disponibili.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(17 aprile 1991)

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

che, in forza del decreto ministeriale 5 novembre 1987, n. 508, le imprese che richiedono l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi debbono dimostrare di essere in possesso di una serie di requisiti;

che, a tale fine, sono state istituite commissioni regionali di esame;

che la commissione per il Veneto, con sede in Venezia, non è riuscita ad esaminare la grande quantità di domande presentate, e la situazione, se permarranno le attuali procedure, diventerà ancora più grave;

che, inoltre, due insegnanti componenti la commissione si sono dimessi, sembra perchè non sono stati loro accreditati i compensi,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga indispensabile riordinare la materia che, secondo l'attuale disciplina, rischia di penalizzare le attese di molti giovani alla ricerca di una nuova professionalità;

se non si ritenga opportuno recepire ed applicare la direttiva CEE n. 438 del 1989 che prevede l'esame scritto sotto forma di domande, con più possibilità di risposta, esame che permetterebbe alla commissione di esaminare giornalmente un numero di candidati di gran lunga superiore ai dieci attuali;

se non si ritenga opportuno provvedere alla nomina immediata dei supplenti per ciascun componente della commissione, affinchè, in caso di assenza o di impedimento del titolare, il supplente stesso possa intervenire, come previsto dal decreto ministeriale del 21 ottobre 1989;

se non si ritenga opportuno garantire il tempestivo pagamento delle spettanze degli insegnanti, concedendo altresì l'esonero totale o parziale dalle lezioni, almeno fino a quando la commissione non avrà esaminato tutti i candidati in attesa;

se non si ritenga opportuno stabilire la validità della commissione con la sola presenza della maggioranza dei componenti, senza necessità della presenza di tutti i componenti;

se, infine, non si ritenga opportuna l'istituzione di commissioni provinciali al posto di quella regionale, commissioni che potrebbero essere costituite all'interno degli attuali comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori, nei quali basterebbe aggiungere la nomina dei due insegnanti, essendo già presenti i rappresentanti della MCTC e delle organizzazioni degli autotrasportatori.

(4-05715)

(13 dicembre 1990)

RISPOSTA. – Relativamente ai quesiti posti dall'onorevole interrogante si fa presente quanto segue.

Il decreto ministeriale che recepisce la direttiva CEE n. 89/438 e riordina l'intera materia dell'accesso alla professione di autotrasportatore per conto terzi, in data 15 dicembre 1990, è stato inviato con relazione al Consiglio di Stato per il parere di rito, ai sensi dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Per la nomina dei supplenti per ciascun componente della commissione da parte di questa amministrazione sono state già inoltrate le relative richieste agli organismi competenti e in molti casi le nomine dei componenti supplenti sono state formalizzate con i relativi decreti ministeriali.

Per quanto riguarda il pagamento dei componenti della commissione e in particolare degli insegnanti, è stato necessario predisporre una disposizione normativa che preveda la competenza del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro per la definizione dell'ammontare dei gettoni di presenza spettanti ai componenti della commissione medesima.

Tale disposizione è stata inserita come emendamento nel disegno di legge (atto Camera n. 4756) già licenziato da uno dei due rami del Parlamento.

Quanto all'esonero totale o parziale degli insegnanti dalle lezioni, sono stati di volta in volta interessati i provveditorati competenti le cui decisioni peraltro non possono essere modificate da questo Dicastero.

Circa l'istituzione di commissioni provinciali in luogo di quelle regionali il problema tecnicamente è di complessa soluzione e non si prevede una variazione in tal senso.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

FERRARA Pietro. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Considerata l'alta percentuale di disoccupazione esistente in Sicilia, superiore, in base alle rilevazioni ISTAT, al 22 per cento;

considerato che di questa una parte rilevante, pari ad oltre il 70 per cento, è da ritenere disoccupazione giovanile;

tenuto conto che sempre alta risulta la disoccupazione intellettuale di laureati e diplomati;

viste le ampie e vistose carenze riscontrate nell'organico degli uffici delle poste e delle telecomunicazioni della Sicilia, ove si rileva, ad oggi, una disponibilità di oltre 1.000 posti, distribuiti nei circa 380 comuni siciliani;

considerato che, nel recente concorso indetto dalle poste, risultano idonei, complessivamente, 1.438 partecipanti,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno (compatibilmente con le restrizioni della spesa pubblica e considerati i superiori motivi e le pressanti istanze sociali tendenti a ridurre la disoccupazione giovanile) elevare il numero dei posti messi a concorso per il compartimento della Sicilia da 134 a 1.000.

(4-04312)

(23 gennaio 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo si significa che attualmente non è possibile assumere gli idonei del concorso a 134 posti di operatore specializzato

di esercizio (OSE) per la direzione compartimentale delle poste della Sicilia.

È da tenere presente, infatti, che in attuazione dell'articolo 1 della legge 25 ottobre 1989, n. 355, il 30 per cento dei posti disponibili nella qualifica degli OSE dal 1° gennaio 1988 al 31 dicembre 1990 deve essere destinato agli idonei dei concorsi indetti con decreti ministeriali 25 giugno 1983, n. 4883, e 25 giugno 1983, n. 4884, e riservati al personale precario.

Ai sensi dell'articolo 2 della medesima legge, poi, il 70 per cento del rimanente numero dei posti deve essere attribuito mediante concorsi interni per titoli professionali cui può partecipare il personale che al 31 dicembre 1986 abbia svolto, almeno per un anno, le mansioni proprie della qualifica superiore.

La legge 28 febbraio 1990, n. 37, inoltre, all'articolo 2 conferma in materia di assunzione di personale per il 1990 le limitazioni previste per il 1989 dalla legge 29 dicembre 1988, n. 544, ovvero la possibilità di procedere a nuove assunzioni nel limite del 25 per cento dei posti resisi vacanti per cessazioni dal servizio verificatesi nel corso dell'anno, a condizione che sia data attuazione alla disciplina della mobilità prevista dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 agosto 1988, n. 325.

È da ricordare, altresì, che con la circolare 14-*ter* dell'11 marzo 1987 il 35 per cento dei posti disponibili nelle qualifiche per le quali è previsto l'accesso dall'esterno è destinato ai trasferimenti da altri compartimenti delle poste.

Nel significare, infine, che la carenza di personale nella qualifica degli OSE è un fenomeno comune a tutte le regioni, che assume aspetti particolarmente rilevanti in alcune di esse, specialmente quelle situate al Nord dell'Italia, si fa presente che nel corso del 1990 sono stati assunti presso il compartimento delle poste della Sicilia 69 operatori specializzati di esercizio, in attuazione del citato articolo 1 della legge n. 355 del 1989.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(29 marzo 1991)

MANCIA. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso che il Ministero della pubblica istruzione non applica allo stesso modo, per tutti i presidi, il comma 4 dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 2 giugno 1981, n. 271, poichè risulta che nel calcolo dello stipendio relativo all'anzianità complessiva di servizio, ai presidi provenienti dal ruolo degli istituti di secondo grado, con almeno 16 anni di anzianità giuridica nel ruolo docente, nominati a decorrere dal 1° febbraio 1981 (data da cui decorrono i nuovi inquadramenti) vengono regolarmente calcolati 2 aumenti biennali non riassorbibili, del valore economico di lire 427.800 annue lorde, mentre tale beneficio viene negato ai professori transitati nel ruolo dei presidi prima del 1° febbraio 1981;

considerato che così facendo viene data agli articoli della legge un'interpretazione semanticamente priva di riscontro, giuridicamente molto discutibile e costituzionalmente inaccettabile perchè in contrasto con l'articolo 3 (eguaglianza di tutti i cittadini di fronte alla legge) e con l'articolo 97 (imparzialità dell'amministrazione nei confronti dei propri dipendenti);

posto che, a parità di anzianità riconosciuta da una stessa legge, nello stesso periodo in cui la legge è applicabile, si dovrebbe fare corrispondere uno stesso valore economico, essendo peraltro assurdo penalizzare chi è giunto in una carriera prima di un altro,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per indurre l'amministrazione ad abbandonare la perversa interpretazione normativa che discrimina i professori transitati nel ruolo dei presidi prima del 1° febbraio 1981 rispetto a quelli che vi sono passati a partire da quella data.

(4-05348)

(3 ottobre 1990)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, con la quale si chiede che i benefici economici di cui all'articolo 4, comma 3 (e non articolo 3, comma 4, come erroneamente indicato nell'interrogazione medesima) del decreto del Presidente della Repubblica 2 giugno 1981, n. 271, siano attribuiti non soltanto ai docenti, che godevano dei requisiti ivi previsti alla data del 1° febbraio 1981, ma anche ai docenti, transitati nei ruoli del personale direttivo della scuola prima di tale data.

Si fa presente, al riguardo, che i benefici di cui trattasi (comportanti l'attribuzione di due aumenti biennali di stipendio in aggiunta a quelli già maturati) competono – in conformità di quanto stabilito al suddetto articolo – ai soli docenti di ruolo, già inquadrati nella sesta qualifica funzionale, in servizio o cessati dal servizio al 1° febbraio 1981, i quali abbiano maturato, a decorrere dalla medesima data, un'anzianità di 16 ovvero di 18 anni di servizio.

Il beneficio in questione è stato poi esteso, per effetto della legge n. 161 del 26 aprile 1985, anche ai docenti che, in possesso dei requisiti previsti, maturino l'anzidetta anzianità successivamente all'entrata in vigore di quest'ultima legge.

Da quanto sopra consegue che le disposizioni sopra ricordate, in quanto espressamente riferite dalle suddette leggi ai soli docenti, non possono trovare applicazione, in via amministrativa, nei confronti di coloro che, alla data del 1° febbraio 1981 – all'uopo presa in considerazione dalle stesse leggi – non rivestivano più la qualifica di docenti per essere transitati, anteriormente, nei ruoli del personale direttivo della scuola.

Il Ministro della pubblica istruzione
BIANCO

(9 aprile 1991)

MERAVIGLIA. – *Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.* – Premesso:

che nei prossimi anni si procederà al completamento dell'autostrada Roma-Livorno, destinata ad assorbire volumi di traffico sempre più elevati, convogliandoli nell'ultimo tratto, per raggiungere la Capitale, sull'esistente tracciato della Roma-Civitavecchia;

che quest'ultima ha un unico sbocco sull'autostrada per Fiumicino e che questa soluzione obbliga già oggi più del 70 per cento degli utenti diretti nelle zone a nord di Roma ad abbandonare la Roma-Civitavecchia all'altezza di Cerveteri per trasferirsi sulla statale Aurelia;

che questo flusso autoveicolare confluisce in quel punto con le correnti di traffico della zona, costituite anch'esse in massima parte da pendolari, per inserirsi sull'Aurelia attraverso l'incrocio a raso, creando rallentamenti e pericoli nella circolazione tipicamente nervosa del mattino;

che la situazione peggiora ulteriormente al momento dell'ingresso di questa voluminosa corrente di traffico nella viabilità cittadina attraverso la via Aurelia, con incidenti e ritardi che si riflettono su un grandissimo numero di lavoratori pendolari e sui costi di carburante, sicuro danno per l'economia della Città e del territorio,

tutto ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano urgente ovviare ai pericoli e ai ritardi cui sono esposti quanti dall'autostrada Roma-Civitavecchia e dalle altre vie si immettono sull'Aurelia al bivio di Cerveteri, realizzando uno svincolo modernamente concepito;

se non ritengano altrettanto urgente e necessario avviare gli studi per la realizzazione di una bretella in grado di collegare l'ultimo tratto dell'autostrada Roma-Civitavecchia e quindi della futura Livorno-Roma ai quartieri a nord della Capitale, ripartendo così in modo più equilibrato i volumi di traffico, senza farli gravare più sulla sola via Aurelia.

(4-01000)

(27 gennaio 1988)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione in oggetto indicata per comunicare che i lavori relativi allo svincolo tra l'autostrada Roma-Civitavecchia e la strada statale n. 1 Aurelia in località Tre Denari sono stati in gran parte realizzati.

Infatti in data 12 maggio 1990 sono state ultimate le opere relative al ramo di collegamento tra la strada statale n. 1 e l'A 12 in direzione Civitavecchia, mentre per l'apertura al transito del tratto inverso si è reso necessario introdurre una variante – anch'essa ormai in fase di ultimazione – allo scopo di salvaguardare le rovine archeologiche appartenenti ad un'antica villa romana, venute alla luce proprio in una parte dell'area interessata dal nuovo svincolo.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(5 marzo 1991)

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

che da tempo dagli uffici interessati, dalle amministrazioni comunali, dalle organizzazioni sindacali e da semplici cittadini è stata rappresentata l'esigenza che l'area ferroviaria da Battipaglia a Sapri, in provincia di Salerno, sia staccata dalla competenza del compartimento ferroviario di Reggio Calabria ed assegnata, invece, a quella di Napoli;

che ripetutamente sono stati prospettati i benefici complessivi che alla gestione del servizio deriverebbero dall'attuazione dell'auspicata riforma funzionale, che oltretutto assicurerebbe maggiore innegabile razionalità con la regionalizzazione della competenza territoriale degli anzidetti compartimenti;

che tra i tanti inconvenienti connessi al perpetuarsi dell'attuale sistema non ultimo è quello che impone ai ferrovieri residenti tra le stazioni di San Nicola Varco e Sapri – qualunque sia la loro sede di servizio – di portarsi a Reggio Calabria per essere sottoposti alle visite mediche fiscali e tanto con intuibili, gravi sacrifici di ogni genere,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) quali gravi ragioni abbiano sin qui impedito la riaggregazione al compartimento ferroviario di Napoli dell'area intercorrente tra Battipaglia e Sapri;

b) quali concrete speranze e prospettive possano essere avanzate perchè così vivo ed antico desiderio sia attuato in un prossimo futuro.

(4-04777)

(9 maggio 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rappresenta che i criteri originariamente seguiti per la delimitazione territoriale dei compartimenti ferroviari non sempre corrispondono alle attuali esigenze e possono essere oggi rivisti alla luce delle diverse situazioni maturate.

Tuttavia, l'ente fa presente che da un esame obiettivo delle circoscrizioni territoriali in parola risulta una sostanziale congruità amministrativa, tenuto anche conto delle considerazioni che seguono:

in ambito ferroviario le dimensioni del compartimento devono essere tali da consentire una efficace gestione;

non sempre risulta opportuno parametrare tali dimensioni secondo le distanze chilometriche, ma bensì secondo la densità con cui le linee ferroviarie innervano il territorio; è appunto questo il caso dell'area campana, la cui rete particolarmente complessa crea già notevoli problemi gestionali che il compartimento di Reggio Calabria non ha;

la dimensione della circoscrizione territoriale deve tener conto della presenza di tali fattori di complessità gestionale particolarmente acuti (quali ad esempio il traffico merci e viaggiatori più concentrato).

Ciò premesso, l'ente Ferrovie dello Stato, pur concordando circa l'opportunità di introdurre correttivi che tengano conto di nuove realtà istituzionali come le regioni a statuto ordinario, così come dei disagi che alcune delimitazioni territoriali provocano per la popolazione e i dipendenti dell'ente stesso, non ritiene di dover procedere in tempi brevi a una revisione dei confini compartimentali.

Infatti, evidenzia l'ente, l'attuale periodo di transizione organizzativa è caratterizzato da una parte da un forte decentramento delle competenze decisionali, destinato ad attenuare sensibilmente i disagi lamentati, e dall'altra da una revisione delle procedure e dei sistemi gestionali in uso.

Fra l'altro, le Ferrovie dello Stato hanno recentemente istituito unità di produzione di linea a livello sub-compartimentale, la cui mappa territoriale è risultata funzionale anche senza alcun correttivo alle attuali circoscrizioni compartimentali.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

POLLICE. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che il RAI - Registro aeronautico italiano - ha per compiti d'istituto quelli della sorveglianza, del controllo e della certificazione dei prodotti di tutte le aziende, pubbliche e private, del settore aeronautico, il che presuppone la più assoluta indipendenza dalle medesime, il sottoscritto interroga il Ministro dei trasporti, cui compete il controllo politico sul RAI, per conoscere:

come valuti la recente iniziativa del Registro con la pubblicazione di una lussuosa rivista chiaramente finanziata con la pubblicità delle aziende che l'ente dovrebbe sorvegliare e controllare con «assoluta indipendenza». Infatti, sin dal primo numero (ottobre 1988) su un totale di 40 pagine la pubblicazione contiene ben dieci pagine di pubblicità in quadricromia, e molte aziende sono più volte presenti con inserti nello stesso numero;

quanto detta pubblicazione (peraltro inviata gratuitamente a chiunque ne faccia richiesta) gravi sulle disponibilità finanziarie del Registro per gli onorari di tre direttori ed un consulente del quale non si riescono a comprendere le funzioni, tenuto conto che gli articoli sono redatti da ingegneri e dirigenti del Registro stesso.

Ove detta rivista comunque incida sui bilanci del RAI, l'interrogante osserva come possano essere recepite dal Parlamento le istanze del vertice dell'azienda che, insistentemente, chiede maggiori disponibilità finanziarie per poter assumere ingegneri-ispettori, oggi in numero di appena sette, mentre, per poter garantire un'adeguata azione di controllo finalizzata alla sicurezza del volo, ne sarebbero necessari almeno venti.

Si chiede ancora di conoscere quali siano le risultanze dell'attività di sorveglianza sul RAI cui, per legge, è preposta la Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti.

(4-05495)

(6 novembre 1990)

RISPOSTA. - L'8 marzo 1989 il Registro aeronautico italiano affidava allo studio Tecna - via Belluno 00161 Roma, la pubblicazione e la diffusione della rivista «Volabilità», trimestrale di informazione del RAI, con l'unico impegno per l'ente di fornire e visionare preventivamente gli

articoli da pubblicare sulla rivista medesima. Il primo numero della rivista appariva nell'ottobre dello stesso anno in occasione del cinquantenario dell'istituto; da allora sono stati pubblicati nove numeri.

La pubblicazione è volta a diffondere argomenti a contenuto tecnico e notizie attuali e storiche, con il dichiarato fine di alimentare nell'ambiente aeronautico un interesse fervido e costante nei confronti della sicurezza del volo.

La rivista è diffusa, a titolo gratuito, a chi ne faccia richiesta; raggiunge praticamente ogni settore aerospaziale: dagli enti di Stato specifici al Parlamento, dall'aeronavigazione civile all'aviazione generale, dal lavoro aereo alle industrie di costruzioni aeronautiche e di manutenzione di aeromobili. Essa ha una tiratura di circa tremila copie.

«Volabilità» è aperta alla collaborazione di tutti, ma è prevalente l'apporto di idee e di argomenti da parte degli stessi appartenenti al RAI.

Oltre che per evidenti ragioni di prestigio editoriale è stato ritenuto indispensabile per l'anzidetto studio Tecna il ricorso ad introiti pubblicitari per il finanziamento della rivista in argomento e ciò spiega perchè gli oneri gravanti sul bilancio del RAI siano di modesta entità. Infatti il costo per l'ente può così riassumersi:

	Anno	Previsionale	Consuntivo	
Ottobre	1989	12	12	
	1990	60	53,2	cifre in
	1991	65	–	milioni

incidenza sul fatturato complessivo previsionale 1991: 0,32 per cento.

Tali oneri sono peraltro definitivi in quanto nessuna figura professionale (direttore responsabile, eccetera) viene pagata dall'ente, essendo i relativi rapporti di collaborazione intrattenuti direttamente dalla società editrice che se ne assume pertanto i relativi onorari.

Si specifica che, comunque, la quantità di inserzioni pubblicitarie è limitata ad un modesto numero di pagine, mai più di 7 al fascicolo, per un'incidenza di circa il 10 per cento sul volume totale della pubblicazione.

Pertanto, essendo l'acquisizione di pubblicità direttamente curata dall'editore, nessuna interferenza intercorre tra il RAI e le aziende sorvegliate.

È da rilevare, inoltre, che la scelta della diffusione a titolo gratuito consente di meglio espandere la cultura tecnica per la sicurezza del volo e facilita il riconoscimento della funzione sociale del RAI.

Per quanto concerne l'ulteriore quesito in ordine alle risultanze dell'attività di sorveglianza esercitata dalla Direzione generale dell'aviazione civile sull'ente si precisa che la stessa si esplica nel controllo sulle delibere con le quali l'ente adotta o modifica il regolamento organico o relative ad aumenti o modifiche degli stanziamenti connessi a spese generali e di personale, nonchè sulle delibere di approvazione dei bilanci o dei conti consuntivi.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

PONTONE. – *Al Ministro dell'ambiente e al Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.* – Premesso:

che a Napoli ed in particolar modo nel quartiere San Lorenzo vi è la più alta densità abitativa dell'Italia;

che nel detto quartiere mancano aule, attrezzature, palestre, biblioteche e verde pubblico;

che si è reso libero il suolo sul quale insisteva l'ex opificio Redaelli;

che il suolo potrebbe essere utilizzato a fini sociali per la popolazione del quartiere;

che la Spertosa spa, proprietaria del suolo, ha progettato di costruire *in loco* fabbricati per civili abitazioni in dispregio del Piano regolatore generale, cosa che aggraverebbe maggiormente la già eccessiva incidenza abitativa della zona,

l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno intervenire decisamente presso il comune di Napoli affinchè si opponga e respinga questa ennesima speculazione edilizia nel cuore della città, che arrecherebbe ancora danno a tutta la popolazione napoletana ed in particolar modo a quella del quartiere San Lorenzo.

(4-05368)

(3 ottobre 1990)

RISPOSTA. – Da notizie pervenute dalla locale Arma dei carabinieri tramite il Nucleo operativo ecologico di questo Ministero si precisa quanto segue.

Il quartiere San Lorenzo Vicaria di Napoli è caratterizzato da altissima densità abitativa e mancanza di aree verdi e strutture sociali.

Il suolo compreso tra via Nuova del Campo e via Piazzolla (ex opificio Radaelli) da qualche tempo si è reso libero: il 14 gennaio 1990, la Spertosa srl (proprietaria dell'area) ha presentato al comune di Napoli – servizio edilizia abitativa richiesta di concessione edilizia per la realizzazione di residenze, attrezzature commerciali, uffici e abitazioni in locazione.

Il 25 gennaio 1990 il dipartimento assetto del comune di Napoli ha chiesto alla circoscrizione San Lorenzo Vicaria il parere circa la richiesta di cui sopra: il consiglio circoscrizionale ha espresso giudizio negativo (non vincolante) sostenendo che «l'area potrebbe essere destinata alla costruzione di servizi sociali».

Il 26 marzo 1990 la Spertosa srl ha presentato opposizione alla circoscrizione San Lorenzo Vicaria per ottenere la modifica del parere negativo espresso (caso non ancora vagliato).

Il Nucleo operativo ecologico non ha ricevuto denunce.

Il Ministro dell'ambiente
RUFFOLO

(10 aprile 1991)

SANESI, VISIBELLI. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che il traffico pesante sulla strada statale n. 429 in Val d'Elsa è addirittura superiore a quello del raccordo autostradale Firenze-Siena;

che la strada statale n. 429 da Poggibonsi ad Empoli attraversa in continuazione centri abitati, creando una situazione che dal 1° ottobre 1984 al 30 settembre 1986 ha causato 369 incidenti, di cui 24 mortali;

che il superamento dell'attuale crisi economica della zona necessita indispensabilmente, fra l'altro, di un radicale miglioramento della viabilità;

che le condizioni attuali sono insostenibili per le esigenze di sicurezza, di igiene ambientale e di crisi economica, aggravata dalle difficoltà suddette,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga opportuno inserire la strada statale n. 429 della Val d'Elsa fra gli interventi prioritari, essendo già incluse l'Aurelia e la strada statale n. 67 Firenze-Pisa-Livorno, pur non avendo dati di traffico paragonabili con la strada statale n. 429.

(4-03096)

(29 marzo 1989)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si comunica che la strada statale n. 429 «di Val d'Elsa», a causa sia delle viziosità plano-altimetriche del tracciato che dei molti centri abitati attraversati, non appare agevolmente migliorabile e, pertanto, la soluzione più idonea sarebbe la costruzione di una nuova arteria totalmente in variante.

Il piano decennale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade prevede, infatti, la costruzione di una nuova arteria di scorrimento veloce tra Empoli e Poggibonsi per un collegamento trasversale tra l'autostrada Siena-Firenze e la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

Al riguardo il compartimento dell'Azienda nazionale autonoma delle strade di Firenze ha predisposto i progetti di massima ed esecutivi per la costruzione di un lotto iniziale comprendente lo svincolo in località Drove, sull'autostrada Siena-Firenze, ed il tratto di attraversamento in variante della città di Poggibonsi.

Il progetto esecutivo del primo lotto dei lavori, dell'importo di complessive lire 10.127.678.000, è attualmente all'esame della Direzione generale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

Per il progetto esecutivo del secondo lotto si attende che la regione, sentiti gli altri enti locali interessati, esprima il parere di ammissibilità.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(17 aprile 1991)

SANESI, VISIBELLI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che l'8ª Commissione del Senato effettuò nel giugno del 1989 un sopralluogo presso gli stabilimenti della Breda di Pistoia compiendo un viaggio di prova sul treno ETR 500 con i funzionari delle ferrovie dello Stato e della Breda Costruzioni spa;

rilevato che, da assicurazioni fornite in quell'occasione, l'ETR avrebbe dovuto entrare in esercizio a far data dall'aprile 1990;

constatato che nessuna informazione ad oggi è pervenuta,

si interroga il Ministro in indirizzo al fine di conoscere a quale punto siano giunti gli impegni assunti dalle Ferrovie dello Stato con la Breda, o viceversa, al fine di dotare il servizio ferroviario italiano di un mezzo veloce ed idoneo a sopperire alla mancanza di competitività dei treni attualmente in dotazione nelle Ferrovie dello Stato.

(4-04681)

(4 aprile 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere di aver ordinato due treni ETR 500 al raggruppamento «Breda Ansaldo Tecnomasio FIAT Firema Consortium».

Il primo treno, formato da due motrici e da otto carrozze, è stato consegnato ed ha iniziato le prove in linea già dall'estate scorsa.

Per il secondo treno l'ente Ferrovie dello Stato prevede la consegna e l'inizio delle prove a partire dal mese di aprile.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

SPECCHIA. – *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* – Premesso:

che, nel territorio del comune di San Pancrazio Salentino (Brindisi), è funzionante da tempo una discarica di rifiuti speciali provenienti dagli stabilimenti dell'industria farmaceutica «Lepetit»;

che tali rifiuti, oltre a rendere inabitabile l'intera zona per la presenza di odori insopportabili, arrecano certamente danni alla falda acquifera;

che la stessa zona, di notevole pregio, per la presenza di antichi insediamenti di monaci basiliani, di pinete e di macchia mediterranea, è purtroppo deturpata e danneggiata dal deposito di rifiuti provenienti dai frantoi oleari, dai liquami di fogna e dallo scarico di materiale di ogni genere;

che i pericoli di inquinamento per il sottosuolo sono ancora maggiori a causa della consistenza tufacea del terreno;

rilevato che negli anni scorsi alcuni consiglieri comunali e la locale Pro Loco, con diverse iniziative (raccolta di firme, esposti, relazioni geologiche, eccetera), hanno più volte denunciato la innanzi descritta grave situazione,

l'interrogante chiede di sapere quali urgenti iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere a difesa dell'ambiente e della salute dei cittadini.

(4-04782)

(10 maggio 1990)

RISPOSTA. – Con riferimento alle problematiche sollevate dall'interrogante sulla discarica per rifiuti speciali di San Pancrazio Salentino (Brindisi), da informazioni assunte dalle locali autorità si precisa quanto segue.

La discarica è stata autorizzata con provvedimento provvisorio della durata di sei mesi, rinnovabile, rilasciato, in un primo momento, dalla regione Puglia, con delibera n. 1264 del 23 febbraio 1987, e, successivamente, per effetto della legge regionale 3 ottobre 1986, n. 30, dalla provincia di Brindisi con delibera n. 748 in data 14 maggio 1990; mensilmente, è oggetto di analisi di laboratorio da parte dell'unità sanitaria locale BR/4 di Brindisi, mediante prelievi dai pozzi circostanti, denominati pozzi masserie «Caragniuli» e «Mattarella».

Le analisi hanno consentito di accertare che le acque non sarebbero inquinate da materie organiche.

Nell'estate del 1988 la Confcoltivatori, la Coltivatori diretti, la FISBA, CISL, INAS, l'Associazione commercianti di San Pancrazio Salentino e la Lega ambiente pugliese hanno inoltrato un esposto (al presidente della regione Puglia, alla provincia di Brindisi ed al sindaco di San Pancrazio Salentino) lamentando lo stato di disagio provocato dalla discarica e chiedendo il rispetto delle normative vigenti e l'adozione di provvedimenti sanitari.

L'amministrazione comunale di San Pancrazio Salentino e la provincia hanno risposto che la discarica è regolarmente autorizzata ed è in esercizio a norma di legge.

La pretura di San Pietro Vernotico, alla quale la denuncia è stata inviata, il 3 novembre 1988 ha emesso comunicazione giudiziaria nei confronti di Gino Biggi, direttore della «Lepetit» per inquinamento del sottosuolo previsto dall'articolo 9 della legge n. 915 del 1982 ed ha disposto perizia tecnica.

Quest'ultima, depositata il 21 aprile 1989, ha accertato che i rifiuti provenienti dallo stabilimento Lepetit «non provocano danni all'ambiente circostante e non creano pericoli di inquinamento del sottosuolo e della falda acquifera».

Il pretore di San Pietro Vernotico il 23 ottobre 1989 con sentenze n. 1548 e n. 2337/88 RG ha disposto l'archiviazione degli atti del procedimento penale a carico del Biggi.

Il 19 novembre 1990, in San Pancrazio Salentino, si è costituito un comitato per la tutela dell'ambiente e del territorio che, nel dicembre 1990, ha proposto una petizione popolare (2.500 firme) inviata agli uffici regionali e provinciali pugliesi ed alla pretura di San Pietro Vernotico che, il 15 febbraio 1991, ha trasmesso gli atti alla procura della Repubblica presso la pretura circondariale di Brindisi.

In merito all'asserito incremento dei decessi per tumore e delle malattie allergiche che hanno colpito in questi ultimi anni la popolazione di San Pancrazio Salentino, presso la USL BR/6, competente per territorio, non risulta alcuna statistica comparativa al riguardo.

Il Nucleo operativo ecologico non ha ricevuto denunce.

Non sembra che allo stato ci siano gli estremi per l'adozione dei provvedimenti di competenza di questo Ministero.

Il Ministro dell'ambiente
RUFFOLO

(11 aprile 1991)

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

che in quest'ultimo periodo sono sempre più frequenti gli incidenti stradali che coinvolgono autopullman con conseguenze nefaste sui trasportati e su chi si trova a transitare in quei luoghi, con molti morti e decine di feriti;

che anche recentemente, a conclusione di due grandi e civili manifestazioni svoltesi la settimana scorsa, senza alcun incidente, a Roma, cioè quella dei pescatori e quella dei pensionati, due pullman rientrando nelle sedi di partenza hanno provocato incidenti mortali;

che nel caso dei pescatori il pullman si è rovesciato con il proprio carico umano nella zona di Porto Garibaldi (Ferrara), provocando la morte di un giovane e decine di feriti, alcuni dei quali gravi;

che nel caso dei pensionati il pullman ha invaso, a Sottomarina di Chioggia (Venezia), la carreggiata opposta, provocando la morte di tre giovani che transitavano e altri feriti;

che sembra, sulla base di notizie di stampa, che in tutti e due i casi ciò sia avvenuto per stanchezza degli autisti che da soli erano da troppe ore impegnati alla guida degli automezzi,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario rivedere la normativa in merito per favorire una maggiore sicurezza, garantendo la presenza di due autisti per i tragitti lunghi, oltrechè il rispetto delle norme sulla velocità o, se esiste una normativa specifica in questo senso, cosa intenda fare per assicurarne il rispetto e quindi rendere meno frequenti questi tragici incidenti.

(4-05473)

(6 novembre 1990)

RISPOSTA. – In relazione alla richiesta di rivedere la normativa sulla sicurezza dell'autotrasporto di persone al fine di evitare il numero sempre più alto di incidenti stradali che si verificano per stanchezza degli autisti a causa di periodi di guida troppo lunghi, si fa presente che la materia è già disciplinata;infatti il Regolamento CEE n. 3820 del 1985, agli articoli 6, 7, 8, 9 e 12 prescrive sia la durata dei periodi di guida, sia delle interruzioni che dei periodi di riposo.

Secondo l'articolo 6, comma 1, il periodo di guida tra due periodi di riposo giornaliero o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, non deve superare le 9 ore.

Può essere esteso due volte in una settimana a 10 ore.

L'articolo 7 al primo paragrafo dispone che dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza il conducente deve osservare un'interruzione di almeno 45 minuti, a meno che non inizi un periodo di riposo.

All'articolo 8, infine, si prevede che «in un periodo di 24 ore il conducente deve avere un periodo di riposo giornaliero minimo di 11 ore consecutive che potrebbe essere ridotto ad un minimo di 9 ore consecutive non più di tre volte in una settimana, a condizione che in compenso sia concesso un periodo equivalente di riposo prima della fine della settimana successiva».

Gli incidenti stradali degli autopullman non sono quindi dovuti alla carenza di una normativa in materia di trasporti su strada ma al mancato rispetto di tali disposizioni.

Al fine di evitare ulteriori incidenti emerge quindi la necessità di far rispettare le disposizioni regolamentari di cui ai citati articoli.

Sulla questione si è ritenuto opportuno richiamare l'attenzione anche del Ministero dell'interno e del lavoro, ai quali la Direzione generale della motorizzazione civile ha provveduto ad inviare una specifica nota.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

VISIBELLI. – *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* – Richiamata la propria precedente interrogazione 4-03185 del 12 aprile 1989 sull'aeroporto Bari-Palese della quale si sollecita la risposta e con riferimento alle odierne notizie apparse sulla stampa («Gazzetta del Mezzogiorno», cronaca di Bari), si chiede di conoscere:

1) perchè un aeroporto che servirà anche per i mondiali di calcio a tutt'oggi sia privo di un ufficio informazioni;

2) perchè, come già lamentato in passato, non funzioni il pannello con le indicazioni delle partenze, degli arrivi, dei ritardi, ccetera;

3) perchè il parcheggio auto, pur essendo pronto dallo scorso gennaio, ad oggi non sia stato ancora collaudato definitivamente, creando, pertanto, numerosi problemi;

4) perchè l'aeroporto in oggetto sia ancora considerato fra quelli di sesta categoria, pur operando come uno di settima categoria e pur essendovi dei vigili del fuoco dotati di mezzi capaci di far fronte a qualsiasi necessità;

5) quali attrezzature siano attualmente in funzione per il traffico aereo e per quante si provveda al pagamento per l'assistenza e la manutenzione.

(4-04742)

(19 aprile 1990)

RISPOSTA. – Nel premettere che all'interrogazione 4-03185 è stata fornita risposta in data 27 ottobre 1990, si rappresenta che i lavori di ampliamento interessanti l'aeroporto di Bari-Palese, ancora in corso al momento in cui è stata formulata la presente interrogazione, sono stati ultimati il 15 maggio 1990.

Inoltre, per le ulteriori questioni riguardanti detto aeroporto si comunica quanto di seguito indicato:

1) l'aeroporto in esame è stato dotato di un ufficio informazioni la cui gestione è affidata alla SEAP, società di gestione dello scalo barese. Il servizio informazioni è stato di recente attivato dopo un periodo iniziale di addestramento del personale ed in seguito alla disponibilità dell'impianto informativo realizzato nell'ambito dei lavori di ampliamento dell'aerostazione;

2) i pannelli indicatori arrivi-partenze, di proprietà dell'aviazione civile, risultavano non funzionanti alla data dell'interrogazione a causa dei citati lavori di ampliamento;

3) il piazzale destinato al parcheggio auto è stato reso agibile il 15 maggio 1990 e dalla stessa data risultano disponibili i posti-macchina. Si fa presente che per rendere agibile tale piazzale è stato necessario procedere ad un collaudo statico (avvenuto il 6 aprile 1990) e ad un collaudo da parte dei tecnici dell'ISPESL (avvenuto il 18 aprile 1990);

4) lo scalo barese risulta classificato dal punto di vista antincendio in base alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, e successivo decreto del 2 aprile 1981, come aeroporto di 6ª categoria (criteri ICAO). Il comando provinciale dei vigili del fuoco di Bari, pur assicurando un numero ed una tipologia di mezzi adeguati per la 7ª categoria, ha distaccato presso il suddetto scalo un organico la cui consistenza risulta inferiore a quanto stabilito dal Ministero dell'interno per tale categoria. Qualora la consistenza venisse adeguata al minimo previsto per la 7ª categoria, sarà competenza del citato Ministero modificare la categoria dell'aeroporto, secondo quanto indicato nell'ultimo comma dell'articolo 1 della citata legge n. 930 del 1980;

5) le attrezzature in funzione per il traffico aereo riguardano:

a) 1 sistema radar di avvicinamento;

b) sistema di radio aiuti alla navigazione costituito da:

1 ILS (Instrumental Landing System - Sistema di atterraggio strumentale);

2 VOR (VHF Omnidirection Lange - radiofaro omnidirezionale VHF);

1 NDB (Non Directional Beacon - radiofaro non direzionale);

c) 1 sistema di telecomunicazioni mobili (radio/terra/bordo/terra) e fisse (telescriventi);

d) 1 sistema metereologico automatizzato comprendente i vari sensori meteo (anemometro, barometro, nefoipsometro, eccetera);

e) 1 impianto di aiuti visivi luminosi;

f) sistemi ausiliari vari (gruppi elettrogeni, impianti elettrici, reti telefoniche, eccetera).

Infine si rappresenta che l'ATI ha recentemente raggiunto un accordo con la SEAP per instaurare un servizio informazioni negli aeroporti pugliesi.

Per Bari tale servizio è operativo a partire dai mondiali di calcio e, per quanto riguarda il trasporto aereo, è in grado di fornire informazioni su regolarità e puntualità dei voli; di conseguenza, può rendere operante il pannello con arrivi e partenze.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)

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

che i Boeing 747 dell'Air Camerun (la cui nazionale giocherà nello stadio di Bari) non potranno operare sull'aeroporto di Bari-Palese in quanto, a tre giorni dall'inizio dei campionati del mondo di calcio, si

scopre che non sono stati omologati strumenti per il volo, di cui l'aeroporto di Bari-Palese è dotato da anni;

che specificatamente si scopre che gli «Ils» (ovvero quegli strumenti di radioassistenza che facilitano l'atterraggio degli aeromobili) non sono operativi, nonostante siano stati abbattuti i due ostacoli (Torre Brencola e l'annessa casupola) che fino ad ora sembrava ne avessero impedito il funzionamento. In particolare, non è operativo «Glide Path» (il sistema di guida planata) che, pur essendo già funzionante, non è ancora stato omologato dall'Azienda assistenza volo;

che altresì, sempre in queste ultime ore, si scopre che l'allungamento di 160 metri della pista, i cui lavori sono stati ultimati nei giorni scorsi, non può essere omologato perchè solo ora si rivela che la superficie di pendenza non è sufficiente e che, incredibile ma vero, nessuno si è preoccupato di verificare in tempo questo particolare,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) se sia vero quanto sopra descritto e come sia potuto accadere;

2) il costo delle attrezzature succitate non funzionanti e dei lavori suindicati non omologati, nonchè la data in cui sono stati commissionati;

3) la data in cui sono stati commissionati sia il sistema «No break» (che è quello che garantisce la linea di continuità assoluta dell'energia elettrica) sia le attrezzature radar, di cui è dotato l'aeroporto Bari-Palese, nonchè il loro costo.

(4-04899)

(6 giugno 1990)

RISPOSTA. - In riferimento alle opere interessanti l'aeroporto di Bari-Palese si rappresenta che il prolungamento della pista di volo è stato realizzato secondo il progetto redatto su incarico della regione Puglia ed approvato dalla conferenza dei servizi prevista dalla legge 21 maggio 1989, n. 215, recante interventi infrastrutturali delle aree interessate dai campionati mondiali di calcio '90.

Il costo dell'infrastruttura è stato di circa 1500 milioni al netto del ribasso d'asta.

L'opera è agibile ed è attualmente utilizzata per gli atterraggi della testata 25 ed i decolli della testata 07, anche se per quest'ultima testata non completamente, in quanto nonostante l'abbattimento della torre Brencola devono essere rimossi anche ostacoli costituiti da alberi ad alto fusto.

Comunque con il prolungamento della pista sono aumentate le distanze dichiarate della pista sia per testata 07 che per testata 5, con un sensibile miglioramento delle operatività della pista stessa.

Si precisa inoltre che l'impianto ILS al momento è utilizzato nella sola componente localizzatore in attesa del completo utilizzo della pista 07, come sopra detto.

Avuto riguardo al costo delle attrezzature si fa presente che questa amministrazione non è in possesso dei relativi dati in quanto l'impianto venne installato nel 1986 dall'Aeronautica militare e successivamente trasferito all'Azienda di assistenza al volo.

Così dicasi per il sistema «No breat» e per le attrezzature radar di cui non si dispone di elementi riguardo alla data in cui vennero commissionati e ai relativi costi in quanto anche tali apparecchiature vennero acquistate dall'Aeronautica militare e successivamente trasferite all'Azienda.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(28 marzo 1991)