SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 43

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 13 al 19 novembre 1984)

INDICE

BASTIANINI: Sui motivi in base ai quali il consiglio di amministrazione della « Civilavia » ha stabilito il declassamento dell'aeroporto di Torino-Caselle (882) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 690

BASTIANINI, BOZZELLO VEROLE: Per un intervento volto ad evitare il progressivo trasferimento e ridimensionamento degli uffici amministrativi e dell'attività della RAI-TV di Torino (1051) (risp. DARIDA, *ministro delle partecipazioni statali*) 691

BOLDRINI ed altri: Sulle cause degli incidenti occorsi a due aerei MRCA Tornado presso la base di Ghedi (Brescia) e vicino a Gioia del Colle (Bari) e sulle misure cautelative che si intendono adottare in merito (1102) (risp. SPADOLINI, *ministro della difesa*) 692

CALICE, MARGHERI: Sugli intendimenti del Governo in merito alla ventilata chiusura dello stabilimento tessile Intesa di Matera (1181) (risp. DARIDA, *ministro delle partecipazioni statali*) 692

DI NICOLA: Per un intervento volto a razionalizzare il servizio di collegamento aereo Roma-Trapani e viceversa (995) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 693

Sulla soppressione di una classe presso la scuola media « A. Manzoni » di Buseto Palizzolo (Trapani) (1165) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 694

FILETTI: Sui motivi per i quali il Provveditorato agli studi di Palermo ha liquidato l'indennità di missione ai commissari di esame al concorso magistrale dell'anno 1983 sulla base di parametri decaduti e per la sollecita corresponsione delle differenze loro spettanti (1173) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) *Pag.* 695

FRASCA: Per l'adozione di provvedimenti volti ad accertare le notizie riguardanti la gestione arbitraria dell'istituto privato San Giuseppe Calasanzio di Roma (979) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 695

Sulla chiusura del Convitto statale per sordomuti di Gallina (Reggio Calabria) (1124) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 696

FRASCA, PALUMBO: Per l'avvio di un'inchiesta ministeriale sul trattamento dei detenuti nel carcere di Locri (Reggio Calabria) anche in relazione al documento recentemente consegnato dai reclusi ad un gruppo di magistrati calabresi (1201) (risposta MARTINAZZOLI, *ministro di grazia e giustizia*) 697

GIANOTTI: Sulle cause dell'incidente accaduto al prototipo dell'aereo AM-X nei pressi dell'aeroporto di Caselle (Torino) il 1° giugno 1984 (943) (risp. SPADOLINI, *ministro della difesa*) 698

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

MOLTISANTI: Sull'annullamento, da parte del soprintendente scolastico della Regione siciliana, di tutti gli atti del concorso per l'abilitazione all'insegnamento dell'educazione fisica, anzichè delle sole prove sostenute in assenza del presidente della commissione giudicatrice (1154) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) *Pag.* 699

ORCIARI: Sulle prospettive di finanziamento per la sistemazione della strada statale n. 360 nell'anconetano (562) (risp. NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*) 702

Per la sollecita definizione della pratica riguardante il finanziamento per l'esecuzione dei lavori di rettifica della curva sulla strada statale n. 16 nel tratto Ciarnin-Fornaci nel territorio del comune di Senigallia (Ancona) (575) (risp. NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*) 703

BASTIANINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso e constatato:

che il consiglio di amministrazione della « Civilavia », nell'ultima riunione dell'11 maggio 1984, avrebbe stabilito di declassare l'aeroporto di Torino-Caselle da « aeroporto di primaria importanza » (6 in tutto in Italia) ad « aeroporto di secondaria importanza » (20 su tutto il territorio nazionale);

che la responsabilità di tutta la circoscrizione aeroportuale (comprendente Piemonte e Valle d'Aosta) passerebbe da un dirigente superiore ad un primo dirigente;

che se il Ministro ratificasse tale decisione tutta l'area nord avrebbe solo lo scalo di Milano-Linate con dirigente superiore;

che alla base della decisione della « Civilavia » pare ci sia stato solo un calcolo matematico sulla consistenza dei passeggeri sui vari scali;

che la bassa consistenza di passeggeri sull'aeroporto di Caselle è dovuta in buona parte all'erronea politica dell'« Alitalia » mirante quanto meno a limitare l'utilizzo di tale aeroporto da parte delle compagnie di bandiera estere;

che Torino rappresenta, al pari di Milano, un centro commerciale ed economico di rilevanza non solo italiana, ma anche europea,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano stati i reali criteri di valutazione da parte della « Civilavia »;

quali siano gli intendimenti del Ministro in indirizzo, visto che la firma prevista per giovedì scorso, 17 maggio, ha subìto un ritardo;

se non sia nelle intenzioni del Ministro di rivedere la decisione della « Civilavia », che penalizza non solo la città di Torino, ma tutta l'area nord dell'Italia.

(4 - 00882)

(22 maggio 1984)

RISPOSTA. — Al fine di meglio comprendere la *ratio* cui si è ispirato il provvedimento di rideterminazione dei livelli amministrativi dei vari aeroporti civili italiani, occorre premettere che il territorio nazionale è suddiviso in 26 circoscrizioni aeroportuali, la cui direzione, affidata ad un dirigente del ruolo dei direttori di aeroporto, ha sede in uno degli aeroporti della circoscrizione stessa.

I dirigenti titolari delle predette circoscrizioni rivestono la qualifica di dirigente superiore (su 6 aeroporti) o di primo dirigente (su 20 aeroporti).

Il numero delle direzioni di circoscrizione aeroportuale e dei dirigenti ad esse preposti è prefissato e non suscettibile di variazione se non mediante provvedimento legislativo.

Con provvedimento amministrativo è, invece, possibile variare la sede della direzione di circoscrizione aeroportuale e quindi dimensionare gli uffici a livello dirigenziale, ferma restando la limitazione numerica di cui sopra si è detto.

È altresì possibile mutare in via amministrativa il livello del dirigente preposto alla circoscrizione aeroportuale, dimensionandolo sulla qualifica di dirigente superiore o su quella di primo dirigente.

In relazione a tale possibilità, il consiglio di amministrazione della Direzione generale dell'aviazione civile ha proceduto all'esame dell'attuale organizzazione delle circoscrizioni aeroportuali e, sulla base delle esigenze connesse allo sviluppo del traffico aeroportuale su determinati aeroporti e dei

compiti d'istituto facenti capo allo Stato, ha ravvisato la necessità di organizzare gli uffici di alcuni aeroporti a livello di direzione di circoscrizione, attribuendo, di conseguenza, la struttura di ufficio di controllo del traffico aereo ad altri aeroporti per i quali detta struttura è stata ritenuta sufficiente; inoltre ha ritenuto di mutare il livello amministrativo di alcune direzioni aeroportuali, sempre nei limiti numerici di cui si è detto.

In particolare, si è ritenuto di dover istituire la direzione di circoscrizione aeroportuale sugli aeroporti di Olbia, Verona e Lamezia, in precedenza sedi di uffici di controllo del traffico aereo, e di classificare gli aeroporti di Firenze, Albenga e Treviso non più come sedi delle rispettive direzioni di circoscrizione aeroportuale, ma come sedi di ufficio di controllo del traffico aereo.

Si è, altresì, ritenuto opportuno attribuire il livello di dirigente superiore alle direzioni aeroportuali di Cagliari e di Catania ed il livello di primo dirigente alle direzioni di Torino-Caselle e Roma-Ciampino.

Con particolare riferimento a tale ultima decisione, riguardante l'aeroporto di Torino, è da precisare che essa è stata ispirata da un'esigenza di riassetto amministrativo delle direzioni di circoscrizione aeroportuale che non incide assolutamente sul livello operativo dell'aeroporto stesso.

Il riassetto, infatti, riguarda soltanto i livelli amministrativi della direzione aeroportuale e non la categoria dell'aeroporto intesa come traffico, linee che vi operano, condizioni di agibilità.

Il livello amministrativo del direttore preposto (primo dirigente o dirigente superiore) non è assolutamente legato a quello operativo. A tale fine è bene precisare, ad esempio, che a Malpensa — aeroporto intercontinentale — esiste il livello di primo dirigente come per Torino.

Tale livello amministrativo tiene conto, essenzialmente, dei complessi compiti gestionali che risultano superiori in aeroporti gestiti direttamente dallo Stato (ad esempio, Cagliari e Catania) rispetto a quelli con gestione totale attribuita ad enti o società, quali, ad esempio, la SAGAT per Torino e la SAR per Ciampino; ed infatti l'esigenza espressa dalla Direzione generale dell'aviazione civile per quanto riguarda i livelli dirigenziali dei direttori si riferisce proprio a questi 4 aeroporti.

Peraltro, l'impegno dell'Amministrazione nei confronti dell'aeroporto di Torino e dei problemi ad esso inerenti si è concretizzato in iniziative tendenti a disporre l'esecuzione dei lavori in corso con i finanziamenti residui di cui a precedenti leggi speciali (ed in tal senso ha già espresso al comune di Torino le necessarie autorizzazioni), nonchè ad acquisire finanziamenti ulteriori per l'esecuzione delle rimanenti opere necessarie e ad elevare la categoria operativa, secondo le norme dell'organizzazione internazionale dell'aviazione civile, al livello III A, portando così l'aeroporto di Caselle alle stesse condizioni degli scali più avanzati sia in Italia che in Europa.

Come appare evidente, si tratta di iniziative che evidenziano l'interesse dell'Amministrazione verso lo scalo di Torino e l'impegno perchè lo stesso mantenga un ruolo di rilievo nell'ambito della rete aeroportuale nazionale.

Appare altresì evidente che tali concrete iniziative confermano che i problemi relativi a tale aeroporto trovano la loro soluzione a prescindere dalla qualifica del dirigente preposto alla direzione di circoscrizione aeroportuale.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(5 novembre 1984)

BASTIANINI, BOZZELLO VEROLE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — In relazione alle ricorrenti notizie sulla possibilità che la RAI decida di ridimensionare le proprie attività in Torino, spostando le direzioni aziendali e smobilitando l'orchestra sinfonica, e rilevato:

che tale decisione penalizzerebbe la città, impegnata in una difficile fase di ripresa produttiva, e farebbe venir meno una im-

portante realtà culturale e terziaria, proprio mentre si afferma che anche e soprattutto in tali settori si dovrà puntare per il futuro di Torino;

che nel passato si sono già avuti sistematici trasferimenti e ridimensionamenti di altre aziende del settore pubblico e che permangono timori per altre attività (quale, ad esempio, la SIP),

gli interroganti chiedono di conoscere quali garanzie possano essere date che non verrà danneggiata ulteriormente una regione che molto ha contribuito e contribuisce allo sviluppo del Paese, tenuto anche presente che il Piemonte è una delle regioni d'Italia dove più bassa è la presenza delle aziende del settore pubblico.

(4 - 01051)

(18 luglio 1984)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che la Direzione generale della RAI ha presentato al consiglio di amministrazione, nello scorso mese di luglio, un piano generale di ristrutturazione dell'azienda che lo stesso consiglio ha iniziato ad esaminare e valutare: tra le varie ipotesi vi è anche quella di un trasferimento graduale di alcuni uffici dei supporti centrali dislocati a Torino.

La soluzione di tale complesso problema, che verrà approfondita con accurati studi, terrà nel dovuto conto, tra l'altro, le giuste esigenze del personale, come è stato affermato anche dal direttore generale della RAI, dottor Agnes, nella seduta della Commissione parlamentare di vigilanza sulla RAI del 24 luglio 1984.

Il Ministro delle partecipazioni statali
DARIDA

(12 novembre 1984)

BOLDRINI, GIACCHÈ, FERRARA Maurizio, GIANOTTI. — *Al Ministro della difesa.* — Di fronte al ripetersi di gravi incidenti che colpiscono l'Aeronautica italiana con la perdita di due Tornado — il primo precipitato, in data 12 giugno 1984, vicino alla base di Ghedi, appartenente al 154° gruppo del 6° stormo, con la morte dei componenti dell'equipaggio, ed il secondo, del 156° gruppo del 36° stormo di Gioia del Colle, precipitato il 26 luglio in una zona tra il Molise e la Campania, con la perdita del pilota e del navigatore — si chiede una prima ed attenta valutazione sulla dinamica degli incidenti, considerando lo stato operativo della macchina ed il piano addestrativo e tenendo conto, fra l'altro, che già in altri Paesi si sono ripetuti per lo stesso apparecchio perdite gravi e preoccupanti.

(4 - 01102)

(31 luglio 1984)

RISPOSTA. — L'inchiesta promossa dalla Aeronautica militare, in merito agli incidenti occorsi rispettivamente il 12 giugno 1984 a Ghedi e il 26 luglio 1984 a Gioia del Colle a velivoli MRCA Tornado è tuttora in corso.

Si assicura, comunque, che eventi del genere formano sempre oggetto di attento studio allo scopo di individuare le cause tecniche onde assicurare la massima sicurezza del volo.

In tale linea, da parte di tutti i Paesi che impiegano velivoli MRCA, sono state già adottate varie misure cautelative.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(16 novembre 1984)

CALICE, MARGHERI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Considerato:

che l'ENI ha approvato nel novembre del 1983 un piano che prevede lo smantellamento di molte aziende tessili del gruppo Lanerossi, considerate non risanabili;

che tra queste aziende c'è anche l'Intesa s.p.a. di Maratea, azienda situata in una zona terremotata dove drammatici sono i problemi della disoccupazione e del sottosviluppo;

che le vicende dell'ENI-Lanerossi testimoniano dell'assunzione di gravi responsabilità da parte dell'impresa pubblica nei confronti dei lavoratori e delle stesse regioni ove hanno sede gli stabilimenti, soprattutto per quanto riguarda il Meridione e le aziende meridionali,

gli interroganti chiedono di sapere quali sono i giudizi e gli intendimenti del Governo sulla questione dell'Intesa s.p.a., e in particolare:

1) se il piano dell'ENI è già stato valutato dagli organi di programmazione in tutte le sue conseguenze produttive e occupazionali per quanto riguarda la zona di Lagonegro;

2) quali eventuali iniziative sono state decise, anche in collaborazione con l'ente di Stato o altre imprese pubbliche, tese a promuovere, per quanto compete al potere pubblico, eventuali programmi di ristrutturazione e di risanamento, o comunque tendenti a risolvere tutti i problemi occupazionali connessi alla vicenda.

(4 - 01181)

(25 settembre 1984)

RISPOSTA. — Il settore tessile a partecipazione statale registra ormai da diversi anni pesanti e insostenibili perdite dovute soprattutto alla sua diretta dipendenza dall'andamento della domanda.

La Lanerossi s.p.a., che, come è noto, raggruppa tutte le aziende dell'ENI operanti nel comparto indicato, ha presentato negli ultimi esercizi bilanci fortemente deficitari per gli importi appresso indicati: 81,8 miliardi nel 1980, 131,6 nel 1981, 152,6 nel 1982 e 183,6 nel 1983.

In tale negativo contesto il piano di risanamento del settembre 1983 del settore tessile dell'ENI si poneva come obiettivo primario quello del risanamento del settore stesso finalizzato al raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario.

Tale obiettivo è stato ritenuto perseguibile solo in presenza di unità produttive sane, in grado di reggere la crescente concorrenza e le frequenti fasi di contrazione del mercato.

Va al riguardo sottolineato che la selezione estremamente severa operata dal mercato in questi ultimi anni ha obiettivamente comportato un progressivo ampliamento del processo di espulsione di aziende marquali sarebbe stata possibile una ristruttutivi non più suscettibili di ritorno a soddisfacente redditività.

Sulla base di tali presupposti il piano in questione aveva individuato aziende per le quali sarebbe stata possibile una ristrutturazione e aziende per il cui risanamento occorrevano profondi processi di riconversione per i quali le società non possedevano strumenti e *know-how* adeguati. In questa ultima categoria venivano fatte rientrare le seguenti aziende: Manifatture cotoniere meridionali s.p.a., Lanerossi confezioni s.p.a., Confezioni di Filottrano s.p.a., Confezioni Monti d'Abruzzo s.p.a. e la società Intesa, oggetto dell'interrogazione.

La ferma opposizione dei sindacati alle cennate ipotesi di piano induceva peraltro il Governo a farsi carico di una lunga e complessa opera di mediazione tra le parti.

In numerosi incontri svoltisi presso il Ministero delle partecipazioni statali, il Governo, pur nel rispetto dell'autonomia imprenditoriale dell'ENI e della Lanerossi, ha cercato di individuare soluzioni che tenessero conto dei gravi problemi economico-sociali delle aree del centro-meridione ove sono ubicate le aziende ritenute non risanabili.

A conclusione di tali incontri è stata formulata l'ipotesi, recepita dalla giunta dell'ENI con opportuna delibera, di affidare alla SOFID il 49 per cento del capitale delle cennate società del gruppo Lanerossi da ristrutturare e/o da riconvertire operanti nel centro-sud.

In tal modo si è pervenuti all'individuazione dello strumento operativo principale per l'auspicato risanamento delle aziende in questione.

Il Ministro delle partecipazioni statali
DARIDA

(12 novembre 1984)

DI NICOLA. — *Ai Ministri dei trasporti, della difesa e del turismo e dello spettacolo ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere se e come intendano intervenire per razionalizzare il servizio di collegamento aereo civile Roma-Trapani-Roma, che, con gli attuali orari, si rivela inutile e dispendioso.

Attualmente un unico volo giornaliero collega la più lontana città del Sud (Trapani) con la Capitale: partenza da Roma ore 14,30, partenza da Trapani ore 16,30. Ne deriva che un cittadino del trapanese che abbia da sbrigare un affare nella Capitale è costretto a perdere almeno due giorni di tempo in quanto vi giunge a sera o quasi, quando trova uffici e negozi chiusi.

I cittadini del trapanese in genere e gli operatori commerciali in particolare chiedono quanto meno che il volo giornaliero dia la possibilità dell'andata da Trapani e ritorno da Roma nella stessa giornata. Verrebbe, tra l'altro, sfruttato al meglio l'aeroporto trapanese (Birgi), il più sicuro del Mediterraneo, che di recente è stato arricchito di una più moderna ed accogliente aerostazione civile.

(4 - 00995)

(5 luglio 1984)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dei Ministri della difesa, del turismo e dello spettacolo e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

La programmazione delle rotte e degli orari è l'atto conclusivo di un'attività complessa e delicata, finalizzata a mantenere una rete di servizi aderenti allo spirito di un servizio pubblico che tenga in dovuta considerazione il soddisfacimento dell'utenza e le esigenze tecniche e operative del vettore.

Queste ultime condizionano inevitabilmente una programmazione ottimale per l'utenza, come sarebbe una divisione di movimento che prevedesse la partenza mattutina e il rientro a fine giornata.

La disponibilità delle risorse esistenti impone, viceversa, una graduazione di priorità che allo stato attuale deve privilegiare i percorsi in cui si registra un'alta concentrazione della domanda.

Peraltro va sottolineato che ogni variazione che intervenga a innovare sia le frequenze che gli orari già programmati coinvolge problematiche organizzative e tecniche assai complesse che, al momento, non è conveniente affrontare, considerato che la frequentazione dei servizi esagiornalieri da Palermo e da Catania per Roma è tale da farne desumere il gradimento dell'utenza isolana, che può raggiungere agevolmente i due aeroporti grazie a facili collegamenti via superficie.

I dati del traffico relativi al 1983 hanno evidenziato una media di 41,7 passeggeri per volo in partenza da Trapani per Roma.

Nella direttrice opposta, i passeggeri in arrivo sono stati una media di 44,5 per volo.

Eventuali variazioni a tale operativo potranno essere oggetto di esame quando la flotta del vettore nazionale sarà arricchita di aeromobili a più contenuta capacità, come risulta dai programmi stessi del vettore.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(30 ottobre 1984)

DI NICOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali urgenti provvedimenti intenda adottare per eliminare lo stato di gravissimo disagio in cui si trovano moltissimi alunni ed insegnanti di classi « a tempo prolungato », costretti alla frequenza in numero rilevante per classe ed in aule inadeguate, come accade, in particolar modo, in molte scuole medie della provincia di Trapani.

Accade che, in contrasto con la normativa vigente, esistono classi con un numero elevato di alunni e che, addirittura, come nel caso della scuola media statale « A. Manzoni » di Buseto Palizzolo (TP), una classe venga soppressa, per disposizioni ministeriali, dopo che il Provveditorato agli studi di Trapani l'aveva concessa ed era entrata regolarmente in funzione.

(4 - 01165)

(19 settembre 1984)

RISPOSTA. — La questione riguardante l'interrogazione in oggetto può ritenersi positivamente superata in quanto questo Ministero, con telex n. 14288 del 28 settembre 1984, ha autorizzato il funzionamento nella provincia di Trapani di ulteriori 10 classi.

Per ciò che concerne la scuola media di Buseto Palizzolo, si precisa che non soltanto non vi è stata alcuna soppressione di

classi, ma, al contrario, alle esigenze di quella scuola è stata destinata una delle 10 classi autorizzate in data 28 settembre 1984.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(15 ottobre 1984)

FILETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Ritenuto:

che i commissari di esame al concorso magistrale dell'anno 1983 hanno avuto liquidata in tutta Italia l'indennità di missione nella misura giornaliera di lire 31.750 (livello 6, classe 4) con riferimento ai livelli legislativamente vigenti all'atto della prestazione dell'opera;

che, per converso, il Provveditorato agli studi di Palermo ha proceduto alla predetta liquidazione nella misura di lire 23.100 al giorno, sulla base cioè di parametri già decaduti dal 1981;

che alcuni commissari hanno ripetutamente reclamato al Provveditorato di Palermo ed al Ministero al fine di conseguire la corresponsione della differenza loro spettante ed ingiustamente loro contestata;

che, decorso inutilmente oltre un anno, gli interessati non solo non hanno ottenuto il pagamento di quanto loro dovuto, ma non hanno ricevuto neppure alcun riscontro, nè alcuna assicurazione,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) per quali ragioni il Provveditorato agli studi di Palermo ha liquidato l'indennità di missione ai commissari di esame al concorso magistrale dell'anno 1983 sulla base di parametri decaduti e non con riferimento ai livelli legislativamente vigenti all'atto della prestazione dell'opera;

b) se il Ministro non ritiene di dare opportune e sollecite disposizioni al fine di corrispondere agli interessati la differenza di indennità sino ad oggi ingiustamente denegata.

(4 - 01173)

(19 settembre 1984)

RISPOSTA. — Con riferimento alla questione prospettata con l'interrogazione in oggetto, si osserva, in via preliminare, che le nuove misure degli stipendi derivanti dall'applicazione della legge 11 luglio 1980, numero 312, hanno effetto sui soli emolumenti espressamente indicati nell'articolo 153 della legge stessa.

Tra i suddetti emolumenti — analiticamente riportati al punto 6 della circolare del Ministero del tesoro n. 96, del 2 dicembre 1980 — non è compreso il trattamento economico di missione, il quale continua, pertanto, ad essere corrisposto con riferimento alle qualifiche previste per il personale statale dall'ordinamento precedente a quello stabilito dalla citata legge n. 312.

Di conseguenza, ai fini della liquidazione della indennità di missione al personale insegnante della scuola elementare, la quarta classe di stipendio non può essere rapportata agli attuali livelli retributivi del personale medesimo, ma all'ex parametro 307 che, ai sensi della preesistente normativa, si raggiungeva dopo 16 anni di servizio.

Nessun rilievo può essere, pertanto, mosso all'operato del Provveditorato agli studi di Palermo, che ha esattamente liquidato l'indennità in parola in ragione di lire 23.100 giornaliere, nei confronti degli insegnanti elementari fruenti del trattamento economico previsto per il livello 6, classe 4, che viene raggiunto dagli interessati dopo 8 anni di servizio e non dopo 16 anni.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(6 novembre 1984)

FRASCA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che proprio in questo ultimo periodo in Parlamento è riemerso, non senza polemiche, il problema delle scuole private, l'interrogante chiede di sapere se risponde a verità che a Roma, nell'istituto S. Giuseppe Calasanzio, sito in via Cortina d'Ampezzo e retto dai Padri Scolopi:

1) le giornate scolastiche si siano chiuse prima del termine fissato dal Ministero;

2) gli allievi della scuola dell'obbligo superino, nelle classi, il numero previsto dal Ministero (rispettato, invece, nelle scuole pubbliche);

3) sui 43 insegnanti (tra sacerdoti e laici) molti siano già in pensione, pur continuando ad insegnare come titolari di classi e di materie e molti siano retribuiti con stipendi al di sotto di quanto previsto dal contratto nazionale;

4) nell'ultimo trimestre, a seguito di una improvvisa malattia del professore di matematica, la supplenza del quarto ginnasio (classico) sia stata effettuata per circa un mese da vari professori, e in prevalenza da quello di educazione fisica;

5) che il costo di frequenza dei soli corsi scolastici antimeridiani si aggiri dal milione e mezzo ai due milioni e mezzo circa di lire per studente.

(4 - 00979)

(21 giugno 1984)

RISPOSTA. — In merito alle richieste formulate con l'interrogazione in oggetto, a proposito delle scuole legalmente riconosciute, funzionanti presso l'istituto San Giuseppe Calasanzio di Roma, si ritiene opportuno premettere che l'azione di vigilanza di questo Ministero — per quanto concerne i docenti utilizzati dalle suddette come dalle altre scuole non statali — deve limitarsi ad accertare che gli stessi risultino in possesso del titolo prescritto per il tipo di insegnamento svolto, a norma di quanto prescritto dall'articolo 6, lettera *d*), della legge 19 gennaio 1942, n. 86. Altre questioni — ivi comprese quelle attinenti al rapporto di lavoro degli insegnanti — possono assumere rilevanza, ai fini della concessione o della revoca del riconoscimento legale, solo sotto il profilo didattico o morale, a norma dell'articolo 10 dell'anzidetta legge, mentre eventuali controversie nella materia di cui trattasi sono devolute alla competenza dell'Ispettorato del lavoro.

In ordine, comunque, ai singoli punti dell'interrogazione, sulla base degli elementi acquisti, si fa presente quanto segue.

Non risulta che, presso le scuole legalmente riconosciute del suindicato istituto, le lezioni abbiano avuto termine, nello scorso anno scolastico, con anticipo rispetto al calendario scolastico ufficiale; in particolare, tali lezioni hanno avuto termine il giorno 11 giugno per le classi del liceo scientifico, del ginnasio e del liceo classico, ed il giorno 13 giugno per le classi della scuola media, contestualmente alla conclusione degli scrutini, che erano stati iniziati rispettivamente il 7 e l'11 dello stesso mese. Il numero di alunni per classe, nelle predette scuole, non ha mai superato il limite massimo prescritto dalla normativa vigente, che non consente, com'è noto, il funzionamento di classi costituite con più di 30 unità.

I docenti risultano retribuiti secondo quanto stabilito dal contratto nazionale di categoria; eventuali irregolarità o controversie in materia non sono, comunque, a conoscenza di questa Amministrazione.

Dei 41 insegnanti, complessivamente impegnati presso le scuole in parola, due soltanto fruiscono di pensione.

Dal 10 al 30 maggio, a seguito dell'accertata malattia dell'insegnante di matematica della classe quarta ginnasio, tale disciplina venne in effetti affidata, per la durata complessiva di appena 7 ore, a 3 docenti diversi; la circostanza è da ritenere, tuttavia, irrilevante, tenuto conto che il docente sostituito — il quale riprese, peraltro, servizio il giorno 30 maggio, come si desume dal registro di classe — alla data in cui era stato colto da improvviso malore (infarto) aveva già portato a termine lo svolgimento dell'intero programma.

Quanto, infine, all'entità delle rette poste a carico degli allievi, la questione è di esclusiva competenza dell'ente gestore e le relative controversie sono soggette, com'è noto, alle norme disciplinanti i rapporti di natura privatistica.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(15 ottobre 1984)

FRASCA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza che, dopo quanto disposto nel giugno 1984 in merito alla so-

spensione del funzionamento del Convitto statale per sordomuti di Gallina di Reggio Calabria, il facente funzioni di rettore e gli istitutori, sprovvisti del prescritto titolo di specializzazione, d'accordo con alcuni compiacenti e interessati sindacalisti e politici, stanno svolgendo intense macchinazioni per far revocare il provvedimento stesso di soppressione, gonfiando all'uopo il numero degli allievi iscritti per l'anno scolastico 1984-1985;

se è stata fatta accertare la veridicità delle domande di iscrizione al Convitto stesso, in quanto risulta che alcuni nominativi sono di allievi della scuola media (che colà non esiste), altri sono tuttora ospiti di altri istituti per sordomuti ed altri ancora sono inseriti nelle scuole elementari e materne ordinarie che frequentano già regolarmente;

se non ritiene inopportuna, illegale ed immorale la eventuale riapertura della scuola materna del suddetto Convitto, dove mancano docenti e personale femminile qualificati per curare ed assistere le creature che si insiste di far accogliere;

se non ritiene, infine, inammissibile ed anacronistico lo spreco di denaro pubblico, nel mentre lo Stato combatte strenuamente l'inflazione, nel caso si dovesse far continuare il funzionamento dello stesso Convitto, da anni preda di sfollamento e di desolazione;

se è a conoscenza che il comune di Reggio Calabria, per carenza di altri locali, ha già destinato gli immobili del medesimo Convitto alla istituenda facoltà di agraria, tanto che i lavori di restauro relativi sono in fase di ultimazione;

se è, ancora, a conoscenza che i 9 piccoli ospiti (di cui 2 della provincia di Cosenza) rimasti nel Convitto stesso, qualora non fosse possibile il loro inserimento nelle scuole ordinarie, potrebbero trovare ospitalità nei vicini istituti per sordomuti di Messina e di Catanzaro.

(4 - 01124)

(2 agosto 1984)

RISPOSTA. — In ordine all'interrogazione in oggetto, si comunica che questo Ministero, in data 25 giugno 1984, ha sospeso, per l'anno scolastico 1984-85, ogni attività presso il Convitto statale per sordomuti di Gallina, a causa dell'esiguo numero di allievi frequentanti quel Convitto.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(8 novembre 1984)

FRASCA, PALUMBO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Premesso che, in occasione di una loro visita presso le carceri calabresi, i detenuti nel carcere di Locri hanno loro consegnato un documento in cui si legge testualmente: « ... qui da noi esistono ancora le torture con acqua salata, esistono aguzzini che l'essere umano lo riducono uno straccio, basti guardare al caso Marsiglia Pietro, al quale gli hanno persino storto i testicoli...; torture eseguite su minorenni (il caso Ussia Giuseppe, tredicenne, è un esempio)... », gli interroganti chiedono ai Ministri in indirizzo se non ritengono opportuno promuovere un'accurata inchiesta ministeriale per accertare la veridicità della denuncia, sia al fine di promuovere la punizione dei responsabili, qualora i fatti dovessero risultare veri, sia al fine di tranquillizzare l'opinione pubblica calabrese, la quale è rimasta fortemente turbata nell'apprendere che, nel nostro Paese, possano avere luogo episodi che, si ritiene, debbano appartenere ad un'epoca storica ormai superata.

(4 - 01201)

(27 settembre 1984)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministero dell'interno.

In merito ai fatti denunciati nella interrogazione è stata avviata dalla competente autorità giudiziaria un'inchiesta penale.

Secondo quanto ha precisato il procuratore della Repubblica di Locri, dagli atti del procedimento contro Pietro Marsiglia più 15 imputati di concorso nel sequestro di persona a scopo di estorsione in danno di Tullio Fattorusso, risulta che il predetto Marsiglia, in sede di interrogatorio reso dinanzi al pubblico ministero e al giudice

istruttore di Locri, denunciò di aver subìto torture ad opera dei carabinieri per ottenere la confessione, con conseguente proposizione di rituale esposto-querela nei confronti del tenente colonnello Giuseppe Galata, del maggiore Giuseppe Guarino e del capitano Antonio Sessa.

Dopo la restituzione degli atti dalla Procura generale alla Procura di Locri, ai sensi degli articoli 27 e 28 della legge n. 152 del 1975, seguì, da parte della Procura, l'incriminazione del querelante Marsiglia per il delitto di calunnia in danno dei citati ufficiali dei carabinieri, stanti anche gli esiti delle perizie medico-legali disposte dal pubblico ministero e dal giudice istruttore in persona del citato Marsiglia.

Detto procedimento è stato riunito a quello relativo al sequestro di persona del Fattorusso per ragioni di connessione.

Il procedimento in questione è fissato per le udienze dibattimentali davanti al Tribunale di Locri a partire dal 24 ottobre 1984.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTINAZZOLI

(10 novembre 1984)

GIANOTTI. — *Al Ministro della difesa.* — In relazione all'incidente accaduto al prototipo dell'AM-X nei pressi dell'aeroporto di Caselle il 1° giugno 1984, si chiede di conoscere:

1) le cause dell'incidente medesimo;

2) se non vi siano difetti consistenti del motore Rolls-Royce Spey MK 807,

3) se non si renda necessario fare in modo che, visto il pericolo che il velivolo si abbattesse sull'abitato (rischio sventato dalla prontezza e dal coraggio del pilota collaudatore), le prove vengano compiute in un aeroporto più lontano dai centri abitati.

(4 - 00943)

(4 giugno 1984)

RISPOSTA. — L'intera vicenda che ha condotto alla costruzione dell'AM-X — dalle ragioni politiche che hanno dato l'avvio al progetto, alla scelta del modello, al programma di realizzazione e al relativo finanziamento, sino ad arrivare ai voli di collaudo, di cui il quinto effettuato il 1° giugno 1984 e conclusosi purtroppo con la morte del pilota — è stata dettagliatamente illustrata dal Ministro della difesa nel corso del proprio intervento presso la VII Commissione della Camera nella seduta del 28 giugno 1984, in occasione dell'esame in sede referente del disegno di legge avente per oggetto « Programmi di ricerca e sviluppo AM-X - EH 101 e CATRIN in materia di costruzioni aeronautiche e di telecomunicazioni », tradotto nella legge 6 agosto 1984, n. 456.

Oltre che in tale circostanza, si è avuta più volte l'occasione di riferire sulla vicenda stessa sia alla Camera che al Senato, di modo che una esposizione particolareggiata dei fatti apparirebbe ora ripetitiva.

Ciò premesso, e con specifico riferimento ai quesiti posti dall'onorevole interrogante, si fa presente che il programma AM-X fu avviato sin dal 1977 per rispondere alla esigenza, non più procrastinabile, dell'Aeronautica militare di provvedere all'ammodernamento della linea da combattimento specializzata per i ruoli di appoggio alle forze di superficie e d'interdizione, con un velivolo che rispondesse in modo ottimale a tali ruoli in termini di costo-efficacia.

Il programma, inteso alla produzione, in ambito nazionale, di un nuovo caccia tattico leggero — per la sostituzione dei velivoli G 91 ed F 104/G, ma anche in grado di integrare le operazioni proprie dei caccia bombardieri Tornado e degli intercettori F 104/S — è articolato in varie fasi, corrispondenti allo studio di definizione, allo sviluppo ed alla costruzione dei prototipi con relative prove di volo e, infine, alla produzione.

Tale programma è stato presentato e discusso nelle sedi competenti ed il Parlamento ne è stato puntualmente informato.

Tutti gli atti amministrativi sono stati regolarmente trasmessi alle Assemblee legislative a cura del comitato previsto dalla legge 16 febbraio 1977, n. 38, mentre il programma stesso ha formato oggetto di ampia illustrazione presso la VII Commissione permanente della Camera e la 4ª Commissione del Senato, rispettivamente in data 8 novembre

1977 e 25 maggio 1978, da parte del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare *pro tempore*, nonchè durante la discussione del bilancio della Difesa per il 1979, presso le stesse Commissioni (16 novembre 1978 e 14 marzo 1979), da parte del Ministro della difesa dell'epoca.

Per quanto concerne l'aspetto finanziario, la fase di definizione del progetto, comprendente anche l'omologazione del motore, ha comportato un onere di spesa, sostenuto con fondi della Forza armata, per complessivi 21,3 miliardi di lire.

L'onere relativo alla fase di sviluppo — a condizioni economiche 30 giugno 1981 — ammonta a 502 miliardi e 430 milioni di lire, di cui 470 miliardi per la fase di sviluppo dei prototipi e 32 miliardi e 430 milioni di lire per l'acquisizione dei motori destinati ai prototipi.

Il finanziamento relativo ai programmi di ricerca e sviluppo è assicurato con la citata legge 6 agosto 1984, n. 456.

Quanto all'affermazione che il programma sarebbe stato parzialmente attuato prima dell'approvazione del disegno di legge relativo al finanziamento, si sottolinea che il programma AM-X ebbe inizio, come già detto, 5 anni or sono e che la copertura finanziaria della spesa sinora effettuata è stata assicurata in parte da fondi interforze e in parte da fondi previsti per l'ammodernamento dell'Aeronautica militare — facendo « slittare » altri programmi — in attesa del ripianamento con fondi previsti dalla legge *ad hoc*.

Per ciò che concerne poi la quota di partecipazione del Brasile — dal momento che quest'ultima, in base agli accordi raggiunti, è pari al 30 per cento — il programma comune consentirà all'Italia una riduzione proporzionale delle proprie spese, sia nella fase di realizzazione del progetto che nella fase di produzione.

Si precisa, a tale proposito, che le società partecipanti erano a conoscenza — per aver sottoscritto apposita clausola — del rischio economico che una eventuale mancata « copertura » di legge avrebbe comportato per esse.

Per quanto attiene alla esatta ricostruzione dell'incidente accaduto il 1° giugno 1984, si è in attesa delle conclusioni della commissione prontamente costituita con decreto ministeriale congiunto dei Ministri della difesa e dei trasporti.

Si precisa, ancora, con riguardo alla richiesta che la sperimentazione dei prototipi avvenga in un aeroporto più lontano dai centri abitati, che ogni sperimentazione viene normalmente effettuata in zone opportunamente scelte, proprio perchè a più bassa densità di popolazione e non interessate al traffico aereo generale.

I velivoli in questione, pertanto, vengono ad interessare l'area metropolitana torinese tendenzialmente soltanto nella fase di atterraggio e decollo, come avviene per tutti gli aeromobili che operano da Caselle.

Si soggiunge, infine, che il problema relativo ai centri urbani venutisi a creare nel tempo a ridosso del suddetto aeroporto è comune ad ogni altro agglomerato urbano che viene a costituirsi nei pressi di ogni « polo di sviluppo », con gli eventuali rischi connessi.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(16 novembre 1984)

MOLTISANTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso e ritenuto:

che, a seguito di accertate irregolarità commesse dalla commissione giudicatrice degli esami di abilitazione per l'insegnamento di educazione fisica, riservati ai sensi della legge n. 270 del 1982, il soprintendente scolastico della Regione siciliana, con decreto 25 luglio 1984, ha annullato la prova scritta svoltasi il 3 marzo 1983 e tutti gli atti conseguenti della relativa procedura concorsuale;

che le irregolarità riscontrate consistono nel fatto che la « commissione d'esame dall'8 al 12 marzo 1983 ha proceduto alla correzione degli elaborati scritti nonostante l'assenza del presidente, rimanendo così composta da soli due membri » (così leggesi testualmente nella nota ministeriale n. 3390 del 13 luglio 1984);

che, tuttavia, il provvedimento del soprintendente scolastico, che estende l'annullamento a tutti gli atti del concorso, coinvolgendo tutti i candidati, compresi quelli che hanno conseguito l'idoneità ed hanno ottenuto l'immissione in ruolo e l'assegnazione della sede, appare palesemente illegittimo ed iniquo, dovendosi esso — nel caso — limitare unicamente alla correzione di quegli elaborati esaminati nei giorni dall'8 al 12 marzo 1983;

che il provvedimento predetto, sotto altro aspetto, appare ingiusto, non potendo la nullità di un atto colpire gli atti precedenti (prova scritta) certamente validi, nè gli atti successivi (esami orali) anch'essi validi;

che, infatti, le irregolarità riscontrate non attengono allo svolgimento degli elaborati la cui validità non è stata — e non poteva esserlo — contestata;

che, conseguentemente, non la prova scritta andava annullata, sibbene l'attività irregolare svolta dalla commissione nei giorni indicati;

che, coerentemente con la linea adottata dalla Soprintendenza con la sostituzione di due membri della commissione, alla nuova commissione avrebbe dovuto demandarsi, altresì, il compito di riesaminare gli elaborati in questione, previo annullamento, non già degli elaborati stessi, ma unicamente del giudizio formulato dalla precedente commissione;

che la sostituzione dei due commissari, dopo indagini ispettive protrattesi da maggio a luglio 1983, è stata decretata nel settembre 1983 e, nelle more della nomina dei due sostituti, sono state sospese le prove orali, affidate in seguito alla nuova commissione;

che appare strano che le irregolarità denunziate non siano state riscontrate, nè evidenziate, in sede di ispezione, essendo ovvio che in tal caso la nuova commissione avrebbe potuto sanare le irregolarità riesaminando gli elaborati, cioè rinnovando gli atti censurati;

che l'omissione di tali rilievi da parte degli organi ispettivi, certamente loro addebitabile almeno a titolo di negligenza, non può farsi ricadere sui vincitori del concorso, costretti a ripetere, in seguito all'annullamento decretato dal soprintendente con il citato provvedimento del 25 luglio 1984, tutti gli esami del concorso, compresa la prova scritta certamente valida nello svolgimento;

che, inoltre, il decreto di annullamento del concorso di cui si tratta si appalesa, sotto altro motivo, illegittimo ed inopportuno, ponendosi esso giuridicamente come atto della Pubblica Amministrazione produttivo di danni;

che, conseguentemente, ove dovesse mantenersi il provvedimento di annullamento del concorso *de quo*, i vincitori avrebbero il diritto di chiedere e di ottenere il risarcimento dei danni, invocando la responsabilità anche della Pubblica Amministrazione, oltre che dei commissari che l'hanno rappresentata;

che, in effetti, le irregolarità riscontrate attengono ad atti interni della commissione che rientrano nei limiti dei compiti ad essa affidati dallo Stato in virtù del rapporto organico che lega il funzionario all'ente pubblico;

che tale princìpio comporta la responsabilità diretta della Pubblica amministrazione che risponde solidalmente dei danni provocati a terzi per fatto e colpa esclusivi dei suoi funzionari, sol che il comportamento degli stessi rientri nell'ambito dell'attività sua propria, come è riscontrabile nella fattispecie;

che, conseguentemente, il mantenimento del provvedimento di annullamento del concorso provocherebbe azioni giudiziarie dei vincitori, che si ritorcerebbero ai danni della stessa Pubblica Amministrazione,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) se i risultati dell'ispezione disposta dalla Soprintendenza competente nel maggio 1983 abbiano fatto emergere le irregolarità poste a base del decreto di annullamento del concorso e, nel caso negativo, quali provvedimenti il Ministro intenda adottare nei confronti degli organi ispettivi che tali irregolarità, certamente sussistenti, non hanno rilevato, nè denunziato;

2) se, atteso quanto dedotto in premessa, non ritenga opportuno, giusto e conforme ad equità annullare nella forma dell'autotela il provvedimento della Soprintendenza scolastica della Regione siciliana del 25 luglio 1984, al fine di evitare che lo Stato possa essere dichiarato responsabile del comportamento illegittimo dei suoi funzionari e dei danni patrimoniali e morali che verrebbero a subire i vincitori del concorso, ove il provvedimento predetto dovesse essere mantenuto in vita;

3) se non ritenga di adottare, pertanto, un provvedimento di sanatoria che, rispettando la validità delle prove scritte e di quelle orali, si limiti a restituire legittimità ai soli atti formalmente illegittimi, e cioè alla valutazione degli elaborati scritti espressa dalla commissione nei giorni dall'8 al 12 marzo 1983, demandando ad apposita commissione il compito del riesame degli elaborati stessi e riaprendo i termini per l'ammissione alle prove orali di quei candidati che, a giudizio della commissione, avranno superato la prova scritta;

4) se non ritenga conforme a giustizia di aderire all'orientamento giurisprudenziale che, *in subiecta materia,* sembra ormai consolidato, nel senso già espresso da non pochi Tribunali amministrativi regionali e dal Consiglio di Stato, anche in decisioni recenti, e cioè che « l'accoglimento in sede giurisdizionale della censura di errata valutazione da parte della commissione giudicatrice della prova scritta di un concorso comporta l'obbligo di rinnovare la valutazione ritenuta viziata, non già l'annullamento e la rimozione di tutti gli atti della procedura concorsuale »;

5) se non ritenga opportuno, in subordine e sempre ai fini di garantire nella forma dell'autotutela la Pubblica Amministrazione ed i 200 vincitori del concorso *de quo,* sospendere ogni determinazione in ordine all'espletamento di un nuovo concorso, in attesa che sul caso si pronunzi il giudice amministrativo ritualmente adito, anche al fine di evitare le insanabili, gravi conseguenze che scaturirebbero da una sentenza che annullasse eventualmente il provvedimento del soprintendente impugnato.

(13 settembre 1984) (4 - 01154)

RISPOSTA. — In ordine all'annullamento, da parte del soprintendente scolastico regionale per la Sicilia, degli atti relativi alla sessione riservata di esame, indetta a norma dell'articolo 35 della legge 20 maggio 1982, n. 270, per il conseguimento dell'abilitazione per la classe 26 (educazione fisica negli istituti secondari di secondo grado), si ritiene opportuno premettere che, in un primo tempo, e precisamente nel maggio dello scorso anno, furono sospese soltanto le prove orali della sessione medesima, a seguito dell'intervento della Procura della Repubblica di Palermo, conclusosi con l'incriminazione di due docenti dell'apposita commissione giudicatrice.

Infatti, le prime indagini ispettive, all'epoca condotte, non evidenziarono elementi probatori atti ad inficiare la validità delle prove già effettuate, tanto che questo Ministero, nel disporre la ricostituzione della commissione, previa sostituzione dei due docenti incriminati, ebbe a comunicare al citato soprintendente che gli atti concorsuali, espletati fino a quel momento, avrebbero conservato la loro piena validità fino a quando non fossero emersi fatti o circostanze inoppugnabilmente determinanti o pronunce giurisdizionali. Ed in effetti le prove orali furono riprese e portate a compimento entro il 14 settembre 1983.

Senonchè, a seguito di un successivo intervento della Magistratura — causato dal fatto, dalla stessa rilevato, che dall'8 al 12 marzo 1983 la commissione esaminatrice aveva proceduto alla correzione degli elaborati scritti nonostante l'assenza del presidente — il Ministero ritenne di dover disporre ulteriori accertamenti ispettivi. A conclusione di questi ultimi accertamenti, l'avvenuto riscontro di vizi di legittimità, tali da inficiare le operazioni della commissione esaminatrice, indusse il soprintendente scolastico, su invito del Ministero, a disporre, con proprio decreto n. 7725, del 25 luglio 1984, l'annullamento della prova scritta, a suo tempo effettuata, e di tutti gli atti conseguenziali, ed a fissare, nel contempo, la nuova data di svolgimento della prova medesima.

Le determinazioni come sopra adottate si sono rese necessarie in quanto la correzione degli elaborati effettuata in violazio-

ne delle norme, che prescrivono la compresenza di tutti e tre i membri della Commissione, ne altera il normale funzionamento in forma collegiale (in particolare nel caso di giudizi contrastanti espressi dai singoli componenti) e si concretizza quindi in vizi non certamente sanabili.

Nè sarebbe stato possibile, così come ha suggerito la signoria vostra onorevole, procedere all'annullamento della sola attività irregolare della commissione e sottoporre a nuova valutazione la prova scritta in precedenza effettuata; al riguardo occorre, infatti, tener presente che gli elaborati erano già stati identificati e che, nella eventualità di una loro ulteriore valutazione, sarebbe venuta meno la garanzia dell'anonimato, espressamente prescritta dalla normativa vigente.

In presenza, pertanto, della situazione determinatasi, l'Amministrazione non poteva, per ovvie ragioni di pubblico interesse, che porre in essere la procedura di annullamento di tutti gli atti concorsuali.

Si fa comunque presente che il Ministero si è preoccupato di evitare che ai docenti rimasti coinvolti nella vicenda potesse derivare un danno irreparabile: infatti si è disposto che, nelle more del completamento della sessione in parola, tutti i candidati siano mantenuti in servizio come previsto dagli articoli 36 e seguenti della succitata legge n. 270 e conservino la sede alla quale erano stati precedentemente assegnati.

Inoltre, ai soli fini della utilizzazione, ai partecipanti alla suindicata sessione riservata è riconosciuto, con riserva, lo *status* di docenti di ruolo.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(6 novembre 1984)

ORCIARI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che i collegamenti viari con il centro Italia e Roma sono carenti in particolare per quanto concerne la zona di Senigallia, noto centro turistico internazionale, della valle del Misa, Arcevia, Sassoferrato, eccetera;

premesso, altresì, che l'argomento, da anni in discussione senza risultati positivi, potrebbe trovare adeguata soluzione con la ristrutturazione, la sistemazione e l'allargamento della strada statale n. 360;

considerato che un convegno promosso di recente dalla locale associazione dei Comuni e dalla Provincia di Ancona ha ribadito la necessità e l'urgenza di trovare all'annoso problema la soluzione desiderata, resa possibile dalla dichiarata disponibilità della Provincia di Ancona e del competente Assessorato ai lavori pubblici della stessa di procedere alla progettazione esecutiva a proprio carico della strada statale in esame, progettazione già in fase di avanzata preparazione;

nel rilevare la necessità che ad opera dei Comuni interessati e della Provincia siano coinvolte all'iniziativa l'ANAS, titolare delle competenze sulla strada in questione, e la Regione Marche,

si chiede di conoscere quali prospettive di finanziamento possa avere la sistemazione della strada statale n. 360, che non è certamente una grande arteria, ma che nel contesto dell'economia della provincia di Ancona ha la sua importanza, vista la carenza di collegamenti viari statali.

Si chiede, altresì, se il piano decennale per la viabilità (legge n. 531), che non prevede interventi a favore dell'arceviese, possa essere modificato nel senso di riconsiderare la posizione della strada statale n. 360, tenuto conto del fatto che ingiustamente la stessa è stata esclusa da ogni valutazione a fronte di altre tratte di strade nel territorio nazionale, di uguale importanza, che hanno potuto beneficiare di un trattamento migliore.

(4 - 00562)

(8 febbraio 1984)

RISPOSTA. — In relazione all'interrogazione in oggetto si fa presente che questa Amministrazione non è a conoscenza di iniziative progettuali da parte della provincia di Ancona o di altri enti riguardanti la sistemazione della strada statale n. 360, «Arceviese».

Tale arteria, inoltre, non risulta classificata tra le infrastrutture viarie di grande comunicazione e pertanto non sono previsti

finanziamenti, nella proposta di piano decennale, inerenti ai lavori da eseguirsi lungo la strada statale in questione.

Per quanto riguarda, infine, la richiesta modifica del piano decennale, nel senso di inserire la strada statale n. 360 fra le arterie classificate infrastrutture viarie di grande comunicazione, si precisa che tale eventualità potrà essere valutata solo in sede di esame del ripetuto piano decennale da parte delle Camere.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(16 novembre 1984)

ORCIARI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che l'esigenza di rettificare la curva della strada statale n. 16 nel tratto Ciarnin-Fornaci, in territorio del comune di Senigallia, venne presa in considerazione dall'ANAS più di 20 anni or sono perchè, a causa dell'intenso traffico che vi si svolge e dello strano andamento del terreno sul quale si sviluppa la strada, si verificano numerosissimi incidenti stradali, molti dei quali mortali;

che il progetto allora redatto dall'ANAS, del costo di alcune decine di milioni, non ebbe corso per motivi che non si riuscirono a conoscere ufficialmente, ma che lasciarono interdetta la popolazione interessata;

che nei contatti successivi avuti dagli amministratori del comune direttamente con il direttore generale dell'ANAS furono date assicurazioni circa l'impegno a definire l'annoso problema, che si trascina, come già detto, dal 1962;

che dal voluminoso fascicolo sull'argomento emerge che in proposito il comune ricevette continue assicurazioni di soluzione del problema da parte di Ministri, Sottosegretari e Direzione dell'ANAS;

che il progetto redatto dall'ANAS nel 1980 comportava una spesa di lire 420 milioni, salita, con l'aggiornamento dei costi del progetto, effettuato il 13 aprile 1982, a lire 924.327.700;

che il suddetto ultimo progetto aggiornato ha ottenuto l'approvazione del Comitato tecnico compartimentale dell'ANAS di Ancona nel marzo del 1983;

che la pratica, inviata a Roma il 9 giugno 1983, con nota n. 11982 (oggetto: eliminazione di viziosità planivolumetriche fra i chilometri 274+895 e 276+195 in località Ciarnin di Senigallia), è tuttora ferma presso la Direzione generale dell'ANAS senza che della stessa si sia saputo più nulla;

che il comune di Senigallia da oltre un anno ha sospeso i lavori di completamento di una importante strada di scorrimento nei pressi dell'abitato non potendosi collegare con la strada statale a causa della mancata esecuzione dei lavori ANAS,

tutto ciò premesso, si chiede di conoscere quando la pratica potrà concludersi e cioè quando le promesse di finanziamento dell'opera, che, si ripete, permanendo le condizioni attuali, è causa di frequenti incidenti e di varie vittime, saranno concretamente attivate al fine di concludere positivamente una pratica che, per varie vicende, dal 1962 è tuttora insoluta.

(4 - 00575)

(9 febbraio 1984)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto si fa presente che, a causa delle scarse disponibilità di bilancio, a tutt'oggi non è stato possibile finanziare i lavori da eseguirsi lungo il tratto di strada statale n. 16, « Adriatica », compreso tra i chilometri 274+895 e 276+195, in località Ciarnin, di cui alla perizia già esaminata favorevolmente dal competente comitato tecnico amministrativo compartimentale dell'ANAS in data 17 marzo 1983.

Si assicura comunque che si provvederà al finanziamento dei lavori di cui trattasi non appena saranno disponibili i fondi sull'apposito capitolo di bilancio dell'ANAS per il prossimo esercizio finanziario 1985.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(16 novembre 1984)