SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

n. 91

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 30 marzo al 5 aprile 1983)

INDICE

BARSACCHI, SIGNORI: Sui motivi della esclusione dell'autostrada tirrenica dal programma di interventi predisposto dal Ministero dei lavori pubblici (2877) (risp. NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 2204

BENEDETTI: In merito all'organico del personale che opera nella Pretura di Fermo (3533) (risp. DARIDA, *ministro di grazia e giustizia*) 2204

BERTONE: Sulla necessità di provvedere con urgenza al potenziamento del molo di Lerici (3365) (risp. NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*) 2205

BONIVER: In merito alla chiusura della 1ª classe del liceo musicale sperimentale presso il Conservatorio di Milano (3224) (risposta FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2205

BOZZELLO VEROLE: Circa il dirottamento su Milano-Malpensa di voli Torino-Roma e viceversa (3216) (risp. CASALINUOVO, *ministro dei trasporti*) 2206

Sui ritardi e cancellazioni dei voli che fanno capo all'aeroporto di Torino (3289) (risposta CASALINUOVO, *ministro dei trasporti*) 2206

CALARCO: Per l'apertura di un'inchiesta nei confronti di « Civilavia » in relazione alla pessima agibilità della pista n. 15 dell'aeroporto di Reggio Calabria, con particolare riferimento al fortunoso atterraggio di due aerei dell'ATI il 13 e il 19 gennaio 1981 (2306) (risp. CASALINUOVO, *ministro dei trasporti*) 2209

D'AMICO: In merito all'ammissione a finanziamento di un programma aggiuntivo di progetti esecutivi di opere pubbliche di irrigazione da eseguirsi nel territorio della regione Abruzzo (1792) (risp. SIGNORILE, *ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) *Pag.* 2210

FLAMIGNI: Sull'assassinio del detenuto Cosimo Landa, accoltellato nel carcere circondariale di Brindisi (3418) (risp. DARIDA, *ministro di grazia e giustizia*) 2211

Sui detenuti deceduti negli istituti di prevenzione e pena nel 1982 (3579) (risp. DARIDA, *ministro di grazia e giustizia*) 2211

ROMEO: In merito alla grave crisi occupazionale determinatasi in Puglia nel settore delle costruzioni (2629) (risp. NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*) 2216

SCHIANO: Per la modifica dell'ordinanza ministeriale che non riconosce valore al titolo di logopedista ai fini dell'inserimento nelle graduatorie speciali per l'insegnamento agli alunni handicappati (3439) (risposta FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2216

VITALE Giuseppe: Circa la gravissima situazione venutasi a determinare nel comune di Raddusa, in provincia di Catania, per la viabilità esterna e, quindi, i collegamenti con Catania e con le sedi delle strutture sanitarie, cioè Ramacca e Pelagonia (2305) (risp. NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*) 2217

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200) — 4

BARSACCHI, SIGNORI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato l'esclusione dell'autostrada tirrenica dal programma di interventi predisposto dal Ministero, tenuto conto che detta opera presenta un grado di priorità pari a quello di altre opere ivi previste.

(4 - 02877)

(29 aprile 1982)

RISPOSTA. — Con legge 12 agosto 1982, n. 531 è stato approvato il « Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale ».

Il provvedimento che, in deroga all'articolo 18-*bis* della legge 16 ottobre 1975, n. 492, autorizza la realizzazione di alcune autostrade o di tratte autostradali, all'articolo 9 non prevede una realizzazione immediata dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, ma subordina la stessa all'emanazione di un disegno di legge che ne indichi le condizioni economiche e finanziarie.

La ragione è senz'altro da individuare nell'elevatissimo costo dell'infrastruttura da realizzare (sulla base di una stima effettuata nell'anno 1981, esso infatti ascende ad oltre 2.000 miliardi), per cui occorre un impegno finanziario notevolissimo, tale da non poter essere affrontato, se non attraverso una successiva disposizione legislativa che indichi i tempi di esecuzione dell'opera e ne assicuri il finanziamento.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

29 marzo 1983

BENEDETTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia* — Premesso:

che la soppressione di un posto nell'organico dei magistrati della Pretura di Fermo, con riduzione — disposta nel 1980 e allora motivata in un contesto di generali necessità — di tale organico da 3 a 2 unità, ha finito per rendere pressochè insostenibile la situazione del carico di lavoro in quella Pretura per l'aumento rilevante delle pendenze penali e civili e soprattutto delle cause previdenziali, il cui numero, in costante aumento, richiede per la sola udienza di discussione un impegno costante e per di più insufficiente di due giorni alla settimana;

che nella recente relazione del procuratore generale presso la Corte d'appello delle Marche è stato rilevato che gli apprezzabili fini della legge sul processo del lavoro — misura di anticipazione, del resto, della riforma processuale civile — potranno essere integralmente soddisfatti con assegnazione alle principali Preture delle Marche di altri magistrati, laddove per la Pretura di Fermo si tratta di restituzione di un posto soppresso;

che dalla tabella B allegata al decreto ministeriale 6 agosto-4 ottobre 1982, avente ad oggetto « piante organiche del personale delle carriere direttiva e di concetto delle cancellerie e segreterie giudiziarie », risulta invariata, con il complessivo numero di 3 unità, la pianta organica dei cancellieri presso la stessa Pretura e aumentata di una sola unità, da 2 a 3, quella dei segretari,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative intende assumere il Ministro, nell'ambito dei suoi poteri e delle disponibilità ancora consentite dal citato decreto ministeriale — che ha accantonato 125 dei 1.400 posti portati in aumento per il personale delle cancellerie — perchè sia disposta la restituzione alla Pretura di Fermo del posto di organico di magistrato già soppresso e perchè sia aumentato di una unità l'organico dei cancellieri, portandosi lo stesso da 3 a 4 unità, e di una ulteriore unità, rispetto alle stesse previsioni del decreto ministeriale in oggetto, l'organico dei segretari, portandosi così lo stesso da 2 a 4 unità.

(4 - 03533)

(8 febbraio 1983)

RISPOSTA. — L'organico della Pretura di Fermo è composto da 2 magistrati, 3 cancellieri, 3 segretari e 4 coadiutori a fronte di un indice di lavoro rispettivamente di 2,82; 2,58; 2,96; 4,52.

Il personale, quindi, se pur lievemente carente nel ruolo della Magistratura, appare, tuttavia, nel quadro di una valutazione complessiva degli uffici giudiziari del Paese, suffi-

cientemente idoneo a fronteggiare l'attuale carico di lavoro.

Nella critica situazione generale degli organici, risulterebbe comunque assai difficile, nell'attuale momento, aderire a richieste di potenziamento del personale della Pretura in esame, anche in considerazione della carenza ben più rilevante che denotano altri uffici giudiziari.

Allo scopo di risolvere in via generale ogni difficoltà presso questa Amministrazione è stata di recente costituita una commissione mista, composta da membri designati dal Consiglio superiore della magistratura e da rappresentanti del Ministero di grazia e giustizia, con il compito di procedere alla revisione delle piante organiche dei magistrati, per adeguarle alle attuali esigenze.

In tale sede sarà valutata anche la posizione della Pretura di Fermo.

Il Ministro di grazia e giustizia
DARIDA

29 marzo 1983

BERTONE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se sia informato dei danni che le recenti mareggiate hanno provocato all'abitato di Lerici (La Spezia) e quali provvedimenti intenda assumere di fronte alla reiterata dimostrazione della urgentissima necessità di provvedere alla realizzazione del potenziamento del molo di Lerici e, in particolare, come si chiede, di affrettare l'approvazione del relativo progetto generale che è all'esame del Ministero e di appaltarne il primo stralcio.

(4 - 03365)

(24 novembre 1982)

RISPOSTA. — I progetti generale e di stralcio dei lavori di prolungamento della diga frangiflutti a difesa dell'abitato di Lerici, dell'importo rispettivo di lire 4.5000 milioni e lire 1.998 milioni, rielaboratori ed aggiornati dall'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Genova in conformità del parere espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sono stati ritrasmessi al predetto consesso per il prescritto pronunciamento, dopodichè, se l'esito sarà favorevole, verranno sottoposti all'esame dell'apposita commissione per il parere sugli appalti relativi che saranno indetti da questa Amministrazione ai sensi dell'articolo 19 del decreto-legge 15 marzo 1965 n. 124 e successive leggi di conversione, modifiche e proroghe.

È d'uopo, tuttavia, far presente che le disponibilità di bilancio non consentono al momento di assicurare il finanziamento della spesa prevista per il primo stralcio in lire 1.998 milioni.

Nel frattempo l'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Genova sta provvedendo al rafforzamento delle esistenti opere di difesa dell'abitato, in base alle sottoelencate perizie, tutte approvate e finanziate:

1) Capoluogo di Lerici (perizia 2 giugno 1982, n. 2673 di lire 99.500.000);

2) Località Venere Azzurra (perizia 26 ottobre 1981 n. 2589 di lire 180.000.000);

3) Frazione di Tellaro (perizia 4 agosto 1982 n. 2698 di lire 197.000.000);

4) Frazione di S. Terenzo (perizia 26 ottobre 1982 n. 2588 lire 198.000.000).

Per quanto concerne, infine il progetto relativo ai lavori di prolungamento della diga frangiflutti di Lerici, si fa presente che sono tuttora in corso i relativi adempimenti istruttori.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

29 marzo 1983

BONIVER. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali sono i criteri che hanno ispirato il Ministero a decretare la chiusura della 1ª classe del liceo musicale sperimentale presso il Conservatorio di Milano quando l'anno didattico era già iniziato.

Tenendo conto dei gravissimi inconvenienti che questa decisione comporta per gli insegnanti, gli alunni e i genitori, si chiede se essa non possa essere revocata o, quanto meno, rimandata alla fine dell'anno scolastico appena iniziato.

(4 - 03224)

(30 settembre 1982)

RISPOSTA. — Questo Ministero, al fine di venire incontro alle esigenze delle componenti scolastiche interessate alla prosecuzione della sperimentazione a suo tempo avviata nel Liceo musicale presso il Conservatorio di musica di Milano, non ha dato alcun seguito al provvedimento di chiusura cui ha fatto riferimento l'interrogante.

Infatti, il funzionamento della prima classe sperimentale del suindicato Liceo è stato autorizzato anche per il corrente anno scolastico, fin dal 6 ottobre 1982.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

30 marzo 1983

BOZZELLO VEROLE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Considerato:

che la prassi ormai instauratasi nell'organizzazione del traffico aereo di dirottare su Milano-Malpensa i voli Torino-Roma e viceversa a causa delle avarie degli aerei internazionali che transitano per Milano, la mancanza di aeromobili e il traffico bloccato per nebbia creano insopportabili disagi ai passeggeri e ingiustificati oneri di trasporto a mezzo pullman;

che proprio in questi giorni una settantina di passeggeri, già prenotati sul volo « BM-243 » dell'ATI in partenza da Caselle alle 14,25, hanno dovuto percorrere il tratto Caselle-Malpensa in pullman per poi proseguire in aereo e che la stessa sorte è toccata ad altrettanti passeggeri del « BM-242 » che sarebbe dovuto arrivare a Caselle alle 13,45 e che, invece, è stato dirottato alla Malpensa;

che la spiegazione ufficiale della compagnia, « esigenze operative a causa di forza maggiore », non collima con quello che è realmente accaduto: infatti un « DC-10 » dell'« Alitalia », in partenza per Montreal, era fermo alla Malpensa per la mancanza di un pezzo di ricambio e si è dovuto ricorrere al dirottamento dell'aereo Torino-Roma per rifornire l'aeromobile bloccato del pezzo di ricambio,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti il Governo intende adottare per porre fine a questi discutibili disguidi nell'organizzazione del traffico aereo, che penalizzano l'utenza e sono fonti di continue rimostranze da parte del personale dell'aeroporto di Caselle, e chiede, inoltre, se tali fatti dovessero nuovamente verificarsi, che gli aerei Torino-Roma e viceversa facciano scalo alla Malpensa, evitando così ai passeggeri inutili ed insopportabili disagi.

(4 - 03216)

(29 settembre 1982)

BOZZELLO VEROLE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali iniziative intende assumere il Ministero per ovviare ai gravi problemi di ritardi e cancellazioni nei voli che fanno capo all'aeroporto di Torino.

Al proposito si fa rilevare che, negli ultimi nove mesi, esistono a torino ritardi oltre i 15 minuti nel 27 per cento dei voli effettuati, mentre nello stesso periodo il numero di voli ritardati in altri aeroporti è sensibilmente inferiore.

Ad esempio, il sistema aeroportuale milanese, che pure ha condizioni meteorologiche meno favorevoli, registra ritardi solamente nel 18 per cento dei voli effettuati.

Se ragioni tecniche possono essere comprese (« giro » macchine, equipaggi, eccetera), non lo sono altri fatti quale il già segnalato dirottamento di velivoli su Milano per ragioni completamente estranee alle necessità delle linee aeree torinesi.

Si registra, inoltre, che:

in caso di carenza di aeromobili risulta penalizzato l'aeroporto di Torino rispetto ad altri;

quando esistono condizioni meteorologiche difficili i voli su Torino vengono cancellati mentre i voli su Milano dirottati su Genova;

il passeggero torinese in questi casi viene dirottato a Genova con conseguenti oneri personali di trasporto, mentre il passeggero milanese fruisce di un normale servizio di ritorno;

in caso di ridotta attività delle compagnie aeree (ad esempio durante scioperi

del personale) i voli milanesi vengono comunque garantiti, mentre sono cancellati quelli in partenza da Torino.

Senza voler frettolosamente dedurre che Milano è privilegiata perchè base operativa delle compagnie aeree nazionali, si ritiene doveroso intervenire onde assicurare a Torino normali condizioni rispetto al traffico aereo, senza subalternità rispetto ad altri sistemi aeroportuali.

(4 - 03289)

(3 novembre 1982)

RISPOSTA. (*) — Effettivamente, il giorno 28 settembre 1982 l'aeromobile DC-10, in linea per il volo AZ 654 Roma-Milano-Montreal-Toronto, restava fermo all'aeroporto di Milano-Malpensa per un guasto al computer.

Si presentò, quindi, la necessità di provvedere in tempo utile alla sostituzione di tale strumento di bordo, disponibile solo presso i magazzini dell'aeroporto di Roma-Fiumicino, affinchè l'equipaggio del volo in argomento non superasse i limiti contrattuali d'orario di servizio.

L'eventuale superamento dei prescritti tempi d'impiego dell'equipaggio avrebbe causato il rinvio al giorno successivo della partenza del volo stesso, con un ritardo per i 270 passeggeri di circa 14 ore.

Per il sollecito ed indispensabile trasporto dello strumento in questione, poichè era decollato appena da pochi minuti un volo diretto a Milano-Linate, al momento si presentarono tre soluzioni:

far rientrare il volo appena partito, procurando ai relativi passeggeri un ritardo di non meno di un'ora in aggiunta al maggior tempo occorrente per raggiungere Milano Centro, da Malpensa piuttosto che da Linate;

utilizzare il volo successivo per Linate, da dirottare comunque a Malpensa, con il rischio, però, di dover in ogni caso rinviare all'indomani la partenza del DC-10, in quanto detto volo non dava garanzia di far rispettare i predetti tempi di impiego dell'equipaggio del DC-10;

effettuare il dirottamento del volo Roma-Torino.

Si ritenne opportuno utilizzare la terza soluzione, in quanto risultava l'unica idonea a consentire l'invio tempestivo dello strumento necessario al volo AZ 654 Roma-Toronto.

Invero, l'aereo del volo dirottato BM 242 Roma-Torino avrebbe potuto, una volta arrivato a Malpensa e soddisfatta la insorta improvvisa necessità, proseguire per Torino, evitando ai relativi passeggeri il disagio del trasferimento via terra Milano-Torino. Ma l'equipaggio di detto volo, che già proveniva dall'effettuazione di altri due voli (Roma-Catania e Catania-Roma), con l'ulteriore volo Milano-Torino veniva a compiere il quarto volo nel corso della giornata e, quindi, veniva a completare a Torino il massimo impiego di servizio nel corso della giornata.

Quindi, lo stesso equipaggio non avrebbe potuto effettuare il programmato volo BM 243 Torino-Roma e i relativo passeggeri in attesa a Torino sarebbero stati costretti a utilizzare il successivo volo Torino-Roma, soluzione, quest'ultima, che avrebbe fatto loro subire un ritardo superiore a quello che in effetti hanno subito per il trasferimento via superficie da Torino a Milano.

L'eccezionale dirottamento del volo BM 242 Roma-Torino, se, da un lato, causò ai passeggeri del relativo volo un disagio quantificabile — sotto il profilo strettamente temporale — in un ritardo di circa 150 minuti, dall'altro, evitò di prolungare da 3 a 14 ore la penalizzazione del volo AZ 654 e dei 270 passeggeri interessati.

Nel precisare che quello sopra esposto è stato l'unico dirottamento di voli Roma-Torino a causa di avarie ad altri aerei, si assicura, ad ogni modo, che la società Alitalia ha dato istruzioni al proprio ufficio coordinamento operativo di non ricorrere in futuro al dirottamento dei voli da e per Torino nell'ipotesi, peraltro remotissima, del ripetersi di tali contingenze operative.

La Direzione generale dell'aviazione civile, dal canto suo, ha ricevuto esplicito incarico

(*) Testo, sempre identico, dato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopraelencate.

di far sì che tale impegno sia inderogabilmente rispettato.

Per quanto attiene, poi, ai lamentati disservizi interessanti l'aeroporto di Torino, che risulterebbe penalizzato sia rispetto agli aeroporti di Milano, sia rispetto all'intero sistema aeroportuale nazionale, si ritiene opportuno riportare i dati statistici riguardanti i voli cancellati e ritardati, durante l'intero arco dell'anno 1982, su Torino, su Milano e sull'intera rete nazionale.

Sull'aeroporto di Torino, su 3152 voli programmati, ne sono stati concellati 157, con un'incidenza di cancellazione pari al 5 per cento; i voli effettuati risultano 2.995 e i ritardi verificatisi oltre i 15 minuti sono stati 590, con un'incidenza pari al 19,7 per cento.

Sull'aeroporto di Milano, su 14.344 voli programmati, ne sono stati cancellati 745, con un'incidenza di cancellazioni pari al 5,2 per cento; sui 13.599 voli effettuati, i ritardi verificatisi oltre i 15 minuti sono stati 3.548, con un'incidenza pari al 26,1 per cento.

Sull'intera rete nazionale, su 84.995 voli programmati ne sono stati cancellati 1949, con un'incidenza di cancellazioni pari al 2,3 per cento; sugli 83.006 voli effettuati, i ritardi verificatisi oltre 15 minuti sono stati 17.723, con un'incidenza del 21,4 per cento.

Dai dati sopraindicati si evince chiaramente che per Torino l'indice di ritardi è inferiore a quello di Milano e a quello dell'intera rete nazionale.

Per quanto si riferisce alle influenze negative esercitate sull'andamento dei voli da avverse condizioni meteorologiche, si fa presente che, sempre nel corso dell'intero anno 1982, sono stati cancellati per avverse condizioni atmosferiche 102 voli su Torino, 626 voli su Milano, 1147 voli sull'intera rete nazionale.

In termini percentuali, mentre le cancellazioni afferenti al globale di rete sono state dell'1,3 per cento, per Torino si è trattato del 3,2 per cento e per Milano del 4,4 per cento.

Emerge, pertanto, che le cancellazioni per cause meteorologiche interessanti Torino sono state percentualmente minori di quelle che hanno inciso su Milano, anche se superiori alla media della rete nazionale.

Quanto sopra è facilmente spiegabile se si tiene presente, da un lato, la differente situazione meteoclimatica di Milano e di Torino particolarmente critica rispetto a quella degli altri aeroporti nazionali, dall'altro lato considerando che nell'indice medio della rete nazionale intervengono positivamente le situazioni di aeroporti nazionali ubicati nelle zone centro-meridionali, nelle quali le condizioni meteorologiche avverse sono praticamente sconosciute.

I vettori aerei nazionali hanno fatto presente che in tema di dirottamenti per cause meteorologiche non esistono scelte preferenziali, nel senso che, ove debbano essere operati dirottamenti, tale evento colpisce tutti i voli diretti sull'aeroporto divenuto impraticabile.

Nella fattispecie il naturale scalo alternativo per gli aeroporti di Linate e di Torino è in primo luogo quello della Malpensa, sovente praticabile quando i predetti aeroporti non lo sono.

In condizioni meteoclimatiche particolarmente avverse, i voli programmati sia su Torino che su Milano vengono dirottati su Genova; in tale eventualità, non risulta che siano praticate discriminazioni operative a sfavore dei voli programmati su Torino.

In ogni caso, questo Ministero ha già rappresentato ai vettori nazionali — e non mancherà di farlo in futuro, ove necessario — l'esigenza di curare l'utenza che fa capo all'aeroporto di Torino con la massima attenzione, al fine di evitare i disservizi che talora si sono rilevati.

Ad ogni modo, è risultato che, nel corso del 1982, 18 voli interessanti Torino sono stati dirottati sull'aeroporto di Genova.

Sempre nel corso del 1982, sono stati cancellati per sciopero 8 voli su Torino, pari allo 0,2 per cento dei voli programmati, e 51 su Milano pari allo 0,3 per cento. Tali dati risultano percentualmente in linea con quelli operativi globali di rete, dai quali risulta che, per la stessa causale e per lo stesso periodo, sono stati cancellati 223 voli, pari allo 0,3 per cento dei voli programmati.

Infine, in linea generale, si può affermare che, in caso di carenza di mezzi, non si è mai

penalizzato l'aeroporto di Torino rispetto ad altri aeroporti.

In caso di dirottamento per condizioni meteorologiche avverse, con conseguente chiusura dell'aeroporto di destinazione, sia gli utenti torinesi che quelli milanesi vengono trasferiti via superficie, senza alcun onere personale di trasporto.

Quando il volo è cancellato per chiusura aeroportuale o sciopero del personale, viene data la possibilità al passeggero di cambiare il proprio biglietto per uno scalo alternativo e operativo del nord Italia.

In questo caso il trasferimento alla propria città di destinazione è a carico dell'utente.

Il ministro dei trasporti
CASALINUOVO

24 marzo 1983

CALARCO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che, il 13 ed il 29 gennaio 1981, due « DC-9 » dell'ATI in servizio sulla tratta Roma-Reggio Calabria, dopo l'atteraggio notturno, sono andati fuori pista oltre la testata per cause che ancora non sono state ufficialmente comunicate;

che, nonostante le reiterate sollecitazioni della direzione dell'aeroporto, le interrogazioni parlamentari e soprattutto i due gravi incidenti sopra riferiti che per puro miracolo non si sono risolti in altrettante sciagure, la direzione di « Civilavia » non ha proceduto a tutt'oggi, al collaudo del sistema VASIS già installato sulla pista n. 15 dell'aeroporto di Reggio Calabria.

L'interrogante chiede di conoscere se il Ministro intenda o meno aprire un'inchiesta nei confronti di « Civilavia », anche in riferimento alla mancata consegna alla direzione dell'aeroporto della pista n. 15, già ultimata da molti mesi.

L'interrogante fa, inoltre, presente che, nella deprecabile ipotesi di un mancato sollecito intervento per il collaudo del VASIS, non gli resterebbe altra strada da seguire che quella di adire la Procura della Repubblica di Reggio Calabria perchè valuti in sede penale concrete ipotesi di reato a carico della direzione di « Civilavia ».

(4 - 02306)

(21 ottobre 1981)

RISPOSTA. — In merito agli episodi verificatisi il 13 ed il 29 gennaio 1981 quando due aeromobili DC-9 della compagnia ATI sono usciti fuori della pista, denominata 15/33, dell'aeroporto di Reggio Calabria, si fa presente che, a seguito di un sopralluogo effettuato dopo gli episodi citati, si constatò che la pista, pur presentando il tappeto superficiale uno stato di degrado dovuto al naturale invecchiamento e tracce di gommatura, si trovava comunque in condizioni di agibilità, seppure non perfette.

Fu pertanto predisposto un intervento urgente per eliminare le cause che impedivano di operare sulla pista in condizioni di perfetta sicurezza e, in data 5 marzo 1981, a seguito di un nuovo sopralluogo effettuato con i rappresentanti della società ATI e il direttore dell'aeroporto, si è constatato che erano state ripristinate le perfette condizioni di operatività.

Per quanto concerne l'intervento per il collaudo dell'impianto VASIS, si fa presente che esso è stato riposizionato dopo il completamento dei lavori di prolungamento della pista 15/33, sulla testata 15. Per quanto la verifica tecnica e l'omologazione della nuova posizione abbiano presentato problematiche particolari in considerazione delle condizioni di agibilità dell'aeroporto, il 23 marzo 1981 si potè dichiarare funzionante l'impianto.

Infine, si precisa che nessuna consegna della pista 15/33 doveva essere fatta alla direzione dell'aeroporto, in quanto, ultimati e collaudati i lavori di prolungamento della pista, questa, con le nuove caratteristiche di operatività, è stata pienamente aperta al traffico.

Il ministro dei trasporti
CASALINUOVO

24 marzo 1983

D'AMICO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Premesso:

che, a quanto risulta, il presidente della Regione Abruzzo, con nota 23870 del 26 settembre 1980, ha chiesto l'ammissione a finanziamento di un programma aggiuntivo di progetti esecutivi di opere pubbliche di irrigazione da eseguirsi nel territorio di detta regione, segnalando nel contempo l'urgenza del finanziamento anche di una serie di perizie, studi e ricerche ritenuti indispensabili per una razionale esecuzione delle opere programmate;

che la parte di programma di opere relative alle aree ricomprese nella giurisdizione dei consorzi di bonifica alto Sangro e frentana, per le conseguenze delle trasformazioni che in dette aree vanno derivando dai grossi insediamenti industriali colà in atto, appare meritevole di più sollecita attuazione;

che il finanziamento delle perizie finalizzate al reperimento delle risorse idriche per l'irrigazione dei bacini del Moro e del Feltrino ed alla redazione del piano generale di trasformazione ed utilizzazione irrigua del relativo comprensorio, per l'esigenza di interventi promozionali dello sviluppo agricolo di territori particolarmente suscettivi, è da considerare ugualmente indifferibile,

l'interrogante chiede di conoscere gli intendimenti che in proposito esistono, sollecitando l'assunzione di favorevoli determinazioni.

(4 - 01792)

(5 marzo 1981)

RISPOSTA. — La Cassa per il Mezzogiorno ha reso noto che la definizione ottimale della utilizzazione delle risorse idriche a servizio dei comprensori irrigui e delle utenze industriali ricadenti amministrativamente nella regione Abruzzo è stata studiata nell'ambito dei cosiddetti « sistemi idrici » appresso indicati: Tronto, Abruzzo nord, Abruzzo sud, Biferno e del sottosistema Fucino.

Il valore globale della domanda d'acqua ad uso irriguo nel lungo termine risulta di 410,7 millimetri cubi, per 126,146 ettari serviti, mentre il fabbisogno industriale totale, comprensivo delle industrie « fuori agglomerato », ammonta complessivamente a 314,3 millimetri cubi.

Nel sottosistema Abruzzo sud-Biferno, limitatamente all'area abruzzese, ricadono i comprensori del Sangro, dell'Osento, del Sinello e del sinistra Trigno: il fabbisogno irriguo risulta di 101,6 millimetri cubi (25.096 ettari) nel lungo termine.

Le utenze industriali sono rappresentate dai nuclei industriali dell'ASI Sangro e dell'ASI Vastese per un fabbisogno totale, comprensivo di quello « fuori agglomerato », di 127,6 millimetri cubi nel lungo termine.

Per soddisfare la suddetta domanda irriguo-industriale, è prevista l'utilizzazione delle fluenze del fiume Sangro derivate alla esistente traversa di Serranella, delle fluenze modulate dagli invasi di Gissi sul fiume Sinello, di Riguardata sul fiume Osento (quest'ultima è alternativa alla alimentazione dello « Schema Sangro-Trigno-Puglia »), di Calenza sul fiume Trigno, di Chiauci sul fiume Trigno, di Carunchio sul fiume Treste, e infine delle fruenze in transito alle traverse di S. Giovanni Lipioni e di Pietrafracida sul fiume Trigno.

Dette risorse idriche sono destinate al servizio dei comprensori irrigui del Sangro, dell'area collinare in sinistra Sangro, delle zone collinari di Atessa, Paglietta e Valle Gogna, dell'Osento, del Sinello, della comunità montana del Sinello e del sinistra Trigno, nonchè degli agglomerati industriali dell'ASI Sangro, di S. Salvo, di Valle Treste, di Valle Trigno, di Punta Penna e Val Sinello.

Lo « Schema idrico della Valle Frentana » prevede la costruzione della diga e relativo adduttore sul fiume Feltrino a Sabbioni della capacità utile di 6 millimetri cubi, la costruzione dell'adduttore in derivazione dalla traversa di Serranella o in alternativa in derivazione dall'invaso sul fiume Gogna (lunghezza presunta km. 20) per soddisfare il fabbisogno irriguo nel lungo termine di 62 millimetri cubi (13.785 ettari) dei comprensori del Sangro, della zona collinare sinistra Sangro, della bassa Valle Osento, della Valle

Gogna, delle zone collinari di Atessa e Paglietta, nonchè per soddisfare il fabbisogno industriale di 54,3 millimetri cubi dell'ASI Sangro.

Il finanziamento delle perizie-studio finalizzate alla fattibilità delle opere sopra indicate è già avvenuto (luglio 1982) e gli enti concessionari sono stati anche sollecitati a espletare gli adempimenti loro richiesti in ordine all'esecuzione delle relative indagini e progettazioni.

Per quanto riguarda il finanziamento dei lavori, si fa presente che esso è subordinato alla predisposizione e successiva approvazione dei relativi programmi per la regione Abruzzo, nell'ambito delle assegnazioni che verranno destinate all'intervento straordinario.

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
SIGNORILE

26 marzo 1983

FLAMIGNI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

se sono stati individuati gli autori dell'assassinio del detenuto Cosimo Landa, accoltellato durante l'ora di aria nel carcere circondariale di Brindisi;

qual è la situazione degli organici del Corpo degli agenti di custodia e del loro impiego in quel carcere e, in particolare, quanti agenti di custodia erano adibiti alla sorveglianza dei detenuti al momento e nel luogo del delitto e quanti erano i detenuti da sorvegliare;

se l'amministrazione penitenziaria si era preoccupata di controllare l'attività della camorra all'interno del carcere di Brindisi e cosa intende fare a tale proposito dopo l'efferato delitto.

(4 - 03418)

(11 dicembre 1982)

RISPOSTA. — Per il delittuoso episodio oggetto della interrogazione è stato istituito contro il detenuto Francesco Spagnoletto procedimento penale, che pende attualmente presso il giudice istruttore del tribunale di Brindisi per la formale istruttoria.

È da presumere che il delitto sia maturato negli ambienti della malavita cittadina e che non sia da mettere in relazione con l'attività di organizzazioni camorristiche, non operanti all'interno dell'istituto di Brindisi.

In seguito al fatto criminoso, è stato applicato alla sezione per giovani adulti, ove era ristretto Cosimo Landa, vittima dell'aggressione, l'articolo 90 dell'ordinamento penitenziario che consente, come è noto, in casi eccezionali, al fine di garantire l'ordine e la sicurezza dell'istituto, talune limitazioni al normale trattamento penitenziario.

La situazione del personale militare di custodia della casa circondariale di Brindisi è la seguente: su un organico fissato, alcuni anni or sono, in n. 1 maresciallo, n. 6 brigadieri e vice-brigadieri, n. 67 appuntati e guardie, sono oggi in forza n. 2 marescialli, n. 10 brigadieri e vice-brigadieri e n. 73 appuntati e guardie.

Nella sezione ove è avvenuto l'omicidio del detenuto Cosimo Landa, erano in servizio due agenti e ventisei erano i detenuti sottoposti alla loro sorveglianza.

Il Ministro di grazia e giustizia
DARIDA

29 marzo 1983

FLAMIGNI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali detenuti sono deceduti, e per quale causa o malattia, all'interno degli istituti di prevenzione e pena nel corso del 1982.

(4 - 03579)

(23 febbraio 1983)

RISPOSTA. — Si riportano, qui di seguito, i dati riguardanti i decessi di detenuti ristretti negli istituti di pena italiani nel corso del 1982.

DECESSI PER SUICIDIO

Data	Nome	Causa	Istituto
1-1-82	Ballarin Paolo	impiccagione	C.C. Venezia
11-1-82	Crisafulli Gaetano	»	C.C. Messina
28-1-82	Ben Jassin Adman M.	»	C.C. Ivrea
1-2-82	Tesser Lino	»	C.C. Treviso
15-1-82	Bergamin Claudio	»	C.C. Bassano
3-2-82	Mei Gentiluccio G.	»	O.P.G. Reggio E.
7-3-82	Sessa Valentino	»	C.R. Porto Azz.
6-3-82	Cipollaro Pietro	»	C.C. Napoli
6-3-82	Ferrara Pietro	avvelenamento gas	C.C. Pisa
22-3-82	Mulas Gonario	impiccagione	C.C. Cagliari
29-3-82	Copano Giancarlo	»	C.C. Napoli
4-4-82	Feliciani Antonio	»	C.C.N.C. Rebibbia
14-4-82	Costantino Giuseppe	»	O.P.G. Reggio E.
17-4-82	Silvestri Dionisio	»	O.P.G. Napoli
14-4-82	Litteira Giuseppe	»	C.C. Torino
19-4-82	Di Matteo Antonio	»	C.C. Ascoli
18-4-82	Michelazzi M. Letizia	»	C.C. Castiglione
20-4-82	Luffarelli Antonia	»	C.C.F. Rebibbia
4-5-82	Ascione Antonio	»	C.C. Milano
30-4-82	Rozzo Daniele	»	C.C. Milano
14-5-82	Monaco Giuseppe	»	C.C. Volterra
21-5-82	De Simone Achille	»	C.C. Napoli
1-6-82	Fattore Enzo	»	C.C. Vercelli
2-6-82	Carnevale Carmine	»	C.C. Napoli
14-6-82	Prinzi G. Battista	»	C.R. Saluzzo
20-6-82	Frezza Davide	»	C.C. Regina Coeli
28-6-82	Fanani G. Battista	»	C.C. Cagliari
28-6-82	Serra Francesco	»	C.C. Cagliari
29-6-82	Landicina Giulio	»	C.C. Treviso
7-7-82	Gregnanin Luigi	»	C. C. Torino
6-7-82	Rindone Vincenzo	»	O.P.G. Castiglione
5-7-82	Lonetti Nicola	»	C.C. Pistoia
11-7-82	Garia Mario	»	C.C. Napoli
25-7-82	Del Sere Massimo	»	C.C. La Spezia
26-7-82	Bersaglia Nicola	»	O.P.G. Aversa
9-7-82	Giudici Giuseppe	»	C.C. Pavia
11-8-82	Oliva Pasquale	»	C.C. Lanciano
14-8-82	Pinna Antonio	»	C.C. Varese
22-8-82	Portera Alfio	»	O.P.G. Barcellona
1-9-82	Fontanazza Paolo	»	C.C. Civitavecchia
12-9-82	Serra Augusto	»	C.C. Trento
12-9-82	Meneghin Giovanni	»	C.R. S. Gimignano
4-9-82	Piramollo Marcello	»	C.C. Reggio Cal.

Segue: Decessi per suicidio

Data	Nome	Causa	Istituto
10-10-82	Zappa Mario	impiccagione	C.C. Palermo
11-9-82	Casalino Leonardo	soffocamento	C.C. Piacenza
15-10-82	Zucolella Antonio	impiccagione	O.P.G. Aversa
22-10-82	Alfarabo Fulvio	»	C.C. Udine
24-10-82	Berbone Giuseppe	»	C.C. Foggia
27-10-82	Brogi Arturo	»	C.C. Bari
23-10-82	Osio Walter	»	C.M. Tione
3-11-82	Abissino Pasquale	»	C.C. Bergamo
11-11-82	Zedda Giuseppe	»	C.C. Milano
13-11-82	Raffainer Renata	»	O.P.G. Castiglione
30-11-82	Pytlik Bernard	»	C.C. Milano
6-12-82	Ferrari Lauro	»	O.P.G. Montelupo
15-12-82	Fuccello Mario	»	C.R. Spoleto
17-12-82	Smecca Giuseppe	»	C.C. Agrigento
26-12-82	Pinna Daniele	»	C.C. Cagliari
23-12-82	Fiori Filiberto	»	C.C. Montelupo

DECESSI PER OMICIDIO

3-1-82	Di Caterino Antonio	accoltellato	C.C. Viterbo
5-1-82	Regatuso Antonino	strangolato	C.C. Milano
8-1-82	Gatti Claudio	accoltellato	C.C. Pisa
1-2-82	Mottin Giovanni	»	C.C. Milano
14-2-82	De Colombi Silvio	»	C.C. Saluzzo
16-2-82	Bonaffini Felice	»	C.C. Trani
25-2-82	Marchese Pietro	»	C.C. Palermo
2-3-82	Falco Sabino	»	C.C. Milano
2-3-82	Russo Antonio	»	C.C. Milano
5-3-82	Lanzino Mario	raggiunto da proiettile	C.C. Cosenza
8-4-82	Ben Hamed Mohamed	accoltellato	C.C. Pisa
11-4-82	Serra Pier Paolo	»	C.R. Isili
22-4-82	Basciu Ignazio	»	C.R. Asinara
16-6-82	Berti Alberto	»	C.C. Pisa
7-7-82	Vangone Antonio	»	C.C. Napoli
27-7-82	Di Rocco Ennio	»	C.C. Trani
10-8-82	Palladino Carmine	strangolato	C.C. Novara
31-8-82	Bergamelli Albert	accoltellato	C.C. Ascoli Piceno
12-10-82	Finazzo Antonino	»	C.R. Favignana
9-12-82	Landa Cosimo	»	C.C. Brindisi

DECESSI PER CAUSE NATURALI

Data	Nome	Istituto
10-1-82	Pigoli Dalmazio	C.C. Mantova
14-1-82	Castaldi Ferdinando	C.C. Chiavari
9-1-82	Pizzio Elisabetta Stella Valeria	C.C. Imperia
12-1-82	Medda Afisio	C.C. Parma
27-1-82	Cattini Mauro	C.C. La Spezia
29-1-82	Iacono Vincenzo	C.C. Agrigento
3-2-82	Esposito Vittorio	C.C. Ascoli Piceno
4-2-82	Secchi Giuseppe	C.C. Cagliari
1-2-82	Riva Giuseppe	C.C. Reggio Em.
14-2-82	Ricchitelli Giovanni	C.C. Fermo
12-2-82	Cusenza Francesco	C.C. Milano
3-3-82	Marchetto Renato	C.R. S. Gimignano
20-2-82	Brescia Candido	C.M. Cropani
11-3-82	Prola Rosario Graziano	C.C. Torino
3-3-82	Fabiani Sergio	C.C. Caserta
20-3-82	Mazzù Giovanni	O.P.G. Barcellona Pozzo di Gotto
9-3-82	Minnillo Antonio	C.R. Turi
19-4-82	Caccavale Antonio	C.C. Firenze
4-4-82	Bettella Gaetano	C.C. Reggio Em.
7-4-82	Parisi Luciano	C.C. Napoli
20-4-82	Procopio Giuseppe	C.C. Roma
22-4-82	Lufino Alfredo	C.C. Roma
23-4-82	Perotto Primo	C.C. Livorno
8-5-82	De Tommaso Antonio	C.C. Napoli
9-5-82	Mazzurana Ruggero	C.C. Merano
14-5-82	Toselli Delfina	O.P.G. Castiglione Stiv.
3-5-82	Sanna Enrico	C.C. Cagliari
5-6-82	Canova Silvio	C.C. Biella
8-6-82	Morassut Gianni	C.C. Venezia
28-5-82	Utzert Raffaele	C.C. Pisa
15-6-82	Weitzel Helmut	C.C. Reggio Em.
18-5-82	Calì Giuseppe	C.C. Bari
27-5-82	Battaglia Guglielmo	O.P.G. Barcellona Pozzo di Gotto
1-7-82	Fiore Antonio	C.C. Bari
5-7-82	Galluzzo Francesco	C.C. Roma
22-6-82	Gabrielli Fabio	O.P.G. Castiglione Stiv.
12-7-82	Panfili Argonte	C.C. Roma
17-7-82	Ferretti Dino	C.C. Lecce
18-7-82	Nicolosi Sebastiano	C.C. Catania
29-6-82	Di Maro Leonardo	C.C. Napoli
27-7-82	Valcaud Dario	C.C. Biella

Segue: Decessi per cause naturali

Data	Nome	Istituto
4-8-82	Ansuim Arturo	C.C. Rebibbia
27-7-82	Camusso Oscar	C.C. Asti
20-7-82	Canestrella Massimiliano	C.C. Regina Coeli
7-8-82	Lopez Donato (deceduto presso la propria abitazione)	C.C. Bari
27-8-82	Gaetani Dario	C.C. Torino
25-8-82	Sannito Giovanni	C.C. Genova
11-9-82	Giancimino Calogero	O.P.G. Barcellona Pozzo di Gotto
11-8-82	Celaschi Bruno	C.C. Parma
27-7-82	Dettori Giovanni	O.P.G. Castiglione Stiv.
27-8-82	Peia Settimo	C.C. Torino
24-9-82	Orsenico Gian Luigi	C.R. Lonete Pozzolo
14-9-82	Cappucci Roberto	C.C. Roma
26-9-82	Ali Mugi	C.C. Napoli
25-9-82	De Paola Donato	C.C. San Remo
5-10-82	D'Urbano Giuseppe	C.C. Modena
9-10-82	De Felice Luigi	C.C. Pisa
11-10-82	D'Alessandro Marcello	C.C. Roma
24-10-82	Russo Vincenzo	C.C. Brescia
22-10-82	Millonzano Fulvio	C.C. Udine
30-10-82	Gramegna Sibeone	C.C. Bari
3-11-82	Costanzo Gaetano	C.C. Bari
6-9-82	Staiano Bellucci Antonio	C.R. Turi
11-11-82	La Mantia Ferdinando	C.C. Biella
10-11-82	Fracasso Gilberto	C.R. Porto Azz
19-11-82	Stabile Gaetano	C.C. Trapan
16-11-82	Galletti Arturo	C.C. Viterbo
10-11-82	Camaggio Nicola	C.R. Turi
22-11-82	Sartorello Cesare	C.C. Pistoia
21-11-82	Iurilli Vincenzo	C.C. Trani
10-12-82	Mattarello Renato	C.C. Palermo
6-12-82	Pinto Giuseppe	O.P.G. Barcellona Pozzo di Gotto
11-12-82	Pizzo Gonario	C.C. Palermo
3-12-82	Mazzucca Pasqualino	C.C. Milano
17-12-82	Ozdemir Feuzi	C.C. Trieste
27-12-82	Muscas Angelo	C.C. Bologna
3-12-82	Blatino Giuseppe	O.P.G. Castiglione Stiv.
31-12-82	Esposito Salvatore	C.C. Napoli
23-12-82	Serra Antonio	C.M. Somma L.

Su un totale di 158 decessi, 79 risalgono a cause naturali, 59 a suicidi e, infine, 20 ad omicidi.

Il Ministro di grazia e giustizia
DARIDA

28 marzo 1983

ROMEO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — In relazione alla grave situazione occupazionale nel settore delle costruzioni determinatasi in Puglia, si chiede di conoscere:

lo stato di attuazione dei programmi di investimenti ANAS per il 1979-81 e le prospettive per il 1982 e i prossimi anni;

quali iniziative si intendono assumere affinchè l'ANAS proceda con urgenza all'approvazione dei progetti pronti e all'avvio delle procedure per gli appalti.

(4 - 02629)

(3 febbraio 1982)

RISPOSTA. — Nel piano triennale 1979-1981 erano previsti interventi nella regione Puglia per un importo complessivo di lire 188.100.000.000.

Allo stato attuale, l'attuazione del programma risulta così distribuita:

lavori appaltati: lire 109.824.000.000;

lavori di cui si è disposto l'appalto: lire 57.049.000.000;

lavori di cui sono stati esaminati i progetti e per i quali deve essere disposto l'appalto: lire 34.730.000.000.

Peraltro i sottoelencati progetti non potranno essere appaltati poichè mancanti del decreto del Presidente della Regione Puglia circa l'approvazione della variante al piano regolatore dei comuni interessati:

strada statale n. 96 « Barese »: lavori di ammodernamento del tratto tra Bari e Modugno con caratteristiche di asse attrezzato; tale progetto è stato esaminato favorevolmente dal consiglio di amministrazione dell'ANAS per un importo di lire 8 miliardi 400.000.000;

strada statale n. 379 « Di Egnazia »: lavori per il miglioramento del tratto compreso fra la località Apani e Brindisi; tale progetto è stato esaminato favorevolmente dal consiglio di amministrazione della ANAS per un importo di lire 3.000.000.000;

strada statale n. 16 « Adriatica »: lavori per il miglioramento del tratto Monopoli-località l'Assunta; tale progetto è stato esaminato favorevolmente dal consiglio di amministrazione dell'ANAS per un importo di lire 4.000.000.000.

Infine vi sono ancora dei progetti da esaminare per un importo complessivo di lire 45.150.000.000, e precisamente:

a) strada statale n. 106 « Jonica »: lavori di ammodernamento del tratto Taranto-località Bagni Chiatona. Importo lire 14 miliardi;

b) strada statale n. 106 « Jonica »: lavori di ammodernamento tra il fiume Bradano e Marina di Ginora. Importo lire 14 miliardi;

c) strada statale n. 98 « Andriese-Coratina »: lavori di ammodernamento del tratto compreso tra il chilometro 8+500 ed il chilometro 19+800. Importo lire 8 miliardi;

d) strada statale n. 100 « Di Gioia del Colle »: lavori di sistemazione tra i chilometri 55+700 e 58+100. Importo lire un miliardo 400.000.000;

e) strada statale n. 378 « Di Altamura »: lavori di ammodernamento del collegamento Trani-Corato, compresa la variante esterna all'abitato di Corato. Importo di lire 5.000.000.000;

f) strada statale n. 16 « Adriatica »: lavori di costruzione del ponte sul fiume Ofanto a servizio tangenziale Barletta. Importo lire 2.000.000.000;

g) strada statale n. 16 « Adriatica »: lavori di costruzione dell'area di svincolo zona Japigia-Triggiano. Importo lire 750.000.000.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

29 marzo 1983

SCHIANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che i corsi per la formazione dei logopedisti per il *curriculum* degli studi, per la durata triennale, per l'accesso a numero

chiuso sono da ritenere altamente qualificanti;

che, peraltro, l'articolo 10 dell'ordinanza ministeriale n. 125 del 26 aprile 1982 non riconosce valore al titolo di logopedista ai fini dell'inserimento nelle graduatorie speciali per l'insegnamento agli alunni handicappati,

l'interrogante chiede di conoscere le ragioni di tale esclusione e se il Ministro non ritenga di modificare per il futuro l'ordinanza ministeriale in questione.

(4 - 03439)

(16 dicembre 1982)

RISPOSTA. — I titoli di specializzazione attualmente valutabili, e come tali presi in considerazione dall'ordinanza ministeriale n. 125 del 26 aprile 1982, sono esclusivamente quelli conseguibili a norma dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 ottobre 1975, n. 970, e quelli rilasciati anteriormente all'entrata in vigore di tale decreto e dichiarati validi ai sensi dell'articolo 65 della legge 20 maggio 1982, n. 270.

In particolare, i titoli previsti dal citato articolo 8 possono essere conseguiti « al termine di un corso teorico-pratico di durata biennale presso scuole o istituti riconosciuti dal Ministero della pubblica istruzione » e secondo programmi approvati con decreto del Ministro, sentito il Consiglio nazionale della pubblica istruzione.

Con l'osservanza delle suaccennate modalità i programmi in questione sono stati approvati con il decreto ministeriale del 3 giugno 1977, il quale prevede solo corsi per handicappati psicofisici, non vedenti e non udenti.

Di conseguenza, ai fini dell'inserimento nelle gradutorie speciali per il conferimento di incarichi di insegnamento, non riesce possibile prendere in considerazione anche il titolo di logopedista, cui ha fatto riferimento l'interrogante, tenuto conto che tale titolo non risulta conseguito secondo la complessa procedura prescritta dal suindicato articolo 8.

Nè, relativamente al titolo in questione, è stata sinora ravvisata l'opportunità di attivare siffatta procedura, considerato che la funzione del logopedista, cui si riconnettono compiti di natura prevalentemente riabilitativa, rientra nelle attività assistenziali devolute, com'è noto, alla competenza degli enti locali.

Si ricorda, infine, che le scuole dirette a fini speciali per tecnici di logopedia — istituite presso alcune facoltà universitarie — sono legittimate a rilasciare diplomi ai quali, con l'osservanza delle modalità previste dall'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1982, n. 162, potrà essere riconosciuto valore abilitante, sia per l'esercizio professionale, sia per l'accesso a determinati livelli funzionali delle pubbliche amministrazioni, nei casi in cui non sia richiesto il possesso del diploma di laurea.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

30 marzo 1983

VITALE Giuseppe. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per conoscere:

se il Governo è informato della gravissima situazione venutasi a determinare nel comune di Raddusa, in provincia di Catania, per quanto concerne la viabilità esterna e, quindi, i collegamenti con Catania e con le sedi delle strutture sanitarie, cioè Ramacca e Palagonia;

quali provvedimenti intende adottare, in modo particolare, rispetto al fatto che sono interrotte da ben nove anni la strada nazionale n. 288 e da circa tre anni la strada provinciale n. 114, che collegano Raddusa ai centri sopra citati;

se non si ritiene assurdo che, malgrado le innumerevoli segnalazioni fatte, il problema rimanga ancora aperto tanto da determinare dure prese di posizioni del Consiglio comunale di Raddusa e notevoli tensioni tra la popolazione per i gravi disagi ai quali è sottoposta;

se non si ritiene, inoltre, di dover intervenire con urgenza per evitare che la situazione possa degenerare.

(4 - 02305)

(21 ottobre 1981)

RISPOSTA. — La variante alla statale n. 288 compresa tra le progressive chilometri 26+526 e chilometri 32+520 è stata costruita dal Consorzio di bonifica di Caltagirone per la realizzazione dell'invaso dell'Ogliastro e finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno con il contributo dell'ANAS nella misura del 30 per cento a fronte delle migliori caratteristiche della strada rispetto a quelle del tratto da sommergere.

Successivamente all'ultimazione dei lavori la variante ebbe a subire notevoli danni in conseguenza degli eventi alluvionali dell'inverno 1972-73 per cui il collaudatore, in data 30 settembre 1974, nel dichiarare collaudabili le opere eseguite, espresse parere che l'apertura all'esercizio non potesse avvenire prima dell'esecuzione degli interventi di ripristino e della eliminazione degli inconvenienti idraulici manifestatisi in corrispondenza dell'attraversamento sul fiume Gornalunga.

La Cassa per il Mezzogiorno invitava, pertanto, l'ANAS a valutare gli interventi all'uopo necessari ed esprimeva l'opportunità che all'esecuzione dei lavori provvedesse direttamente l'Azienda medesima, confermando, al riguardo, la partecipazione alla spesa occorrente nella misura del 70 per cento.

Il progetto dei lavori di completamento, all'uopo redatto dal compartimento ANAS di Palermo, è stato favorevolmente esaminato dal Consiglio di amministrazione dell'Azienda medesima nell'adunanza del 26 settembre 1979 per l'importo ridotto a lire 3.967.590.000, e trasmesso quindi alla Cassa per il Mezzogiorno, in data 23 luglio 1980, per le determinazioni di competenza.

La Cassa per il Mezzogiorno non si è ancora pronunciata al riguardo.

Si fa presente, comunque, che dato il tempo trascorso, sarà necessario l'adeguamento economico del progetto in relazione alla intervenuta lievitazione dei costi.

Per quanto concerne invece le strade provinciali nn. 182 e 114, la situazione è la seguente: attualmente il piano viabile della strada provinciale n. 182, tra bivio Albospino e la strada provinciale n. 114, è dissestato ma percorribile.

La strada provinciale n. 114 è invece interrotta al traffico a causa di una vastissima frana al chilometro 1+100 circa.

Il comune di Raddusa resta in comunicazione con il capoluogo etneo utilizzando un più lungo tragitto, che si snoda lungo la provinciale n. 20-III che da Raddusa porta sulla strada statale n. 192 (statale Catania-Palermo).

In atto la strada provinciale 20-III presenta il piano viabile dissestato in alcuni punti mentre il resto della strada è in buone condizioni.

Il tratto di strada, sempre della provinciale 20-III, che da Raddusa conduce al bivio per Aidone è percorribile interamente.

Al fine di ovviare definitivamente a tutti gli inconvenienti lungo le strade provinciali nn. 114, 182 e 20-III sono stati redatti i seguenti progetti:

strada provinciale n. 114 (frana) progetto di lire 800.000.000;

strada provinciale 20-III (sistemazione piano viario) progetto di lire 500.000.000;

strada provinciale n. 182 (sistemazione piano viario) progetto di lire 1.000.000.000.

Per il primo ed il secondo progetto si è già proceduto all'appalto dei relativi lavori mentre per il terzo sono in via di ultimazione le procedure per l'espletamento della relativa gara.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

29 marzo 1983