

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

n. 10

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 12 al 18 novembre 1992)

INDICE

BISCARDI: sull'installazione di un impianto di termodistruzione di rifiuti tossici e nocivi nel comune di Montemitro (Campobasso) (4-00256) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	Pag. 184	tale n. 118 che collega Agrigento con Palermo (4-00451) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	Pag. 191
BOLDRINI: sulla Commissione per lo studio della Resistenza militare all'estero (4-00366) (risp. ANDÒ, <i>ministro della difesa</i>)	185	DANIELI: sul reclutamento di giovani iscritti nelle liste di collocamento da assumere nelle Ferrovie dello Stato con contratto di formazione e lavoro (4-00348) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	194
BOLDRINI ed altri: sui lavori di raddoppio della linea ferroviaria Russi-Ravenna (4-00690) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	186	sulle misure da adottare per il ripristino dei fondali dei canali portuali di Venezia (4-00352) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	195
BRUTTI ed altri: sulla costituzione presso le corti d'appello delle commissioni regionali per la valutazione delle domande di accesso all'Albo degli psicologi (4-00803) (risp. MARTELLI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	187	FLORINO: sulla pratica di pensione di guerra del signor Domenico Zinzi (4-00685) (risp. GIAGU DEMARTINI, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	197
CHERCHI, PINNA: sulla predisposizione dei progetti per la metropolitana di superficie nelle città di Cagliari e Sassari (4-00127) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	188	GALDELLI: sulla mancata emanazione del decreto ministeriale di autorizzazione al dragaggio del porto di Numana (Ancona) (4-00247) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	198
CUSUMANO: sulla pericolosità della strada statale n. 115 «Centro-occidentale sicula» (4-00097) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	189	sull'opportunità di realizzare una fermata ferroviaria in prossimità dello stadio di Ancona (4-00611) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	199
sui provvedimenti urgenti da adottare al fine di rendere sicura e transitabile la strada sta-		GIOLLO: sulle misure da adottare per garantire il regolare funzionamento e il potenziamento del liceo musicale di Adria (Rovigo) (4-00096) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	200

LONDEI: sui tempi di realizzazione dell'opera pubblica denominata «Variante-423 urbinata strada statale in località Gallo comune di Petriano» (4-00998) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	Pag. 201	ROCCHI: sulla proposta di chiusura della scuola materna di Colle, della scuola elementare di Bettona e della scuola media di Passaggio (Perugia) (4-00070) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	Pag. 220
LORETO: sulle sezioni staccate degli istituti tecnici di Castellaneta, Palagiano e Ginosa (Taranto) (4-01134) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	202	RONZANI: sull'eventuale incompatibilità fra lo status di dipendente comunale e la professione forense (4-00812) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>)	221
MANFROI: sulla soppressione di alcune corse sul tratto ferroviario Conegliano-Ponte nelle Alpi (4-00504) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	205	ROSCIA: sull'ampliamento del campo sportivo parrocchiale nel comune di Famea di Casto (Brescia) (4-00878) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	222
MOLINARI: sulla presenza di sostanze altamente esplosive all'interno della base militare di Camp Derby nei pressi di Pisa (4-00330) (risp. ANDÒ, <i>ministro della difesa</i>)	206	ROSCIA ed altri: sul termine di presentazione della domanda di iscrizione nel registro dei revisori contabili (4-00467) (risp. MARTELLI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	224
MOLINARI, MAISANO GRASSI: sullo stato di abbandono delle linee ferroviarie in concessione (4-00295) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	208	SERENA: sulla carenza di personale direttivo negli istituti di pena (4-00627) (risp. MARTELLI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	224
MORETTI: sulla necessità di dare esecuzione ai progetti per il potenziamento delle linee ferroviarie da e per Bergamo (4-00486) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	211	SERENA, MANFROI: sulla soppressione di corse sulla linea ferroviaria Conegliano-Ponte nelle Alpi (4-00576) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	225
sull'utilizzo delle auto di Stato con relativo autista da parte degli ex giudici della Corte costituzionale (4-00499) (risp. FABBRI, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>)	212	SPECCHIA: sulla notizia relativa alla sostituzione del comandante dell'Arma dei carabinieri, generale Antonio Viesti (4-00852) (risp. ANDÒ, <i>ministro della difesa</i>)	227
PIERANI: sulla disomogeneità delle tariffe di estimo delle unità immobiliari urbane (4-01148) (risp. GORIA, <i>ministro delle finanze</i>)	213	SPERONI: per la tutela del falco pecchiaiolo nell'Italia meridionale (4-00053) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	228
PINTO: sulla necessità di ripristinare la fermata a Roma-Termini del treno <i>intercity</i> n. 606 (4-00213) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	215	TABLADINI ed altri: sull'organico dei magistrati presso gli uffici giudiziari della pretura di Cremona (4-00374) (risp. MARTELLI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	228
PONTONE, RESTA: sull'opportunità di istituire un numero adeguato di nuove sezioni della scuola materna nelle regioni meridionali (4-00932) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	216	VISIBELLI: sulla costruzione di un impianto di climatizzazione permanente ad energia rinnovabile presso il palazzo di giustizia di Bari (4-00040) (risp. MARTELLI, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	230
PONTONE ed altri: sull'inquinamento da scarichi fognari del lido di Ischia (4-00596) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	217	sulle presunte inefficienze addebitabili agli addetti ai servizi telefonici dell'aeroporto di Bari-Palese (4-00237) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	232
RABINO: sui collegamenti tra i centri principali della provincia di Asti (4-00567) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	219	ZUFFA ed altri: sul progetto di costruzione di due pontili mobili dinanzi agli arenili di Sperlonga (Latina) (4-00001) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	233

BISCARDI. - *Ai Ministri dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che il comune di Montemitro (Campobasso), dopo due deliberazioni annullate dal Comitato regionale di controllo, con deliberazione del 3 aprile 1991, divenuta esecutiva per decorrenza dei termini, ha manifestato la disponibilità alla installazione nel proprio territorio di un impianto di termodistruzione di rifiuti tossici e nocivi a prevalente matrice organica;

che la giunta regionale del Molise, con delibera n. 3827 del 22 luglio 1991, adottando un piano di emergenza con riferimento all'articolo 5 della legge n. 475 del 9 novembre 1988, ha convalidato la decisione del comune di Montemitro, anche se l'area prescelta non risulta indicata nel piano regionale delle discariche per rifiuti solidi urbani approvato dalla regione Molise nel maggio del 1989 e neppure nello studio sulla ricognizione dei siti idonei allo smaltimento dei rifiuti speciali redatto per la regione dalla Fiat Engineering;

che la regione Molise, quindi, non ha ottemperato - nella forma e nella sostanza - alle disposizioni contenute nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 agosto 1990, omettendo di effettuare preventivamente accertamenti di natura tecnica a tutela del patrimonio ambientale e della salute pubblica;

che la Castalia spa, gruppo IRI, quale mandataria del Raggruppamento temporaneo di imprese Castalia e Sirio Molise (quest'ultima con sede in Termoli), ha presentato, il 9 aprile 1992, domanda di pronuncia sulla compatibilità ambientale per il progetto dell'indicato impianto;

che nello studio di valutazione di impatto ambientale prodotto dalla società Castalia sono presenti dati imprecisi sulla distanza di centri abitati dall'area in questione e ricognizioni improbabili o del tutto approssimative sulla situazione geologica e sulla posizione climatica;

che lo stesso studio è assolutamente carente sia di un programma di monitoraggio della salute della popolazione e dell'ambiente che di riferimento al sito archeologico in agro del comune di San Felice del Molise, contenente i resti di un insediamento rurale di epoca romana, vincolato e sottoposto a tutte le disposizioni di tutela con decreto del Ministro per i beni culturali e ambientali in data 14 luglio 1988;

che per ammissione della stessa società Castalia la realizzazione della piattaforma di trattamento produrrà effetti modificativi del paesaggio che, allo stato attuale, è costituito dallo straordinario patrimonio boschivo occupante il 25 per cento dell'intero territorio del comune di Montemitro e dalla presenza, ad appena 150 metri di distanza, del corso del fiume Trigno;

che verso l'ipotizzata operazione hanno espresso ferma e risoluta opposizione le amministrazioni locali contermini dell'Abruzzo (Palmoli, Fresagrandinaria, San Salvo, Schiavi d'Abruzzo, Tuffillo) e del Molise

(San Felice del Molise, Mafalda e Trivento), la comunità montana Medio-Vastese-Gissi e l'amministrazione provinciale di Campobasso,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo – verificate le anzidette ragioni – non ritengano di attivarsi affinché sia respinta la richiesta avanzata dalla società Castalia.

(4-00256)

(11 giugno 1992)

RISPOSTA. – Sulla base delle notizie avute dalle autorità locali in merito all'interrogazione indicata in oggetto, si riferisce che, nell'ambito degli interventi di emergenza finalizzati al trattamento dei rifiuti industriali, la giunta regionale, in attuazione dell'articolo 7 del decreto-legge 9 settembre 1988, n. 397, convertito dalla legge 9 novembre 1988, n. 475, recante «Disposizioni urgenti in materia di smaltimento dei rifiuti industriali», con delibera n. 3827 del 22 luglio 1991 ha previsto, tra gli altri, un impianto di termodistruzione della capacità di 45.000 tonnellate all'anno da realizzarsi nel territorio di Montemitro.

Tale scelta è stata determinata sia dalla posizione geografica della zona rispetto ai poli produttivi molisani, sia dalla favorevole disponibilità manifestata dal comune ad accogliere nel proprio territorio un tale impianto, che avrebbe dovuto trattare rifiuti industriali del Molise con esclusione di ogni apporto extra-regionale.

Poichè la delibera con la quale la giunta regionale ha approvato le linee di emergenza non prevede la possibilità di deroghe alle procedure stabilite dalla legge, il progetto relativo all'impianto di Montemitro, presentato dalla Castalia spa, non è stato neppure sottoposto alle procedure istruttorie previste all'articolo 3-bis del decreto-legge 31 agosto 1987, n. 361, convertito dalla legge 29 ottobre 1987, n. 441, recante «Disposizioni urgenti in materia di smaltimento dei rifiuti»; nè risulta che lo stesso, depositato presso l'assessorato regionale all'ambiente, ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988 sia stato inviato a questo Ministero per essere sottoposto alla preventiva ed obbligatoria procedura di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6 della legge n. 349 del 1986.

Si rappresenta a tale proposito che il Ministero è venuto a conoscenza della questione tramite notizia della pubblicazione sul quotidiano «Il Tempo» del 9 aprile 1992 in cui figurava un annuncio relativo alla «richiesta di pronunzia di compatibilità ambientale del Ministro dell'ambiente e del Ministro per i beni culturali e ambientali».

Questo Ministero ha provveduto ad inviare una comunicazione in data 3 agosto 1992, protocollo n. 5120/VIA, alla società Castalia, alla regione Molise ed al Ministero per i beni culturali e ambientali con la quale ha fatto presente che a tale data non risultava pervenuta alcuna domanda in merito, nè lo studio di impatto o il progetto citati dal suddetto annuncio; che la tipologia dell'impianto in oggetto rientrava tra quelle per le quali ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, è prevista obbligatoriamente la procedura di valutazione d'impatto ambientale e che l'attivazione del relativo procedimento amministrativo doveva essere effettuata secondo quanto previsto dalle stesse

norme e dai successivi decreti attuativi (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, e decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988), all'interno del procedimento di cui all'articolo 3-bis della già citata legge n. 441 del 1987.

Nella stessa comunicazione precisava che nel caso di inserimento del progetto in questione nell'ambito procedurale del programma di emergenza di cui all'articolo 5 della legge n. 475 del 1988 il Ministero, ai fini dell'attuazione della procedura di valutazione d'impatto ambientale, avrebbe esaminato unicamente il progetto proposto dall'impresa pubblica o privata prescelta dalla regione Molise per l'affidamento in concessione ai sensi dell'articolo 7 della medesima legge n. 475 del 1988.

Si fa presente che con delibera n. 102 del 29 aprile 1992 il consiglio regionale del Molise ha approvato un ordine del giorno con il quale impegna la giunta regionale a sospendere le procedure di competenza relative agli impianti di termodistruzione di Montemitro e di altri comuni.

Non risulta che dopo tale provvedimento la giunta abbia adottato alcuna decisione in merito.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)

BOLDRINI. - *Al Ministro della difesa.* - Per sapere:
se sia a conoscenza che la Commissione per lo studio della Resistenza militare italiana all'estero, che ha lavorato alla raccolta di notizie e di testimonianze verbali e scritte, ha svolto dal 1989 una attività preziosa per la valorizzazione della straordinaria partecipazione delle Forze armate all'estero, isolatamente o nel contesto della Resistenza europea;

se non ritenga necessario ed urgente, per consentire il completamento dell'attività di raccolta che diversi ricercatori hanno in corso, di prorarre i lavori della Commissione fino al 31 dicembre 1992 e non, come stabilito, al 30 giugno 1992. Chiunque sia interessato all'argomento per la specifica attività svolta nelle associazioni partigiane ed abbia preso conoscenza della documentazione acquisita può fornire una testimonianza diretta sui risultati della ricerca. Sarebbe quanto mai opportuno che qualche autorevole rappresentante del Dicastero della difesa si rendesse conto direttamente delle attività e delle ricerche in corso.

(4-00366)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - La Commissione per lo studio della Resistenza militare all'estero è stata costituita con decreto ministeriale 2 gennaio 1989, con il mandato di approfondire la ricerca storica sul contributo fornito dalle unità regolari delle Forze armate all'estero.

I lavori della Commissione avrebbero dovuto terminare il 31 dicembre 1989, ma con successivi decreti il mandato è stato prorogato fino al 30 giugno 1992.

Non si è ravvisata la necessità di ulteriori proroghe, atteso che le residue attività di ricerca possono essere espletate dagli uffici dell'amministrazione.

Il Ministro della difesa

ANDÒ

(11 novembre 1992)

BOLDRINI, PIERANI, RICCI, COVATTA, GIUNTA, SARTORI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza che entro il 1° settembre 1995 termineranno i lavori e sarà operativo il nuovo tratto ferroviario Russi-Ravenna, mentre non saranno ultimati i lavori per i sottopassaggi ferroviari per il traffico veicolare leggero ed il cavalcaferrovia per il traffico pesante. La non contestualità dell'intervento e il raddoppio dei binari porterà ad un moltiplicarsi del traffico delle merci e renderà estremamente difficile il traffico sulla strada statale Naviglio. Il maggiore sviluppo dello stesso traffico commerciale, con i passaggi a livello, che interrompono il collegamento viario tra la città di Russi ed i comuni limitrofi, renderà sempre più congestionata la circolazione stradale in una zona che rappresenta il baricentro delle principali direttrici di collegamento: strade statali nn. 302 e 253;

se non ritenga opportuno promuovere le iniziative necessarie e le opere richieste per la pubblica utilità di tutta la zona del comune di Russi.

(4-00690)

(23 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha reso noto che, nell'ambito dei lavori di raddoppio della linea Russi-Ravenna, sono pressochè ultimati quelli riguardanti la formazione della sede per il nuovo binario: la posa in opera del binario stesso inizierà nel secondo semestre del 1993 e il completamento di tutto l'attrezzaggio tecnologico (impianti di sicurezza, telecomunicazioni, eccetera) sarà effettuato in circa tre anni.

È prevista inoltre la soppressione dei passaggi a livello pubblici e privati, ad eccezione di quelli alle progressive chilometriche 24+921, 25+377 e 26+922.

La chiusura di questi ultimi, così come previsto dalla convenzione, nota come «protocollo di Ravenna», stipulata tra la Direzione generale della motorizzazione civile di questo Ministero, l'ente Ferrovie dello Stato, l'ANAS, la regione Emilia-Romagna e la provincia di Ravenna, potrà avvenire solo dopo la realizzazione della variante alla strada statale n. 302 (via Brisighellese) a cura dell'ANAS e del sottovia carrabile per mezzi leggeri alla progressiva chilometrica 24+921.

L'ente Ferrovie dello Stato, infine, ha assicurato la chiusura, entro il prossimo ottobre, dei passaggi a livello alle progressive chilometriche 33+956, 34+920 e 35+772.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

BRUTTI, MASIELLO, FABJ RAMOUS. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Gli interroganti chiedono di sapere:

a) se siano già state costituite presso le corti d'appello le commissioni regionali per la valutazione delle domande di accesso all'Albo degli psicologi, previste dall'articolo 33 della legge 18 febbraio 1989, n. 56, deliberate a firma del Sottosegretario di Stato delegato *pro tempore* Coco;

b) in base a quali criteri siano composte le suddette commissioni;

c) se siano stati stabiliti i criteri di valutazione delle domande e quali essi siano;

d) quali saranno prevedibilmente i tempi e le modalità di esame delle domande.

(4-00803)

(5 agosto 1992)

RISPOSTA. - *Con riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente che le commissioni distrettuali sono già state tutte costituite, seguendo il criterio di replicare il modulo già adottato per la commissione centrale (un magistrato, anche a riposo, in veste di presidente, un magistrato in rappresentanza dell'amministrazione della giustizia, un rappresentante del Ministero dell'università, un docente universitario di materie attinenti alla professione di psicologo, un esponente di detta professione).*

I criteri di valutazione delle domande da parte delle commissioni distrettuali avrebbero potuto formare in astratto oggetto di regolamentazione della legge n. 56 del 1989, ma, in assenza di un'espressa previsione in tal senso nella legge medesima, che peraltro specifica minuziosamente i titoli necessari per superare lo speciale esame di Stato di cui trattasi, tale regolamentazione non si è ritenuta necessaria.

Vi sono tuttavia criteri di massima già elaborati dalla commissione centrale, che sono stati comunicati alle commissioni distrettuali al fine di assicurare la massima omogeneità delle valutazioni.

Circa i tempi necessari per l'espletamento dell'esame, essi potranno sicuramente variare da distretto a distretto, ma può ragionevolmente prevedersi che l'esame si concluderà nell'arco di alcuni mesi.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTELLI

(13 novembre 1992)

CHERCHI, PINNA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che sono in fase di predisposizione i progetti per la metropolitana di superficie delle città di Cagliari e Sassari, gli interroganti chiedono di sapere quali verifiche il Ministro in indirizzo intenda compiere per assicurare che, in sede progettuale, non vengano posti vincoli che orientino pregiudizialmente la scelta verso un solo, predeterminato, sistema di trasporto.

(4-00127)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. - Nell'ambito delle procedure di attuazione della legge 26 maggio 1992, n. 211, sono state presentate, entro i termini previsti, da parte della regione autonoma della Sardegna le istanze di ammissione ai contributi previsti dalla medesima legge n. 211 del 1992 per la realizzazione nelle città di Cagliari e Sassari di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata.

Occorre innanzitutto precisare che i progetti attualmente predisposti dagli enti proponenti, e tra questi Cagliari e Sassari, costituiscono solamente degli studi di fattibilità o tutt'al più delle progettazioni di massima da presentare al Ministero dei trasporti e al Ministro per le aree urbane per una valutazione ai soli fini della finanziabilità degli stessi con contributi dello Stato.

Le istanze pervenute al CIPET (Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto) sono state corredate infatti dalla documentazione prevista dall'articolo 3 della menzionata legge n. 211 del 1992 e tra quanto richiesto non ricorrono gli estremi per un approfondimento tale da orientare pregiudizialmente la scelta per determinati sistemi di trasporto.

Le progettazioni pervenute arrivano infatti ad indicare la tipologia di trasporto prescelta: ferrovia, tramvia, metropolitana leggera automatica, metropolitana pesante.

È presumibile che i comuni e le regioni interessati solamente dopo le determinazioni sugli interventi da finanziare e sull'entità dei contributi dello Stato appronteranno delle progettazioni esecutive come previsto dall'articolo 5 della suddetta legge n. 211 del 1992.

In tale circostanza gli enti locali dovranno ovviamente compiere le scelte in merito all'eventuale utilizzazione di uno dei sistemi automatici innovativi.

In particolare, per quanto riguarda Cagliari sono state presentate due istanze:

la prima presentata dalla regione autonoma della Sardegna è una richiesta volta alla realizzazione di una linea di metropolitana leggera automatica a Cagliari sul percorso Monserrato sud-Valenziani. Il progetto di massima presentato non prevede una scelta di sistema;

la seconda presentata dalla gestione commissariale delle Ferrovie della Sardegna è una richiesta finalizzata al completamento dei lavori della tratta Monserrato-San Paolo in comune di Cagliari. Il progetto prevede una infrastruttura ferroviaria tradizionale.

Per quanto riguarda Sassari è stata presentata una istanza congiuntamente da provincia, comune e Ferrovie della Sardegna. Si tratta di un progetto ferroviario tradizionale consistente in un'opera di ammoder-

namento delle linee esistenti delle ferrovie della Sardegna in comune di Sassari e nelle zone limitrofe, nonché di realizzazione di un nuovo collegamento con l'aeroporto di Alghero-Fertilia.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

CUSUMANO. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Per sapere se sia a conoscenza che sulla strada statale n. 115 sud-occidentale sicula, tronco bivio San Bartolo-Ponte Verdura tra Ribera e Menfi, in provincia di Agrigento, si ripete il solito e quotidiano incidente, che poi in tante occasioni si rivela mortale.

Si ricorda infatti che in tale tratto di strada si sono verificati oltre 150 incidenti mortali.

Tutto ciò perchè la stessa strada, costituendo l'unica via di collegamento in atto esistente tra la provincia di Trapani e quella di Agrigento, soffre di un intenso traffico sia veloce sia pesante, nonché della presenza di innumerevoli mezzi agricoli meccanici che rendono più pericolosa la circolazione su tale arteria.

Si ricorda che esiste un progetto predisposto dall'ANAS approvato in variante al piano urbanistico comunale n. 6 per la realizzazione di 5 svincoli ed opere connesse.

Malgrado il costante interessamento e le segnalazioni delle amministrazioni provinciali precitate e quelle dei comuni interessati, ad oggi l'ANAS non ha ancora adottato tutte le misure necessarie per scongiurare il costante pericolo che gli automobilisti che transitano in tale zona quotidianamente corrono.

Per quanto sopra esposto, l'interrogante chiede di sapere:

1) quali provvedimenti urgenti si intenda adottare per porre fine allo stato di pericolo costante esistente nel tratto stradale sopra descritto;

2) se il progetto già predisposto risulti inserito nel piano triennale ANAS 1992-1995 e come si intenda predisporre la copertura finanziaria affinché tale indispensabile arteria stradale venga ammodernata ed adeguata.

(4-00097)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. - In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si comunica che il tronco bivio San Bartolo - Ponte Verdura della strada statale n. 115 «Centro-occidentale sicula» si snoda dal chilometro 99+000 al chilometro 136+100.

Detto tronco può suddividersi in due tratte.

La prima si sviluppa ad occidente di Sciacca dal chilometro 99+000 (innesto con la strada statale n. 624 Palermo-Sciacca) al chilometro 117+200 (innesto strada provinciale n. 37 in prossimità di Sciacca),

mentre la seconda si sviluppa ad oriente di Sciacca dal chilometro 117+200 (innesto strada provinciale n. 37 predetta) al chilometro 136+100 (Ponte Verdura nei pressi dell'innesto con la strada statale n. 386 per Ribera). Entrambi i tronchi sono interessati da intenso traffico.

Infatti, verso occidente la strada statale n. 115 collega Sciacca e gli importanti centri del suo *hinterland* con la strada statale n. 624 per Palermo e con l'A/29 Palermo-Mazara del Vallo nei pressi di Castelvetro mentre, verso oriente, la strada statale n. 115 convoglia verso Sciacca il traffico da Agrigento e dai centri collocati a ridosso della stessa cittadina.

La prima tratta rientra in una variante realizzata negli anni '70 tra il chilometro 76+500 (nei pressi di Castelvetro) e la variante di Sciacca (chilometro 117+200).

Detta prima tratta presenta una sezione bitumata costante di metri lineari 9,50, è dotata, per metri lineari 600, di corsia di arrampicamento ed, oltre allo svincolo a livelli sfalsati con la strada statale n. 624, presenta vari innesti a raso di strade comunali, provinciali e di accessi privati.

La seconda tratta, che termina all'innesto con la strada statale n. 386 in prossimità del Ponte Verdura, presenta una sezione bitumata costante di metri lineari 9,50 dal chilometro 117+200 al chilometro 128+800, essendo stato il tronco realizzato in variante esterna ai comuni di Sciacca e Carabollace negli anni '70, mentre il tronco successivo, dal chilometro 128+800 al chilometro 136+100, ha invece una sezione di metri lineari 8,50 essendo stato oggetto di interventi di sistemazione in sede. Inoltre, anche lungo il percorso della seconda tratta vi sono innesti di strade comunali, provinciali e di numerosi accessi a privati.

Lungo l'intero percorso, malgrado l'apposizione di numerosi divieti di sorpasso, si sono verificati numerosi incidenti causati in larga misura da insofferenza di guida dell'utente in rapporto alle caratteristiche dell'arteria, al traffico che vi si sviluppa ed alla inosservanza delle limitazioni apposte lungo il percorso.

Sono stati attuati interventi di risanamento e razionalizzazione della sovrastruttura stradale tra i chilometri 128+000 e 136+100 per una spesa di circa 660 milioni di lire.

La risoluzione, però, delle problematiche di detto percorso deve essere inquadrata nell'ambito del Piano regionale dei trasporti nella cui proposta di massima, del luglio 1990, viene suggerito di portare a quattro corsie l'attuale tracciato della strada statale n. 115 compreso tra Castelvetro e Siculiana nei pressi di Agrigento.

A tale proposta, però, si deve annotare la contrarietà della stampa locale e di varie autorità che, invece, propugnano il prosieguo fino a Castelvetro dell'autostrada Siracusa-Gela.

Solo, quindi, la definitiva indicazione del Piano regionale dei trasporti consentirà di formulare un programma definitivo con il massimo dei benefici per l'intero territorio interessato.

Il Ministro dei lavori pubblici

MERLONI

(18 novembre 1992)

CUSUMANO. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che i comuni di Alessandria della Rocca, Bivona, Cianciana, Santo Stefano Quisquina e Raffadali (Agrigento) sono attraversati da un'unica importante arteria stradale del territorio, la strada statale n. 118 che collega i detti comuni con il capoluogo di provincia Agrigento e con il capoluogo di regione Palermo;

che la detta strada statale presenta notevoli difficoltà di transibilità per le condizioni in cui si trova e precisamente: nella direzione Palermo la strada ha avuto un ammodernamento negli anni '70 e nonostante non abbia caratteristiche di strada veloce assicura una discreta scorrevolezza nel periodo estivo; purtroppo nel periodo non estivo in occasione di piogge la sede viaria viene occupata da valanghe di fango che, specie nel tratto Cianciana-Alessandria-Bivona, determinano in molti punti l'assoluta intransitabilità richiedendo l'intervento di macchine e mezzi per lo sgombero dei detriti; nella stagione autunnale si sono avuti numerosi blocchi della viabilità, con tempi di percorrenza al di sotto della media: tali inconvenienti sono determinati dalla mancanza di mezzi di contenimento e/o della regimentazione dello scavo delle acque lungo la strada e nonostante la periodicità del loro verificarsi non sono stati effettuati interventi da parte dell'ANAS;

che per quanto riguarda il collegamento con Agrigento la strada è stata ammodernata nel tratto Cianciana-Fiume Platani negli anni '80 mentre nel tratto successivo di ben 22 chilometri la strada si trova nelle stesse condizioni di tracciato degli anni 1930-1940 mentre le condizioni di manutenzione risentono dei numerosi anni di mancato intervento da parte dell'ANAS;

considerato che i tempi di percorrenza media, ad esempio dei 45 chilometri che separano Cianciana da Agrigento, sono intorno ai 45-60 minuti, con notevole disagio degli utenti e con continui pericoli di incidenti a causa delle numerose curve e strettoie;

ritenuto pertanto che non sia più possibile accettare ancora uno stato di cose che mortifica l'economia, la socialità, la cultura, lo sviluppo dei nostri centri,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti si

intenda adottare al fine di rendere sicura e transitabile la strada statale n. 118 che collega i comuni di Alessandria della Rocca, Bivona, Cianciana, Santo Stefano Quisquina e Raffadali con Agrigento e Palermo.

(4-00451)

(1° luglio 1992)

RISPOSTA. - In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che il collegamento viario dei comuni di Alessandria della Rocca, Bivona, Cianciana, Santo Stefano Quisquina e Raffadali è effettuato dalla strada statale n. 118 che collega Agrigento con Palermo.

Il tracciato della strada statale n. 118 si snoda da nord a sud interessando una fascia della zona centro-occidentale della Sicilia e, dipartendosi dalla strada statale n. 121 in prossimità di Bolognetta, a circa 20 chilometri da Palermo, si sviluppa verso sud-ovest, aggirando Corleone al chilometro 36+000 per poi puntare decisamente verso sud fino a raggiungere ed aggirare, tra i chilometri 54+000 e 58+228, innesto sulla strada statale n. 188, l'abitato di Prizzi. Il tratto tra i chilometri 58+228 e 63+180 (bivio Filaga) è in comune con la strada statale n. 188. Superato il bivio Filaga e proseguendo verso sud, il tracciato raggiunge il confine tra le province di Palermo e Agrigento al chilometro 71+650 e superati poi gli abitati di Santo Stefano Quisquina, tra i chilometri 74+963 e 75+860, di Bivona, tra i chilometri 81+685 e 82+780, di Alessandria della Rocca, tra i chilometri 91+470 e 92+280, di Cianciana, tra i chilometri 101+350 e 102+450, di Raffadali, tra i chilometri 131+052 e 132+450, si innesta alla strada statale n. 115 presso Agrigento, al chilometro 151+591.

La strada statale ha svolto, fino alla fine degli anni '60, la preminente funzione di collegamento tra Agrigento e il capoluogo regionale. Con l'ammodernamento delle strade statali n. 121 - tronco Villabate-bivio Manganaro - e n. 189 - intero percorso Manganaro-Agrigento - la strada statale n. 118 ha perso la sua originale funzione restando, tuttavia, un'arteria di preminente supporto alle aree a ridosso dei capoluoghi di provincia che collega ed alle zone agricole interne interposte tra Palermo e Agrigento.

Il tratto compreso tra Santo Stefano Quisquina ed Agrigento è stato ammodernato quasi per intero, tra i chilometri 71+650 e 110+500 e tra i chilometri 132+700 e 151+591, con caratteristiche geometriche assimilabili alla V categoria delle norme CNR, a seguito di una serie di interventi che si sono susseguiti nel corso dei decenni '70 e '80. Tuttavia, la strada statale attraversa terreni a prevalente matrice argillosa collocati in un quadro orografico particolarmente accidentato dove si debbono registrare, durante il periodo autunnale ed invernale, allagamenti e occupazioni della sede stradale con fango proveniente dai terreni limitrofi, materiale che intralcia la circolazione causando, a volte, anche la temporanea interruzione del percorso.

Tale fenomeno è da imputare ai terreni a monte della strada statale, in generale mal tenuti, malamente lavorati con a dimora colture non idonee alle caratteristiche geopedologiche.

Le opere di presidio verso monte, realizzate dall'ANAS anche dopo l'ammodernamento, sono state in breve tempo vanificate dal continuo deflusso da monte che sormonta muri e cunette ed intasa tombini e altre opere di attraversamento.

I continui fenomeni di carattere metereologico, sismico, geologico che si verificano lungo il percorso, debbono attribuirsi alla carenza di politica del territorio.

La regione, coinvolta in prima persona al risanamento di queste condizioni, è stata più volte interessata sull'opportunità di procedere con adeguati investimenti ad interventi che debbono essere inquadrati in un'ottica che tenga anche conto della regimazione dei bacini e delle acque meteoriche.

Infatti, la problematica dei deflussi, in un contesto di bacini di molte decine di migliaia di ettari, nell'ambito dei quali si sviluppa la strada statale n. 118, non può trovare soluzione in una ristrutturazione o costruzione di un muro o di una cunetta stradale che, al meglio, per sua destinazione, deve emungere le acque rivenienti esclusivamente da alcune centinaia di metri quadri di piani viabili. Anche ove si provvedesse a realizzare strutture di difesa verso monte e cunettature tanto grandi per emungere totalmente o in parte i bacini sovrastanti la strada statale, resterebbe il problema dei recapiti.

Da tutto ciò, si conferma che la strada statale n. 118 subisce il disordine idraulico e geopedologico dei bacini che attraversa.

Pur tuttavia l'ANAS provvede giornalmente al mantenimento della viabilità grazie allo spirito di sacrificio di agenti e funzionari, intervenendo tempestivamente ed assicurando in ogni tempo la sicurezza del traffico.

Il compartimento ANAS territorialmente competente, entro breve, ultimerà la progettazione di tre lotti per l'ammodernamento della strada statale n. 118 dal chilometro 110+500 al chilometro 125+300, mentre, per il successivo quarto lotto, dal chilometro 125+300 al chilometro 132+700, i lavori, dell'importo di oltre 18 miliardi, sono stati iniziati nel marzo del 1991 e la loro ultimazione è prevista per il prossimo 1993.

Inoltre, sempre per il suddetto tratto, dal chilometro 110+500 al chilometro 125+300, sono in fase di ultimazione i lavori di manutenzione straordinaria relativi al piano viabile, dell'importo complessivo di circa 1 miliardo.

Il collegamento invece dei suddetti centri con Palermo può essere servito anche dalle stradi statali nn. 188, 189 e 121.

Il tronco della strada statale n. 188 è stato ammodernato agli inizi degli anni '80 tra il bivio Filaga e Lercara Friddi.

Per quanto attiene l'itinerario Palermo-Agrigento esso impegna la strada statale n. 121 «catanese» e la strada statale n. 189 «della Valle dei platani».

L'itinerario, ammodernato negli anni '60, oggi risente dell'espansione urbana dell'*hinterland* di Palermo, espansione che ha vanificato gli interventi all'epoca effettuati.

Le carenze del suddetto tracciato sono costituite da curve e spesso controcurve e dalla esistenza di innesti a raso di viabilità secondaria ed accessi privati.

Lo stralcio triennale 1991-1993 del piano decennale ANAS prevede per le stradi stradali nn. 121 e 189 una serie di interventi, per i quali sono stati in parte già redatti i progetti esecutivi, che dovranno ricevere i relativi nulla osta da parte degli enti territorialmente interessati.

Sono stati, invece, già consegnati, nello scorso mese di giugno, i lavori per l'ammodernamento della strada statale n. 189 tra i chilometri 54 e 58.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(18 novembre 1992)

DANIELI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che è stato emanato dalle Ferrovie dello Stato il bando n. 28 del 26 marzo 1992 per il reclutamento di giovani iscritti nelle liste di collocamento da assumere con contratto di formazione e lavoro della durata di 24 mesi;

che in detto bando è stata posta la condizione della possibilità di presentare le domande solo per gli iscritti nelle liste di collocamento dell'Emilia-Romagna, cosa che fa ravvisare le caratteristiche dell'incostruzione;

che dal compartimento ferroviario di Bologna dipende anche la gestione delle linee Bologna-Chioggia e che, pertanto, tale bando di concorso potrebbe interessare anche i giovani residenti nelle province di Rovigo, Padova e Venezia;

che, come strutturato, il bando impedisce la partecipazione di tali giovani,

si chiede di sapere quali passi il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei trasporti intendano muovere al fine di far modificare ai competenti uffici delle Ferrovie dello Stato il bando sopra menzionato che, ad avviso dell'interrogante, presenta profili di illegittimità.

(4-00348)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri. L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che il compartimento di Bologna ha ritenuto che non ricorressero le condizioni per l'estensione del bando agli iscritti alle sezioni circoscrizionali del collocamento extra-regione Emilia-Romagna, in quanto i posti a concorso sono situati tutti nell'ambito del territorio della regione.

Viene fatto presente, comunque, che i giovani residenti fuori dal territorio regionale, interessati al bando, hanno partecipato in numero rilevante alle selezioni, semplicemente trasferendo la loro iscrizione in sezioni della regione Emilia-Romagna.

Di tale possibilità era stata data ampia e sistematica informazione, sia dall'ufficio organizzazione Ferrovie dello Stato di Bologna sia dalle

organizzazioni sindacali compartimentali, in particolare dagli impianti ferroviari del compartimento ubicati fuori dal territorio della regione Emilia-Romagna.

Viene fatto rilevare che numerosi candidati residenti in altre regioni sono risultati idonei alla selezione, in particolare ben quindici provenienti dalla provincia di Rovigo.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

DANIELI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che da anni il consiglio di amministrazione del provveditorato al porto di Venezia ha sollecitato un intervento per il ripristino dei fondali dei canali portuali;

che i fondi stanziati per avviare la risoluzione di tale problema da parte del Ministero dei lavori pubblici sono inutilizzati in quanto manca il più volte sollecitato parere del Ministero dell'ambiente;

che, inoltre, è noto il grave problema, più generale e addirittura più rilevante in termini sociali, della necessità di provvedere in Venezia ad un escavo di tutti i rii della splendida città lagunare, escavo che non viene effettuato dal tempo della seconda guerra mondiale ed è estremamente necessario per il risanamento dei corsi d'acqua di Venezia,

si chiede di sapere come ed in che tempi il Ministro in indirizzo, e comunque il Governo, intendano affrontare i due delicati problemi indicati in premessa, ed in particolare quale politica di sviluppo e tutela intendano adottare per l'area portuale veneziana.

(4-00352)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - La situazione relativa ai bacini portuali di Venezia, Marghera e Chioggia è molto complessa ed articolata, sia per il notevole numero di richieste di autorizzazioni ereditate dal Ministero della marina mercantile, competente nel passato in materia, sia per la qualità dei materiali da sversare, caratterizzati generalmente da un non trascurabile carico inquinante, sia infine per la difficoltà di individuare una idonea zona di discarica in quel delicato ecosistema che è il bacino dell'Alto Adriatico.

Proprio per dare alla suddetta problematica una soluzione adeguata e di largo respiro, il Ministero dell'ambiente mise a punto un piano di sversamenti in mare che fu approvato dalle istituzioni scientifiche competenti (l'Istituto superiore di sanità, l'Istituto di ricerca applicata al mare, il Laboratorio centrale di idrologia). Tale piano, che riguarda lo sversamento di ben 3.656.000 metri cubi per i citati bacini portuali, individua un'idonea zona di mare ricettrice dei materiali di risulta, sita a 24 miglia dalla laguna, nonché una serie di prescrizioni a garanzia della tutela ambientale.

Tale piano, approvato il 16 agosto 1989, doveva concludersi entro tre anni dall'avvio dell'attività. Gli studi e le indagini effettuate hanno consentito di individuare, quale zona più idonea allo sversamento dei materiali dragati, quella utilizzata a suo tempo dalla società Montedison per lo scarico dei propri rifiuti industriali (fosfogessi e fluorogessi).

La scelta della zona è stata definita in funzione sia della profonda conoscenza dei fondali sia delle caratteristiche dimensionali quantitative e qualitative dei materiali da dragare.

Va ricordato che lo scarico a mare del materiale dragato, anche di quello idoneo a questo tipo di smaltimento, in base alle vigenti disposizioni deve essere considerato come soluzione subordinata, da adottare solo nel caso in cui manchino possibilità tecniche di smaltimento a terra.

Vi è poi da sottolineare che l'attuazione del piano ha incontrato numerosi ostacoli di natura operativa, non imputabili al Ministero dell'ambiente, quali i ritardi di alcuni finanziamenti, l'indisponibilità degli operatori o dei mezzi meccanici (alle volte ambedue) e la messa a punto delle attività di vigilanza e di controllo.

La situazione al 30 settembre di quest'anno risulta essere la seguente: ai 3.656.000 metri cubi inizialmente previsti dal piano, al netto delle due esclusioni anzidette, vanno sottratti i quantitativi sottolencati, in quanto il Consorzio Venezia nuova vi ha rinunciato, per utilizzare il materiale in altre attività: canale Scarpion 138.000 metri cubi; canale Oltregan 72.000 metri cubi; canale Oltregan e Trezze 660.000 metri cubi; canale Trezze 37.000 metri cubi; canale Valle Brenta 290.000 metri cubi; canale Labreghero 263.000 metri cubi, per un totale di 1.460.000 metri cubi.

Il quantitativo complessivo di materiali per il quale veniva mantenuta la richiesta di autorizzazione allo scarico in mare si attestava pertanto su un totale di 2.196.000 metri cubi.

Dette rinunce hanno complicato l'attuazione del piano, poichè la sequenza degli sversamenti era stata definita proprio per salvaguardare al massimo l'ambiente ricettore.

I lotti di materiali richiesti sono per un totale di 2.196.000 metri cubi, quelli autorizzati di 1.465.000 metri cubi e quelli da autorizzare di 731.000 metri cubi.

Come si può evincere, l'attuazione del piano non è in grande ritardo; al momento resta da autorizzare soltanto lo sversamento di 731.000 metri cubi di materiale.

Per quanto riguarda l'escavo dei rii, la competenza ad autorizzare tale operazione è demandata alle autorità locali, e più precisamente al comune, in quanto si tratta di canali interni ad una zona lagunare.

Inoltre, il problema della salvaguardia ambientale, del risanamento di Venezia e del suo bacino lagunare è una questione di primissimo piano per il Ministero dell'ambiente. Le difficoltà nell'attuazione di tale progetto sono da ricercare anche nell'intrico di competenze e nell'ineadeguata sensibilità nei confronti di disegni di portata generale, cui si contrappone invece l'attenzione per la soluzione di problemi specifici.

Il Ministero dell'ambiente è impegnato comunque a rafforzare la capacità di indirizzo del comitato per Venezia, che può conseguire risultati complessivi di grande significato. A questo proposito ha solle-

citato più volte la convocazione di tale comitato, che deve ora intraprendere di buona lena i suoi compiti.

Nel novembre 1991, con la legge n. 360, è stato affidato al Ministero dell'ambiente l'incarico e l'elaborazione di un sistema di coordinamento e controllo degli interventi finalizzati al riequilibrio idrogeologico, alla salvaguardia ambientale e al disinquinamento della laguna di Venezia. Non appena saranno disponibili le risorse finanziarie attribuite dalla legge 8 novembre 1991, n. 360, il Ministero provvederà ad avviare questo sistema di coordinamento, anche con la partecipazione di istituzioni internazionali di comprovato livello scientifico.

Successivamente alla data indicata sono pervenute quattro nuove istanze di autorizzazione non contemplate nel piano, e precisamente: domande di autorizzazione per gli accosti commerciali di Marghera per 360.000 metri cubi, per il canale circondariale del Tronchetto per 300.000 metri cubi, per il canale dei Marani o delle Navi per 60.000 metri cubi, per il canale Malamocco Marghera per 300.000 metri cubi, per un totale quindi di 1.020.000 metri cubi.

Dato che queste richieste costituiscono un ampliamento del piano, il Ministero ha avviato le necessarie valutazioni istruttorie.

Entro due mesi saranno conclusi i necessari accertamenti, atteso che debbono essere coinvolte nel giudizio anche le quattro istituzioni scientifiche competenti a pronunciarsi.

In conclusione, risulta pertanto ad oggi la seguente situazione. In primo luogo, in attuazione del piano resta da autorizzare lo sversamento di 731.000 metri cubi di materiale, se dovesse essere formalizzata la rinuncia relativa a 531.000 metri cubi, anticipata informalmente dalla capitaneria di porto. In secondo luogo, va completata l'istruttoria delle quattro istanze successive al piano, di cui al punto 4, per un totale di 1.020.000 metri cubi.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)

FLORINO. - *Al Ministro del tesoro.* - Premesso che il signor Domenico Zinzi, nato a Gagliato (Catanzaro) il 1° marzo del 1913 e residente a Napoli alla salita Vetriera 23, è in attesa degli esiti della domanda di pensione di guerra n. 769696, posizione n. 1288081, esaminata nella pubblica udienza del 12 giugno 1990 dalla III sezione della Corte dei conti, l'interrogante chiede di conoscere, con cortese sollecitudine, il parere espresso dal Ministero sulla pratica in premessa.

(4-00685)

(23 luglio 1992)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto concernente la richiesta di pensione di guerra presentata dal signor Domenico Zinzi, nato a Gagliato (Catanzaro) il 1° marzo del 1913 e residente a Napoli alla salita Vetriera 23.

Al riguardo, si fa presente che il fascicolo relativo alla pratica del signor Zinzi è stato trasmesso alla procura generale della Corte dei conti in data 15 marzo 1979 per la definizione del ricorso giurisdizionale n. 769696.

Da notizie assunte per le vie brevi presso la Corte dei conti risulta che la sezione III ha discusso il predetto ricorso emettendo sentenza di rigetto n. 116225 che, tuttavia, non è stata ancora formalizzata.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
GIAGU DEMARTINI

(17 novembre 1992)

GALDELLI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Per sapere:

quali siano i motivi che hanno determinato la mancata emanazione, a tutto il 26 maggio 1992, del decreto ministeriale di autorizzazione al dragaggio del porto di Numana (Ancona), considerato che il mancato «disinsabbiamento» del fondale, che comunque deve essere previsto per tempo e non a stagione iniziata, non solo costituisce un costante pericolo per i natanti, ma determina anche un grave danno economico e di immagine in relazione alla stagione turistico-portuale della località;

se non si intenda emettere un decreto che valga nel tempo e la cui applicazione venga affidata alla capitaneria di porto e all'assessore all'ambiente della regione.

(4-00247)

(11 giugno 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente che il Consorzio del porto di Numana ha chiesto, in data 19 marzo 1992, alla capitaneria di porto di Ancona di poter eseguire i lavori di escavo dei fondali del porto di Numana e, conseguentemente, di scaricare in mare 20.000 metri cubi di materiali provenienti dall'escavo stesso nell'area circolare di raggio il cui centro è individuato dalle coordinate geografiche latitudine 43° 34'00 N.-longitudine 13° 44'00 E. Greenwich.

La capitaneria ha chiesto i prescritti pareri all'ufficio del Genio civile opere marittime di Ancona e all'IRPM (Istituto di ricerche sulla pesca marittima).

Il primo per conoscere se, in conseguenza della posizione del luogo di scarico e dei quantitativi programmati, si possano verificare alterazioni dannose alla morfologia del litorale o al regime idraulico dei corsi d'acqua. Il secondo per conoscere se la zona di discarica ospiti banchi di molluschi bivalvi o di crostacei od altri organismi di interesse economico alimentare; se lo scarico nel punto richiesto sia o meno compatibile con la presenza, in specchi acquei limitrofi, di zone destinate al ripopolamento ittico e se ed in quale misura lo scarico possa influire sulla funzionalità o produttività delle aree interessate.

La richiesta è stata quindi trasmessa a questo Ministero per l'autorizzazione di competenza, segnalando l'urgenza essendo prossima la stagione estiva, urgenza peraltro rilevata anche dalla prefettura di Ancona.

In data 19 giugno 1992 la capitaneria di porto di Ancona notificava al Consorzio richiedente il decreto di autorizzazione del Ministero datato 2 giugno 1992.

Nel decreto vengono fissate le modalità secondo le quali sarebbe dovuto avvenire lo scarico. In particolare stabilisce che i materiali devono essere quelli identificati nella domanda di autorizzazione; che l'immissione deve avvenire alla quota della superficie marina naturalmente nel corpo ricettore; che lo scarico deve essere effettuato con dispositivi meccanici approvati (per quanto riguarda la sicurezza della navigazione) dal Registro italiano navale.

Si prescrive, inoltre, che le eventuali modifiche alle modalità di effettuazione delle operazioni di dragaggio ed ogni nuovo elemento di conoscenza relativo alle operazioni autorizzate debbano essere comunicate alla capitaneria di porto.

L'articolo 5 del decreto stabilisce i controlli periodici a carico del comando del compartimento marittimo di Ancona sia sulla rispondenza delle caratteristiche quali-quantitative del materiale da scaricare alle analisi ed alla relazione tecnica, sia sulla correttezza delle modalità di scarico.

Il risultato del controllo sui sedimenti e sulla colonna d'acqua della zona di scarico al termine delle operazioni deve essere comunicato a questo Ministero.

In caso di compromissione delle condizioni ambientali e delle risorse biologiche è prevista la sospensione dello scarico.

La validità dell'autorizzazione è prevista per un periodo di 100 giorni decorrenti dalla data di inizio delle operazioni di escavo, data da comunicarsi anche a questo Ministero. L'attività doveva avere inizio entro e non oltre 6 mesi dalla data di ricevimento del decreto, salva la possibilità della concessione di proroghe su istanza motivata da presentare al Ministero pena la decadenza dell'autorizzazione.

Il Consorzio del porto di Numana, con nota del 23 ottobre 1992, ha comunicato al comandante la capitaneria di porto di Ancona e contestualmente a questo Ministero che è stato disposto il finanziamento per i lavori di escavazione del porto e che in pari data (23 ottobre 1992) è stata indetta la gara d'appalto per l'assegnazione dei predetti lavori.

Detto Consorzio ha assicurato che le operazioni di dragaggio verranno iniziate entro i termini previsti dal decreto ministeriale.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)

GALDELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:
che è in costruzione il nuovo stadio della città di Ancona il quale è sito in prossimità della stazione ferroviaria di Varano;

che la stazione medesima potrà servire l'arrivo e la partenza dei tifosi;

che nella stessa sono previsti lavori di ampliamento e modifica dell'attuale pianale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda attivarsi al fine di realizzare un binario atto a far arrivare e partire i treni dei tifosi in prossimità dello stadio (PL Molino Stacchiotti) e di far terminare la corsa di alcuni treni locali, provenienti dal Nord, a Varano anzichè ad Ancona, onde evitare sprechi;

se tale eventuale realizzazione sarà fatta in concomitanza con i lavori già programmati nella stazione di Varano.

(4-00611)

(16 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che la domanda di mobilità su ferro a servizio del nuovo stadio della città di Ancona sarà soddisfatta mediante la programmata realizzazione di una nuova fermata denominata «Ancona Stadio».

Tale soluzione risulta essere ottimale perchè tale fermata, oltre a soddisfare la mobilità indotta dal nuovo stadio, è contestualmente terminale delle zone di espansione residenziale di Ponterosso e del Piano insediamenti produttivi, nonchè polo di interscambio per il traffico privato proveniente dalla rete di grande viabilità.

L'ente Ferrovie dello Stato fa rilevare che la nuova fermata di cui trattasi è parte integrante del progetto sulla mobilità dell'area urbana di Ancona, elaborato congiuntamente dalla regione e dalle Ferrovie dello Stato. In base a tale progetto, su formale incarico della regione medesima, la provincia ha inoltrato richiesta di accensione di mutuo, ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 211 del 1992 concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa».

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

GIOLLO. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Per sapere:

se sia al corrente delle persistenti notizie che ipotizzano, a partire dal prossimo anno scolastico, la chiusura del liceo musicale di Adria (Rovigo);

se abbia ricevuto e letto l'ordine del giorno, approvato all'unanimità dal consiglio comunale di Adria, del 27 aprile 1992, nel quale il consiglio comunale esprime il totale sostegno, cui l'interrogante si associa, per la salvaguardia del suddetto liceo;

quali misure intenda adottare affinchè siano garantiti il regolare funzionamento e potenziamento del liceo musicale di Adria.

(4-00096)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, si ritiene opportuno premettere che, a norma di quanto stabilito dal decreto del Presidente della Repubblica n. 419 del 31 maggio 1974, eventuali determinazioni in merito ad iniziative sperimentali - del tipo di quella attivata presso il conservatorio di musica di Adria, con la denominazione di «liceo ad indirizzo musicale» - sono devolute ai competenti collegi dei docenti, che ne valutano annualmente l'andamento.

Nel caso segnalato, gli organi collegiali del suindicato conservatorio, tenuto conto della scarsità degli allievi e delle obiettive difficoltà di funzionamento sin qui incontrate, hanno ritenuto, con deliberazione del 15 ottobre 1991, di far proseguire ad esaurimento, ossia senza rinnovo, la sperimentazione quinquennale del liceo ad indirizzo musicale, a suo tempo autorizzato.

Non si ritiene, peraltro, che tale deliberazione possa essere contrastata da questo Ministero, considerato anche che le ragioni poste a base della decisione, come sopra adottata, trovano conferma nelle relazioni ispettive compiute sull'andamento della sperimentazione in parola.

Il Ministro della pubblica istruzione

JERVOLINO RUSSO

(11 novembre 1992)

LONDEI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che nell'aprile 1992 il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha approvato il progetto e il finanziamento dell'opera pubblica denominata «Variante-423 urbinata strada statale in località Gallo comune di Petriano»;

che recentemente il servizio amministrativo dell'ANAS, a seguito di un incontro con il sindaco del comune interessato, ha trasmesso all'ufficio competente tutta la pratica per il relativo appalto,

l'interrogante chiede di sapere quali siano i tempi di realizzazione di un'opera che è di fondamentale importanza non solo per il comune di Petriano ma per tutto il territorio.

(4-00998)

(10 settembre 1992)

RISPOSTA. - Si fa riferimento all'interrogazione indicata in oggetto relativa alla variante strada statale n. 423 all'abitato di Gallo Petriano, il cui progetto, come è noto, è già stato approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS.

Al riguardo si fa presente che il tempo previsto per l'esecuzione

dell'opera è fissato in giorni 600 dalla data di consegna dei relativi lavori, che finora non è stato possibile appaltare per mancanza di fondi.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(18 novembre 1992)

LORETO. - *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* -
Premesso:

che il Ministero della pubblica istruzione con propri decreti del maggio 1992 ha istituito sezioni staccate di istituti tecnici:

1) in Castellaneta (Taranto) dell'istituto tecnico industriale di Stato «Majorana» di Martina Franca;

2) in Palagiano (Taranto) dell'istituto tecnico commerciale «Pitagora» di Taranto;

3) in Ginosa (Taranto) dell'istituto tecnico per geometri «Fermi» di Taranto;

che a seguito di tali provvedimenti si sono regolarmente iscritti:

a) 53 alunni presso l'istituto tecnico industriale di Stato «Majorana» di Castellaneta (due classi);

b) 21 alunni presso l'istituto tecnico commerciale «Pitagora» di Palagiano (una classe);

c) 45 alunni presso l'istituto tecnico per geometri «Fermi» di Ginosa (due classi);

che le cinque classi suddette sono già state regolarmente previste nell'organico di fatto predisposto dal provveditorato agli studi di Taranto;

che l'insediamento delle predette sezioni staccate è stato disposto dal Ministero della pubblica istruzione con atti divenuti efficaci in epoca di gran lunga precedente l'entrata in vigore del decreto-legge n. 333 dell'11 luglio 1992;

che un atto amministrativo, per quanto illegittimo (e non pare sia questo il caso), non può essere disapplicato, ma soltanto rimosso nei modi consentiti dall'ordinamento;

che sta di fatto che non solo non risulta essere stata adottata in sede ministeriale alcuna formale determinazione di revoca dei precedenti decreti, ma - quel che qui si rileva - l'efficacia dei suddetti provvedimenti ministeriali non risulta minimamente infirmata da alcuna delle prescrizioni introdotte dal decreto-legge n. 333 del 1992;

che la stessa limitazione della facoltà di impegnare le spese nei limiti dei fondi iscritti nel bilancio dello Stato e delle aziende autonome è stata circoscritta al periodo successivo alla «data di entrata in vigore del presente decreto»; essa - pertanto - non riguarda le spese già impegnate in epoca precedente la messa a regime della nuova disciplina contabile;

che tale limitazione - peraltro - non è in alcun modo riferibile all'ipotesi in questione dal momento che:

a) l'esecuzione dei decreti ministeriali comporta un impegno di spesa (già sostenuto prima dell'entrata in vigore del decreto-legge)

soltanto per l'amministrazione provinciale di Taranto e per i comuni interessati (si tratta - cioè - di spese che non riguardano il «bilancio dello Stato e delle aziende autonome»);

b) l'istituzione delle sezioni staccate di cui trattasi non comporta per lo Stato alcun maggior onere finanziario rispetto alla spesa occorrente nel caso gli studenti interessati fossero raggruppati presso le sedi centrali o presso le sedi più vicine;

c) si tratterebbe - in ogni caso - di una spesa relativa al personale e - quindi - di una spesa che è espressamente esclusa ex articolo 4 del decreto-legge citato dalla limitazione in esame;

che non può fondatamente ritenersi che l'efficacia dei decreti ministeriali di istituzione sia stata travolta dalla circolare ministeriale n. 226 del 17 luglio 1992;

che la circolare ministeriale - secondo principi di diritto quieti - non è in grado di stravolgere il contenuto di atti autoritativi della pubblica amministrazione (a meno di una previsione legislativa in tal senso che - nella specie - non pare sussista);

che è stato peraltro rimarcato nella suddetta circolare non solo che «non possono essere istituiti nuovi insediamenti scolastici» (e, nel nostro caso, l'istituzione è ormai avvenuta da tempo), ma altresì che «trovano attuazione i provvedimenti ministeriali già adottati di sdoppiamento, enucleazione, concessione di autonomia e preesistente sezione staccata, apertura di nuove sezioni, non presso, ma in istituti scolastici funzionanti»;

che non si vede proprio come si possa sottrarre l'ipotesi che ci occupa a quella di diritto riconducibile al concetto di «enucleazione» (diversa dallo «sdoppiamento», anch'esso specificamente previsto) o - almeno - a quello della «apertura di nuove sezioni in istituti scolastici funzionanti»;

che paradossalmente proprio dalla non esecuzione dei decreti in oggetto deriverebbero ulteriori, consistenti oneri per la finanza pubblica dal momento che gli alunni già regolarmente iscritti dovrebbero essere spostati presso le sedi più vicine o presso le sedi centrali degli istituti: dato che in questi istituti vi è assoluta mancanza di locali, dovrebbe attuarsi il turno pomeridiano o, in alternativa, bisognerebbe reperire in fitto nuovi locali idonei da attrezzare a scuola;

che le ulteriori classi presso le sedi più vicine o presso le sedi centrali comporterebbero in ogni caso lo stesso organico di personale docente;

che un assai ipotetico esito positivo della ricerca di nuovi locali da assumere in fitto comporterebbe tempi piuttosto lunghi, con gravissimo pregiudizio della regolarità delle attività didattiche;

che per il trasporto dei centoventi studenti interessati occorrerebbe istituire quattro-cinque corse giornaliere di bus extraurbani, con oneri aggiuntivi rilevanti per l'azienda pubblica dei trasporti;

che la mancata esecuzione dei decreti di istituzione comporterebbe - inoltre - danni economici considerevoli anche per le famiglie degli alunni, che hanno già provveduto all'acquisto dei libri;

verificato:

che appare pretestuosa ed infondata la giustificazione data da dirigenti del Ministero della pubblica istruzione, che attribuiscono la

mancata attivazione delle sezioni staccate (peraltro mai formalizzata in atti) ad una presunta posizione ostatica assunta dal Ministero del tesoro;

che risulta, infatti, in atti che lo stesso Ministero del tesoro, in risposta ad un fax del sindaco del comune di Montefiascone (Viterbo) datato 15 settembre 1992, concernente l'istituzione in detto comune di un «liceo classico», quale sezione staccata del «liceo scientifico» di Acquapendente, ha categoricamente escluso che le istituzioni di sezioni staccate possano ritenersi alla stessa stregua delle nuove istituzioni, poichè nella fattispecie non si fa luogo al conferimento di autonomia amministrativa;

ritenuto che sia indispensabile ed improcrastinabile correggere le istruzioni impartite, peraltro verbalmente, sulle istituzioni delle sezioni staccate attualmente «sospese», anche per tentare di recuperare un minimo di credibilità, compromessa da simili decisioni,

si chiede di conoscere quali urgentissime iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere per il ripristino della legalità violata e per evitare che l'amministrazione dello Stato sia condannata al ristoro dei danni provocati alle amministrazioni locali ed ai genitori degli alunni interessati.

(4-01134)

(23 settembre 1992)

RISPOSTA. - In ordine alla interrogazione parlamentare, indicata in oggetto, si fa presente che questo Ministero, nei limiti consentiti dalla vigente normativa in materia di contenimento della spesa pubblica, non ha mancato di tenere nella massima considerazione le esigenze degli allievi interessati al funzionamento delle sezioni staccate di Palagiano (istituto tecnico commerciale), Castellaneta (istituto tecnico industriale) e Ginosa (istituto tecnico per geometri) già istituite con provvedimenti del maggio e giugno 1992.

Su richiesta del provveditore agli studi di Taranto, è stato autorizzato il funzionamento delle sezioni in parola a condizione che il numero delle classi da costituire nella sede centrale e nella sezione staccata di ciascun istituto rimanesse invariato rispetto a quello previsto per un'unica sede.

L'ufficio scolastico provinciale, tenuto conto della consistenza numerica degli alunni che avevano chiesto l'iscrizione per l'anno scolastico 1992-93 nelle sedi di Castellaneta, Ginosa e Palagiano, ha confermato il funzionamento delle sezioni di Castellaneta e Ginosa in quanto il dirottamento degli alunni in questione presso le sedi degli istituti vicini avrebbe comportato un incremento di classi pari al numero di quelle da istituire nelle sezioni di cui trattasi.

Il medesimo non ha potuto, invece, confermare l'istituzione della sezione staccata di Palagiano, perchè la confluenza degli alunni interessati presso l'istituto tecnico commerciale «Pitagora» di Taranto non avrebbe determinato aumento delle classi.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(11 novembre 1992)

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

che il nuovo orario delle Ferrovie dello Stato in vigore dal 1° luglio 1992 prevede la soppressione di alcune corse sul tratto Conegliano - Ponte nelle Alpi e la loro parziale sostituzione con servizi su strada;

che questa innovazione ha creato notevoli disagi ai viaggiatori pendolari della zona,

l'interrogante chiede di conoscere l'esatto ammontare del risparmio realizzato con questo provvedimento specificando distintamente le voci di maggiori entrate e quelle di minori uscite.

(4-00504)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che, con delibera del 1988 della giunta regionale del Veneto, fu stipulata una convenzione tra l'ente medesimo e le aziende di trasporto pubblico locale (TPL) per l'integrazione gomma-rotai, al fine di migliorare complessivamente l'offerta di trasporto pubblico, riducendone i costi, e salvaguardare la linea ferroviaria Conegliano-Ponte nelle Alpi dalla chiusura all'esercizio perchè, a quel tempo, considerata «ramo secco».

Nel corso del 1991, a causa di difficoltà manifestate dalle aziende di TPL per un notevole incremento del disavanzo di esercizio, è maturata la necessità di pervenire, previ accordi tra province interessate, ente Ferrovie dello Stato, aziende di TPL, con il coordinamento della regione Veneto, ad un nuovo programma di esercizio che riducesse i costi, migliorando complessivamente il servizio di trasporto reso alla clientela.

In tal modo si è concretizzato il concetto di utilizzare il treno per i collegamenti più impegnativi e di lungo percorso, affidando agli autobus il servizio di raccolta viaggiatori e di collegamento a livello locale. Il programma di esercizio, approvato dalla giunta regionale del Veneto con delibera n. 697 del 12 febbraio 1992, prevede:

l'aumento da 9 a 12 dei collegamenti tra Calalzo-Belluno e Venezia;

la sostituzione con bus, per accertata scarsa frequentazione, di 6 treni;

la soppressione di 3 treni, non sostituiti con bus, per scarsissima movimentazione di passeggeri.

L'ente Ferrovie dello Stato segnala, inoltre, che sulla linea Padova-Belluno-Calalzo:

sono stati velocizzati 4 treni con recupero di percorrenza da 22 a 85 minuti;

sono state realizzate nuove coincidenze a Padova per le direttrici Bologna e Milano;

è stato cambiato il materiale a 4 treni per adeguamento dell'offerta alla domanda.

In seguito a numerose istanze da parte di enti locali, comunità, associazioni e clienti pendolari, la regione Veneto si è resa disponibile ad un confronto con i predetti soggetti e con la partecipazione delle

organizzazioni sindacali locali per pervenire ad alcuni aggiustamenti migliorativi della suddetta integrazione nell'area interessata.

In particolare, nell'ambito del confronto con la regione, è stato convenuto di ripristinare 2 treni dei 6 sostituiti con autobus e uno dei 3 soppressi. È stato aggiunto, inoltre, con decorrenza 13 luglio 1992, il treno n. 5680-5681 Belluno - Ponte nelle Alpi - Conegliano, mentre restano confermati i 3 collegamenti diretti Venezia-Belluno-Calalzo recentemente previsti.

L'ente fa sapere, altresì, che sulla linea ferroviaria Conegliano-Ponte nelle Alpi-Calalzo sono in corso lavori di ammodernamento per oltre 100 miliardi di lire.

In particolare, sono previsti i seguenti interventi:

la realizzazione, entro il 1993, di un sistema di circolazione dei treni più moderno ed economico denominato «controllo centralizzato»;

il completamento della costruzione di una variante in galleria in corrispondenza del viadotto «Busa del Cristo»;

la soppressione di alcuni passaggi a livello per rendere più affidabile la marcia dei treni.

Quanto all'esatto ammontare del risparmio realizzato con l'attuazione delle suesposte modifiche, l'ente Ferrovie dello Stato precisa che sulla tratta Conegliano-Ponte nelle Alpi le minori spese rapportate ad anno sono:

per recupero personale	lire 139.000.000
per recupero mezzi	lire 131.399.300
TOTALE . . .	<u>lire 270.399.300</u>

Sulla stessa tratta, per maggiori compensi alle aziende di trasporto pubblico locale, che ammettono i viaggiatori muniti di biglietto ferroviario, il costo annuo è di lire 43.068.600, per cui complessivamente sono previsti minori costi d'esercizio per lire 227.330.700.

È prevista, inoltre, una maggiore entrata, per miglioramento dei servizi, di circa 60 milioni annui.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

MOLINARI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che notizie di stampa hanno riferito che, nel corso degli incendi che hanno colpito il litorale pisano la scorsa estate, si è verificata una gravissima situazione di pericolo all'interno della base di Camp Derby dove il rogo ha tenuto impegnati numerosissimi uomini e mezzi, compresi i militari, perchè minacciava di avvicinarsi ad una zona dove sarebbero conservate sostanze altamente esplosive;

che notizie di stampa riferiscono di un ruolo della base di Camp Derby in vicende poco chiare all'epoca dello scandalo Iran-Contras;
rilevato:

che la base fu concessa agli Stati Uniti nel 1951 dal Ministero della difesa con un protocollo d'intesa tutt'ora segreto;

che neanche ai parlamentari della Repubblica italiana è consentito il diritto di ispezionare all'interno la base e non è quindi possibile, per il popolo italiano, controllare l'utilizzo che viene fatto di una parte del territorio nazionale;

che non è dato conoscere alcun piano di emergenza a beneficio della popolazione in caso di incidenti, o altro, interessanti la base, che possono venire a costituire un pericolo oggettivo;

che la base è inquadrata nel dispositivo militare degli Stati Uniti nel Mediterraneo;

constatato:

che riguardo alla presenza della base militare di Camp Derby, a pochi chilometri da due grandi città, in una zona di altissimo pregio ambientale, valorizzata anche attraverso l'istituzione del Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, si è sviluppata negli anni una mobilitazione popolare rilevante, che ha aperto una discussione in cui sono intervenute anche figure istituzionali di un certo livello, come il sindaco di Livorno;

che i cambiamenti nella situazione internazionale possono rimettere in discussione gli obiettivi strategici che furono posti a giustificazione, in piena guerra fredda, dell'istituzione della base di Camp Derby;

ritenuto che è oggi all'ordine del giorno il problema della prospettiva della base di Camp Derby (ed in generale della permanenza di numerose truppe straniere sul territorio nazionale) e della eventuale riconversione delle strutture in essa presenti secondo finalità non militari, compatibili con le caratteristiche del territorio, che valorizzino il suo pregio ambientale e consentano il mantenimento di livelli occupazionali che la base comincia a non garantire più,

si chiede di sapere:

se il Ministro non intenda adoperarsi al fine di acquisire, nel tempo limite di dodici mesi, informazioni sull'effettivo livello di pericolosità, sui rischi per l'incolumità della popolazione in relazione alla presenza, all'interno della base militare di Camp Derby, di «sostanze altamente esplosive», e di concordare forme di controllo e di informazione da attivare rapidamente sulle condizioni di sicurezza della base militare;

se non si intenda relazionare l'esito delle ricerche all'interno del consiglio comunale;

se il Ministro intenda, decorsi inutilmente i dodici mesi, impegnarsi a predisporre strumenti efficaci per venire a conoscenza delle informazioni necessarie e concordare, in tempi brevi, un incontro con la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il sindaco di Pisa per dare voce alla necessità della città di ridiscutere lo *status* della base militare presente sul proprio territorio e per richiedere la pubblicità del protocollo d'intesa del 1951 e degli eventuali successivi accordi che ne regolano, o ne regoleranno, l'uso;

se non ritenga opportuno un dibattito parlamentare circa le

prospettive delle forze militari straniere sul territorio nazionale nel mutato scenario internazionale.

(4-00330)

(16 giugno 1992)

RISPOSTA. - Le misure di sicurezza e prevenzione contro gli incendi riguardanti i magazzini ed il munizionamento stivato nell'area di Camp Derby sono tali da scongiurare qualsiasi rischio alla incolumità della popolazione dell'area e delle zone limitrofe.

La presenza di forze alleate sul territorio nazionale discende da accordi internazionali ratificati dal Parlamento e tuttora vigenti, pur nel quadro di un mutato scenario internazionale, che peraltro nulla ha cambiato nello spirito di stretta collaborazione prevista dal Trattato Nord-Atlantico.

Il Ministro della difesa

ANDÒ

(11 novembre 1992)

MOLINARI, MAISANO GRASSI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che le linee ferroviarie in concessione versano in uno stato di preoccupante abbandono con 3.500 chilometri di binari in buona parte a scartamento ridotto, cioè binari vecchi su cui marciano convogli altrettanto vecchi ed obsoleti;

che l'ultimo «Conto nazionale dei trasporti», che annualmente il Dicastero dedica al settore, afferma testualmente: «Come si rileva dall'indagine la situazione tecnica e di esercizio delle ferrovie in concessione si presenta con forti carenze, sia per quanto riguarda la sicurezza e la regolarità, sia per quanto attiene al livello di potenzialità della produzione del servizio»;

che tale situazione è il risultato di decenni di abbandono di queste linee, nonostante esse abbiano un notevole bacino di utenza soprattutto al Sud;

che tra il 1970 e il 1989, anno dell'ultimo rilevamento, la quota di passeggeri è cresciuta del 25,4 per cento, mentre il numero delle carrozze, nello stesso periodo, è diminuito del 27,9 per cento;

che oggi a gestire le ferrovie in concessione sono 28 imprese divise in 7 società per azioni, 2 società a responsabilità limitata, 4 imprese consortili e 15 in gestione commissariale governativa;

che a fronte di un atteggiamento rassicurante del Ministro dei trasporti Bernini circa la sicurezza e la possibilità che il Governo possa far cessare l'operato di queste società si è avuto un lento ma progressivo aumento degli incidenti: 694 nel 1980; 693 nel 1985; 704 nel 1986; 742 nel 1987; 934 nel 1988 e nel 1989, mentre il numero dei morti, sempre nello stesso periodo, ha oscillato tra i 17 e i 19 per anno e quello dei feriti tra i 64 e i 78;

che i dati sulle infrastrutture dimostrano come lo stato delle stesse non può non aver inciso sulla pericolosità di queste linee; infatti

dei 2.119 chilometri di linee 162 sono a doppio binario e 1.957 a binario unico; i restanti 1.410 chilometri sono a scartamento ridotto con 25 chilometri a doppio binario e 1.385 a binario semplice; il parco macchine ospita 338 elettromotrici ed elettrotreni, ma anche 135 locomotive e ben 6 locomotive a vapore,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire rendendo finalmente operativo il Piano generale dei trasporti che prevede un recupero ed uno sviluppo della rete con conseguente aggiornamento tecnologico del parco rotabile e delle infrastrutture.

(4-00295)

(11 giugno 1992)

RISPOSTA. - Si ritiene opportuno fare una premessa di carattere generale al fine di chiarire taluni aspetti relativi alla sicurezza dell'esercizio nelle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa.

Le categorie di operazioni fondamentali per la sicurezza dell'esercizio ferroviario sono la regolazione del movimento dei treni in linea ed in stazione, la protezione degli attraversamenti a raso e la permanenza delle condizioni di sicurezza degli impianti e del materiale rotabile.

Le ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa sono in gran parte a binario unico proprio perchè storicamente nate come linee a carattere secondario anche se non mancano esempi di tratte a due o a quattro binari ed addirittura tratte con caratteristiche moderne che svolgono un servizio di tipo metropolitano o suburbano.

Per tali motivi il regime di circolazione dei treni è molto diversificato variando dall'esercizio con dirigente unico, esercitato con il blocco telefonico, fino all'esercizio con blocco automatico a controllo centralizzato del traffico.

Per le linee a semplice binario il regime più diffuso per la circolazione dei treni è quello della dirigenza unica, utilizzato anche presso le Ferrovie dello Stato nelle linee secondarie, che è regolato attraverso dispacci telefonici di «giunto» e di «consenso» scambiato con il personale dei treni.

In tal caso la sicurezza del servizio viene garantita dal fatto che la persona che regola la marcia dei treni è unica, sempre in possesso di una notevole esperienza di movimento, ed opera secondo regolamenti di esercizio ampiamente collaudati e verificati in numerosi anni.

Tale regime di circolazione presenta un buon livello di sicurezza che diminuisce solo con l'aumentare del livello di traffico sulla linea esercitata in quanto, in tale caso, aumenta il numero di operazioni che si devono eseguire nel medesimo intervallo di tempo.

Viene sottolineato che, pur esistendo ovviamente regimi di circolazione più sofisticati rispetto ai quali la dirigenza unica, esercitata con blocco telefonico, è «carente» in assoluto, tale ultimo regime di circolazione è comunque in grado di garantire livelli di sicurezza più che accettabili in relazione alla scarsa mole di traffico delle linee presso cui è in uso.

Altro aspetto fondamentale della sicurezza della circolazione ferroviaria è quello della protezione degli attraversamenti a raso che sono la causa più ricorrente di incidenti mortali.

Infatti, da un censimento recentemente effettuato dalla Direzione generale della motorizzazione civile di questo Ministero, sono stati individuati più di 5.000 passaggi a livello di cui più di 2.000 privati e più di 600 a tutt'oggi non protetti da alcun impianto, seppure, ovviamente, segnalati lato strada.

Il controllo ed il mantenimento delle condizioni di sicurezza degli impianti e del materiale rotabile è regolato da una serie di disposizioni che impongono controlli e scadenze determinate che ricadono sotto la responsabilità diretta del direttore di esercizio della ferrovia e sotto il controllo della citata Direzione generale della motorizzazione civile.

Alla luce della situazione attuale l'operato della predetta Direzione generale è stato principalmente rivolto a garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza degli impianti esistenti ed a procedere, nei casi in cui è stato possibile utilizzare fondi all'uopo stanziati, ad un rinnovamento di alcuni impianti e del materiale rotabile, nonché ad opere di protezione o soppressione degli attraversamenti a raso.

Infatti se si escludono leggi di finanziamento specifiche di cui hanno beneficiato solo alcune ferrovie che presentano livelli di traffico elevati, le uniche risorse disponibili sono state per anni quelle stanziare dall'articolo 10 della legge n. 297 del 1978 (Fondo comune per il rinnovo e l'integrazione degli impianti) e dalla legge n. 315 del 1969 (abolizione dei passaggi a livello privati).

Le assegnazioni di cui alla legge n. 297 del 1978 rendono disponibili circa 103 miliardi ogni anno da suddividere fra 34 realtà ferroviarie a fronte di richieste che superano i 400 miliardi; la gestione oculata di tali fondi ha potuto consentire solo interventi isolati che hanno permesso il mantenimento dell'efficienza degli impianti esistenti, nonché il parziale rinnovo di alcuni impianti riguardanti principalmente la sicurezza ed il materiale rotabile, senza peraltro poter affrontare un radicale ammodernamento.

Attualmente, a seguito della legge n. 910 del 1986 (finanziaria 1987), che ha destinato 5.000 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie secondarie, si sta procedendo all'attuazione di un programma di interventi che consentirà di elevare notevolmente il livello di sicurezza dell'esercizio anche per quanto concerne le linee a semplice binario.

Fra i programmi di ammodernamento previsti sono compresi cospicui interventi riguardanti il settore degli impianti di sicurezza e segnalamento che consentiranno di intervenire organicamente e globalmente nell'ambito di ciascuna ferrovia.

In particolare per il settore degli impianti di sicurezza e segnalamento è prevista la realizzazione di impianti CTC (Controllo traffico centralizzato) per l'automazione totale o parziale di 20 ferrovie finora esercitate con dirigente unico, la realizzazione di circa 200 impianti ACEI, la posa di nuovi cavi telefonici su 17 ferrovie (indispensabili per completare in futuro l'automazione delle linee), la realizzazione di blocco automatico a conta assi o a correnti codificate, la protezione di

attraversamenti a raso e, in alcuni casi, la ripetizione dei segnali a bordo dei rotabili.

Inoltre fra gli interventi previsti per la sede ferroviaria sono programmate opere di soppressione degli attraversamenti a raso mediante sottopassi, sovrappassi o viabilità alternativa, ovvero, in alcuni casi, varianti plano-altimetriche di tracciato.

Sono previsti, inoltre, altri interventi sulle infrastrutture, sulla sede ferroviaria e sulle linee elettriche, nonché forniture di materiale rotabile che consentiranno di ringiovanire l'età media del parco rotabile esistente.

Tali interventi porteranno ad un sostanziale miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario e consentiranno di aumentare la potenzialità delle linee ferroviarie secondarie e di acquisire un maggiore traffico, rendendo tra l'altro operativi gli intendimenti prefissati dal Piano generale dei trasporti, che ha previsto un recupero ed uno sviluppo delle linee di cui trattasi.

Parallelamente all'attuazione dei suddetti interventi di ammodernamento, già in corso per alcune ferrovie ed in fase di progettazione esecutiva per altre, un completo recupero delle ferrovie secondarie potrà essere raggiunto anche sulla base di quanto disposto dall'articolo 2 della legge n. 385 del 1990 che prevede la creazione di società a partecipazione mista, comprendenti, oltre alle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, anche linee dell'ente Ferrovie dello Stato, al fine di realizzare reti al servizio di bacini di traffico regionali.

A tale proposito sia presso questo Ministero che presso alcune regioni sono attualmente in corso studi per l'individuazione di dette reti ferroviarie e per la definizione dei relativi aspetti gestionali e patrimoniali.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(11 novembre 1992)

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

che nelle ore di punta il traffico stradale e autostradale passando per Bergamo in direzione di Milano, Brescia e Como è sempre più caotico e comporta enormi perdite di tempo nei trasferimenti oltre ad un notevole tasso di inquinamento;

che la più funzionale alternativa alla strada è il trasporto su rotaia mentre la città di Bergamo è piuttosto isolata e trascurata rispetto al sistema ferroviario nazionale;

che da anni esistono progetti per il raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio e il potenziamento del tratto Brescia-Bergamo-Como,

l'interrogante chiede di sapere come si intenda procedere al fine di sbloccare questi progetti e di dare fattiva esecuzione agli stessi dopo oltre dieci anni dalla prima stesura.

(4-00486)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - Il potenziamento del tratto Milano-Treviglio-Rovato-Brescia rientra nel progetto generale di potenziamento della linea Milano-Padova previsto dal piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato. Tale potenziamento prevede la realizzazione di una linea ferroviaria a due o più binari per la circolazione di ognuno di essi nei due sensi di marcia.

In particolare per il tratto Milano-Rovato i lavori sono in corso, mentre recentemente sono stati deliberati gli stanziamenti necessari per i lavori sulla tratta Rovato-Brescia.

È anche in progetto il quadruplicamento della Milano-Treviglio; tuttavia, a causa della mancata concessione del benestare da parte degli enti locali interessati e di vertenze insorte, si sono verificati dei ritardi nella realizzazione.

La mancanza di tale quadruplicamento costituisce un ostacolo al miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Milano, Bergamo e Brescia per cui, nell'attuale situazione, il solo raddoppio della linea Bergamo-Treviglio risulterebbe inefficace.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(11 novembre 1992)

MORETTI. - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso:

che gli innumerevoli privilegi concessi ai parlamentari e ai burocrati dello Stato hanno una rilevante incidenza sul *deficit* pubblico;

che i cittadini non tollerano gli assurdi e arcaici privilegi che la classe politica e burocratica si arroga;

che è giunto il momento di dare il buon esempio a tutta la nazione,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga doveroso sopprimere il privilegio concesso agli ex giudici della Corte costituzionale che permette loro di utilizzare, vita natural durante, le auto di Stato con relativo autista.

(4-00499)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente quanto segue. L'utilizzazione delle auto di servizio da parte dei giudici della Corte costituzionale, in attività o cessati dal mandato, è disciplinata dall'articolo 21 del regolamento generale della Corte costituzionale (successivamente specificato con norme interne approvate in data 9 ottobre 1979), adottato in attuazione dell'autonomia amministrativa e finanziaria spettante, in

base alla Costituzione, alla stessa Corte quale organo costituzionale (si veda anche l'articolo 14 della legge n. 87 del 1953).

In particolare, per quanto attiene i giudici costituzionali emeriti, l'assegnazione dell'autovettura è sospesa per il periodo in cui essi ricoprono uffici pubblici per i quali sia concesso l'uso di altre autovetture.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio
FABBRI

(13 novembre 1992)

PIERANI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze.* - Considerato:

che le tariffe di estimo delle unità immobiliari urbane, così come fissate con il decreto del Ministro delle finanze in data 27 settembre 1991, non appaiono determinate sulla base di criteri omogenei di comparazione;

che ciò rischia di provocare vere e proprie ingiustizie fiscali in quanto da tali tariffe conseguono i valori catastali degli immobili sui quali dovrà essere calcolata l'ISI e, a partire dal prossimo anno, anche l'ICI;

che due sono, in particolare, i motivi di contestazione verso i quali si rivolge principalmente il vivo dissenso della cittadinanza:

1) l'accentuata diversità delle valutazioni attribuite a località fra di loro evidentemente simili per collocazione geografica e per interesse economico (si vedano, ad esempio, nell'ambito della provincia di Forlì, le tariffe attribuite al comune di Riccione rispetto a quelle di tutti gli altri comuni costieri);

2) la mancata suddivisione del territorio di quasi tutti i comuni in più zone censuarie, che comporta una valutazione unica, sul territorio dell'intero comune, per immobili aventi valori di mercato notevolmente diversi (sempre a titolo di esempio, ad un appartamento situato nel pieno centro turistico di Riccione verrebbe attribuito lo stesso valore catastale di un appartamento, con uguale numero di vani, ubicato nel Piano di edilizia economica popolare o in zona completamente periferica),

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro delle finanze non ritenga necessario procedere alla revisione delle tariffe di estimo approvate con il citato decreto ministeriale, richiedendo anche l'attiva collaborazione degli enti locali interessati, evidentemente più consapevoli delle caratteristiche socio-economiche presenti nei rispettivi territori;

se, nel frattempo, il Governo non ritenga di prorogare i termini di pagamento dell'ISI al mese di dicembre - senza penalità - per consentire la divulgazione tempestiva dei nuovi estimi o di eventuali altri parametri transitori.

(4-01148)

(29 settembre 1992)

RISPOSTA. - La legge n. 405 del 1990 stabilì che le modificazioni derivanti dalla revisione degli estimi del catasto edilizio urbano mediante nuove tariffe e nuove rendite catastali, disposta con il decreto del Ministro delle finanze 20 gennaio 1990, dovevano avere effetto a decorrere dal 1° gennaio 1992. Va qui ricordato che il predetto decreto ministeriale prevedeva, nella procedura di revisione, di tener conto del valore unitario di mercato ordinariamente ritraibile. La medesima legge n. 405 del 1990 prevedeva anche che la commissione censuria centrale svolgesse la attività di perequazione anche nel caso in cui non avessero operato le commissioni censuarie distrettuali e provinciali. Peraltro la legge n. 427 del 1989 aveva stabilito le misure del classamento degli immobili urbani con effetto dagli anni successivi al 1983.

Queste premesse, in breve sintesi, consentono di ricordare le difficoltà incontrate per realizzare le operazioni di revisione e gli inconvenienti che si è ritenuto da più parti di evidenziare anche se, allo stato, i dati forniti dagli uffici e presi a base per la revisione delle tariffe d'estimo, per quanto riguarda gli immobili del comune di Riccione, sembrano tener conto della realtà socio-economica ed urbanistica locale; non è da escludere che - per quanto riguarda sempre il comune di Riccione - una diversa delimitazione delle zone censuarie avrebbe potuto avere effetto nel senso auspicato dall'onorevole interrogante.

L'intento di procedere ad una revisione delle tariffe d'estimo che tenga conto, oltre che dei valori di mercato ordinariamente ritraibili, anche di quelli delle locazioni e sia accompagnata contestualmente dalla revisione delle zone censuarie nonché dalla revisione della qualificazione, classificazione e classamento delle unità immobiliari è dimostrato da quanto previsto dall'articolo 2 del decreto-legge 24 settembre 1992, n. 388, e dagli emendamenti introdotti dal Senato cui il Governo ha aderito.

La nuova revisione (nel corso della quale tornerà ad essere necessaria l'attività delle commissioni censuarie distrettuali e provinciali) realizzerà, nella globalità e nelle contestualità, la perequazione più esaustiva alla luce della rideterminazione delle zone censuarie e della classificazione.

Le disposizioni introdotte con il decreto-legge, con le modifiche apportate dal Senato, prevedono che, fino alla entrata in vigore delle nuove tariffe e delle nuove rendite e comunque non oltre il 31 dicembre 1993, continuano ad applicarsi le precedenti; tali disposizioni prevedono anche che, ai fini delle imposte dirette, è tuttavia consentita l'applicazione, sin dal 1° gennaio del corrente anno, delle tariffe d'estimo e delle rendite che risulteranno dalla nuova revisione, nelle ipotesi in cui il loro importo risulti inferiore rispetto a quello delle tariffe d'estimo e delle rendite attualmente in vigore. A tal fine, le disposizioni in questione prevedono la possibilità di computare in diminuzione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche e dell'imposta locale sui redditi, dovute sulla base della prima dichiarazione che sarà presentata successivamente alla data di entrata in vigore delle nuove tariffe d'estimo ed eventualmente degli acconti dovuti per il periodo d'imposta successivo a quello cui la dichiarazione si riferisce, l'ammontare dell'eccedenza

delle imposte dirette (e quindi anche dell'ISI) determinate sulla base delle tariffe d'estimo attualmente in vigore.

In ordine, infine, alla invocata proroga dei termini per il pagamento dell'imposta straordinaria sugli immobili al 15 dicembre, senza l'applicazione degli interessi, stabiliti nella misura del 3 per cento dell'importo dovuto, si fa presente che l'amministrazione finanziaria, per consentire ai contribuenti di assolvere all'obbligo del pagamento della suddetta imposta sin dal 1° settembre 1992, ha predisposto tempestivamente una serie di misure per rendere più diffusa la conoscenza delle nuove tariffe d'estimo e più agevole il calcolo del tributo dovuto.

Un eventuale accoglimento di tale richiesta darebbe luogo ad una ingiustificata disparità di trattamento tra i contribuenti che hanno assolto all'obbligo tributario effettuando il pagamento entro il 30 settembre 1992 e coloro che, invece, potranno effettuarlo a distanza di oltre due mesi da detta data.

Il Ministro delle finanze
GORIA

(11 novembre 1992)

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

che il 31 maggio 1992 andrà in vigore l'orario «estivo» delle Ferrovie dello Stato;

che il predetto orario, tra alcune significative modifiche, prevede che il treno *intercity* n. 606, in partenza da Salerno per Torino (che è uno dei convogli a maggiore densità di viaggiatori soprattutto nel tratto Salerno-Roma), immutando una ormai storica e razionale funzione soprattutto per la comodissima ora di arrivo nella capitale, sposta detto arrivo dalla stazione Termini a quella di Roma-Ostiense, quasi annullando, così, i pregi del treno stesso, con prevedibili, forti disagi di quanti, giunti a Roma, dovranno a loro volta raggiungere le sedi del proprio impiego o del proprio lavoro;

che tale disagio non può considerarsi compensato dal modesto recupero d'orario per l'ulteriore percorso del convoglio stesso;

che una seconda e più grave novità del predetto nuovo orario è rappresentata dalla circostanza che dopo le 18,15 un viaggiatore diretto a Salerno non ha alcuna possibilità di raggiungere questa città, che pure è capoluogo di provincia, il che appare, oltre che incomprensibile, assai penalizzante per i residenti della città e per i molti utenti delle ferrovie dello Stato della provincia che gravitano anche, per quanto attiene al trasporto ferroviario, nel capoluogo,

l'interrogante chiede di sapere se non sia immediatamente possibile ripristinare per il treno *intercity* n. 606 la fermata Roma-Termini e almeno ripristinare l'espresso n. 1925 per Salerno in partenza da Roma-Termini alle ore 19,35, che, sia pure formato da carrozze - letto

e cuccette, consentiva, però, con l'uso di una sola carrozza di prima classe (con poltrone regolabili) di raggiungere Salerno alle ore 22,36.

(4-00213)

(29 maggio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato fa osservare che con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo 1992 è stato istituito, dietro pressanti richieste della clientela napoletana, un nuovo collegamento *intercity*, con servizio di prima e seconda classe, in partenza da Napoli piazza Garibaldi alle ore 6 e con arrivo nella stazione di Roma-Termini alle ore 8,05.

I provvedimenti che l'ente ha adottato nell'area campana, fra cui quello sopra enunciato, hanno, ovviamente, richiesto il superamento di una serie di vincoli connessi con l'utilizzazione della linea e degli impianti di origine e destinazione dei convogli, la cui potenzialità è aumentabile ricorrendo anche all'impiego di stazioni decentrate dei nodi di traffico (Roma e Napoli), ove l'esistenza di collegamenti urbani metropolitani veloci garantisce la complementarità dei servizi offerti.

In tale logica, l'arrivo a Roma-Termini del nuovo servizio *intercity* da Napoli piazza Garibaldi è stato privilegiato rispetto all'*intercity* Salerno-Torino, che passa per Roma-Ostiense, con apprezzamenti espliciti formulati dalla clientela.

Per quanto si riferisce alla possibilità di raggiungere Salerno da Roma dopo le ore 18,15, s'informa che non vi sono state modifiche alla precedente offerta e che, pertanto, nulla osta alla utilizzazione della vettura di prima classe con sedili reclinabili (denominata *sleeperette*) in servizio sul treno n. 1925 in partenza da Roma-Termini alle ore 19,35 ed in arrivo a Salerno alle ore 22,30, vettura sulla quale è ammessa la salita di viaggiatori fino alla stazione di Paola ma dalla quale non è preclusa la discesa in alcuna località.

Infine, nella programmazione dell'offerta per l'orario in vigore dal 23 maggio 1993, è in corso lo studio di un nuovo collegamento con treno interregionale che, in partenza da Roma-Termini intorno alle ore 20,10-20,20, raggiungerà, diretto a Battipaglia, la località di Salerno intorno alle ore 23,30.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

PONTONE, RESTA. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che, nell'ambito di una corretta salvaguardia dell'istituto familiare e del pacchetto d'interventi atti a superare gli ostacoli che sono alla base del preoccupante fenomeno della denatalità, il problema degli asili-nido occupa un posto di rilievo;

che si calcola che oltre diecimila bambini dai tre ai cinque anni siano costretti a non frequentare l'asilo perchè non sono state istituite cinquecento nuove sezioni di scuola materna;

che la situazione, nelle regioni meridionali, è quella più grave giacchè esiste una diversa possibilità di accesso ai servizi educativi e formativi;

che al Sud, infatti, la percentuale dei bambini iscritti alla scuola materna è di circa l'86 per cento, una quota molto bassa se si raffronta al dato medio nazionale (91,6 per cento) e, in particolare, a quello del Nord, che si aggira intorno al 95 per cento. Si tratta di una differenza del 9 per cento netto, da leggere in rapporto alla cosiddetta «densità infantile», numero elevatissimo da Napoli a Reggio Calabria;

che in Campania usufruire dei metodi didattici in età scolare è ancor più arduo e ciò provoca pesanti conseguenze sui processi di crescita, visti gli ostacoli di natura culturale (mancata sensibilizzazione, fenomeni di possessivismo e di approssimazione educativa), nonché di natura economica (livelli di indigenza molto alti e maggiore tendenza allo sfruttamento minorile),

gli interroganti chiedono di sapere come il Ministro in indirizzo intenda consentire gli impegni di spesa necessari, istituire un numero adeguato di nuove sezioni della scuola materna e rimuovere le cause che provocano minore frequenza nelle regioni meridionali.

(4-00932)

(7 settembre 1992)

RISPOSTA. - In merito alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto questa amministrazione non può che condividere le osservazioni espresse dagli onorevoli interroganti circa l'esigenza di potenziare le sezioni di scuola materna nelle regioni meridionali.

Nonostante ogni migliore determinazione, per l'anno scolastico 1992-93 non è stato possibile procedere a nuove istituzioni di sezioni di scuole materne statali, attese le direttive in tal senso, a suo tempo pervenute dal Ministro del tesoro.

Si ritiene far presente, tuttavia, che è stato predisposto, d'intesa con il succitato Dicastero, in applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 5, comma 6, della legge n. 412 del 1991, il piano pluriennale che fissa a livello nazionale e per ciascuna provincia i criteri e gli *standard* di riferimento atti a stabilire il rapporto allievi-classi per i diversi ordini di scuola.

Nell'ambito di questo piano si prevede la possibilità di una limitata espansione delle scuole materne, a differenza di tutti gli altri ordini e gradi di istruzione.

Compatibilmente con tali disponibilità, pertanto, potranno essere prese in esame per il futuro le esigenze rappresentate.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(11 novembre 1992)

PONTONE, FLORINO, RASTRELLI. - *Ai Ministri dell'ambiente, del turismo e dello spettacolo e della sanità.* - Per sapere se i Ministri in

indirizzo siano a conoscenza della gravissima condizione in cui versa parte del lido di Ischia, una delle più belle isole e uno dei più bei litorali del nostro paese, dove uno scarico fognario a cielo aperto sembra riversi quotidianamente tonnellate di «temibili» liquami.

Considerato:

che tale discarica deriva dal fatto che nell'originario canale naturale destinato - come ovvio - alla sola raccolta di acqua piovana confluiscono oggi abusivamente gli scarichi di tutti gli insediamenti limitrofi privi di rete fognaria, nonchè alcuni scarichi industriali fra cui quelli relativi all'attività di un'impresa di lavorazione del marmo che rende le acque del litorale assolutamente sporche e torbide;

che in conseguenza di questo stato di cose la spiaggia e il litorale si trovano in un inaccettabile stato di degrado che ha portato all'imposizione del divieto di balneazione per un vasto tratto di spiaggia;

che oltre agli ingenti danni ambientali causati sia al litorale (compresa tutta la zona interna dove scorre il canale) sia alla zona marina, inquinando la flora e la fauna, si mette a repentaglio la salute pubblica col rischio di infezioni ed epidemie che il caldo estivo rende più probabili,

gli interroganti chiedono, altresì, di sapere se e quali provvedimenti si intenda adottare con urgenza, anche nei confronti delle autorità locali, onde pervenire quanto prima a ristabilire gli equilibri posti in crisi da troppo tempo e a restituire ad Ischia la sua naturale destinazione turistica.

(4-00596)

(16 luglio 1992)

RISPOSTA. - La generale situazione di degrado ambientale in cui versa l'isola d'Ischia, denunciata dagli interroganti, è nota a questo Ministero: si è infatti provveduto ad inviare il Nucleo operativo ecologico dei carabinieri che, affiancato da elementi dell'Arma che operano a livello locale, ha effettuato nei mesi di giugno e luglio 1992 una serie di sopralluoghi nelle cave, nelle industrie, nei mattatoi, nelle aziende agricole nonchè ai collettori ed ai depuratori. Nel corso di tali operazioni sono state contestate numerose violazioni della normativa a tutela dell'ambiente, con particolare riferimento all'abusivo smaltimento di rifiuti solidi urbani, tossico-nocivi ed allo scarico di acque reflue senza le previste autorizzazioni.

In particolare in data 19 giugno 1992 a Forio d'Ischia venivano segnalate diverse persone quali responsabili per aver realizzato una discarica abusiva senza autorizzazione e per aver deturpato l'aspetto estetico e biologico del paesaggio. Veniva altresì accertato che la società Cogest addetta alla raccolta di rifiuti solidi e urbani per conto del comune di Forio d'Ischia effettuava operazioni di carico e scarico in un'area di circa 1.000 metri quadri sprovvista di autorizzazione dove rimanevano depositati rifiuti per circa 5.000 quintali.

In data 23 giugno 1992 a Lacco Ameno venivano segnalate altre persone quali responsabili del mancato impianto dei registri di carico e scarico dei rifiuti speciali nonchè di attivazione di inceneritore e scarico acque reflue provenienti dal ciclo di depurazione senza le

prescritte autorizzazioni. Veniva rilevato anche che all'interno dell'ospedale civile «A. Rizzoli» il depuratore, l'inceneritore e la lavanderia, gestiti dalla ditta Termogestione Aster spa, erano sprovvisti delle previste autorizzazioni mentre lo scarico delle acque reflue avveniva in rete fognaria.

Infine in data 29 giugno 1992 sono state effettuate dal Nucleo operativo ecologico 2 ispezioni a cave, 18 a industrie, 4 a mattatoi, 3 ad aziende agricole, 4 a depuratori e collettori ed altre 25 ispezioni. Nel corso di tali ispezioni venivano segnalate diverse persone quali responsabili dei reati relativi a scarico di rifiuti tossici in pubbliche fognature, alla irregolare tenuta dei registri di carico e scarico di rifiuti e alla mancata effettuazione della comunicazione annuale alla regione dei materiali tossici e nocivi prodotti nell'anno precedente.

Questo Ministero, pertanto, ha svolto concrete iniziative miranti a scongiurare e reprimere la violazione delle norme poste a tutela dell'ambiente.

Per completezza di informazione si rende noto che, in merito agli scarichi nel canale Rio Carbone, si è determinata una situazione di conflitto di competenze tra i sindaci di Ischia e di Barano d'Ischia.

Il primo, con ordinanza n. 643/92 del luglio 1992 ha disposto l'interdizione degli scarichi immessi nell'alveo del canale e provenienti dal limitrofo comune di Barano, realizzando a tal fine un muro di sbarramento per impedire l'inquinamento del tratto di spiaggia del lido di Ischia.

Il secondo ha invece ordinato la demolizione dell'opera muraria, atteso che tale sbarramento provocava il ristagno di acque putride con pericolo per la salute pubblica. Della vicenda è stata interessata l'autorità giudiziaria.

Al riguardo ci si riserva di fornire ulteriori notizie, dopo aver appreso gli sviluppi e l'esito dell'azione.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)

RABINO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere quali provvedimenti si intenda adottare al fine di favorire collegamenti più frequenti tra importanti centri della provincia di Asti.

I nuovi orari estivi dei treni e dei pullman, sostitutivi delle linee ferroviarie, hanno creato situazioni di notevole disagio tra gli utenti residenti in zone poste nel sud dell'astigiano: in particolare, risulterebbero gravemente ridotti i collegamenti con Nizza Monferrato e Canelli, città servite da poche corse e con coincidenze scomode.

I nuovi orari da poco entrati in vigore hanno privato le sopraccitate zone di un servizio efficiente: non solo, ma la tardiva comunicazione delle modifiche intervenute è stata fonte di notevoli inconvenienti, essendo stati costretti gli utenti a lunghe e, nella maggior parte dei casi, inutili attese.

Tale situazione potrà essere superata con il concorso delle amministrazioni interessate che potranno intervenire a garantire il mantenimento del servizio originariamente previsto: servizio le cui modalità di espletamento dovranno essere oggetto di prossimo accordo.

Poichè, però, si ritiene insufficiente l'intervento dei soli enti locali, appare opportuno un deciso intervento - da parte dell'amministrazione statale e dell'ente Ferrovie dello Stato - di supporto ai notevoli sforzi già posti in essere dalle realtà locali.

(4-00567)

(14 luglio 1992)

RISPOSTA. - Relativamente ai collegamenti sulla tratta compresa fra Nizza Monferrato e Canelli, l'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che a partire dall'attivazione dell'orario invernale 1992-93, con la completa riapertura del servizio su rotaia dopo le note opere di riqualificazione tecnologica, il servizio ha assunto un nuovo assetto ed in particolare:

non sono stati previsti servizi sostitutivi con autobus;

le corse giornaliere fra Nizza Monferrato e Canelli sono passate da 16 a 19;

sono stati istituiti un servizio diretto fra Alessandria ed Alba e 17 servizi diretti fra Alessandria e Castagnoli;

nelle stazioni di diramazione sono state ottimizzate le coincidenze fra Bra, Alba, Canelli, Nizza ed i capoluoghi di provincia;

i collegamenti sono stati uniformati agli orari delle scuole superiori soddisfacendo così le esigenze della clientela studentesca.

L'ente Ferrovie dello Stato fa infine presente che per fornire concrete risposte alle prospettate difficoltà il servizio di trasporto di cui trattasi è stato articolato tenendo conto delle indicazioni e dei suggerimenti delle amministrazioni locali e dell'utenza.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(11 novembre 1992)

ROCCHI. - *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* -
Premesso:

che l'amministrazione comunale di Bettona (Perugia) ha presentato ufficialmente nel corso del consiglio comunale, tenutosi in data 28 aprile 1992, la proposta di chiusura della scuola materna di Colle dall'anno scolastico 1992-1993 e la successiva chiusura della scuola elementare di Bettona e della scuola media di Passaggio (Perugia);

che tali decisioni saranno votate nel prossimo consiglio comunale, fissato per giovedì 7 maggio 1992, in contrasto con le decisioni del consiglio di circolo e con le volontà dei genitori e della cittadinanza,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano intervenire, per quanto di loro competenza, in questa vicenda in cui si configura, da parte dell'amministrazione comunale, una violazione dei diritti di espressione e partecipazione dei cittadini e degli organismi

scolastici, ai quali peraltro era stata assicurata, da parte del sindaco in persona, la disponibilità ad ascoltare le loro ragioni e proposte, prima di adottare qualsiasi scelta.

(4-00070)

(7 maggio 1992)

RISPOSTA. - In ordine alla interrogazione parlamentare, indicata in oggetto, alla quale si risponde anche a nome del Ministro dell'interno, si fa presente che, per l'anno scolastico 1992-93, non è stato adottato alcun provvedimento di razionalizzazione della rete scolastica nel comune di Bettona, nè il competente provveditore agli studi di Perugia ha, a suo tempo, avanzato proposte al riguardo.

Dagli elementi acquisiti risulta che il consiglio comunale di Bettona nella seduta del 28 aprile 1992 aveva proposto la chiusura, a partire dall'anno scolastico 1992-93, della scuola materna nella frazione Colle e, successivamente, la chiusura della scuola elementare di Bettona e della scuola media nella frazione Passaggio di Bettona.

La discussione, con relativa richiesta di approvazione da parte dell'assemblea comunale, è stata rinviata alla successiva seduta del 7 maggio, nella quale, tuttavia, non è stata adottata alcuna decisione in merito.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(11 novembre 1992)

RONZANI. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - Per sapere:

se sussista incompatibilità fra la funzione esercitata da un dipendente di un comune con la qualifica di primo dirigente di ruolo (nona qualifica funzionale) laureato in giurisprudenza e l'iscrizione all'albo speciale per praticanti procuratori al fine di poter sostenere l'esame di procuratore legale;

se sussista incompatibilità fra l'esercizio della professione anzidetta di dirigente comunale e l'abilitazione al patrocinio davanti alle preture alla quale il praticante chieda - come è in sua facoltà - di essere ammesso.

(4-00812)

(5 agosto 1992)

RISPOSTA. - I quesiti prospettati dall'onorevole interrogante, attinenti a due differenti aspetti della compatibilità fra lo *status* di dipendente comunale e la professione forense, trovano soluzione nel nostro ordinamento, alla luce dell'articolo 1 del regio decreto 22 gennaio 1934, n. 37, e dell'articolo 3 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578.

Infatti, a norma dell'articolo 1, quarto comma, del regio decreto del 1934, «l'aspirante che intende dedicarsi al patrocinio dinanzi alle preture a termini dell'articolo 8 del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, deve chiedere nella domanda di esservi ammesso ed attestare che non si trova in alcuno dei casi di incompatibilità previsti nell'articolo 3 dello stesso regio decreto-legge.

Il richiamato articolo 3 del regio decreto-legge del 1933 disciplina, poi, i casi di incompatibilità per l'esercizio della professione forense e prevede espressamente che tale esercizio è incompatibile «con qualunque impiego o ufficio retribuito con stipendio sul bilancio dello Stato, delle province, dei comuni».

Il tenore delle norme richiamate offre, dunque, completa risposta a quanto chiesto dall'onorevole interrogante.

Infatti, da esse si desume agevolmente che lo stato giuridico del funzionario comunale non è incompatibile con l'iscrizione nel registro dei praticanti procuratori. Il che si spiega, considerando anche che il praticantato è, per sua natura, una prestazione a titolo gratuito finalizzata all'apprendimento.

Resta inteso, ovviamente, che l'attività di pratica dovrà essere svolta al di fuori dell'orario d'ufficio.

Per quanto concerne, invece, l'esercizio del patrocinio davanti alle preture, qui il disposto di legge è tassativo e non lascia adito a diverse interpretazioni: esso è incompatibile con qualunque impiego od ufficio statale, comunale o provinciale.

La precisa volontà del legislatore, in questo senso, del resto, è stata successivamente ribadita anche dal testo unico per gli impiegati civili dello Stato 10 gennaio 1957, n. 3, che all'articolo 60 pone il divieto, per detti impiegati, dell'esercizio di «qualsiasi professione».

Infine, sempre per espressa previsione del richiamato articolo 3 del regio decreto-legge del 1933, l'incompatibilità con l'esercizio della professione forense non sussiste qualora l'attività di avvocato o procuratore sia svolta a favore dell'ente di appartenenza e purchè l'ente sia dotato di propri uffici legali organicamente istituiti.

In tale ultimo caso detti professionisti vengono iscritti in un elenco speciale annesso all'albo degli avvocati e procuratori.

Il Ministro dell'interno

MANCINO

(11 novembre 1992)

ROSCIA. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che alcuni abitanti di Casto (Brescia) hanno segnalato all'interrogante che il campo sportivo di proprietà della parrocchia di Famea di Casto è stato ampliato, utilizzando anche 500 metri cubi circa di scorie di fusione di alluminio;

che il comune di Casto è stato inserito nella zona «A» di controllo CRIAL-regione Lombardia per l'insidiosità delle lavorazioni effettuate dalle locali aziende industriali;

che in passato si sono già verificati pericolosi casi di inquinamento da polvere di alluminio;

poichè pare non sia la prima volta che disinvolti e rampanti imprenditori, in spregio alle più elementari regole di salvaguardia dell'ambiente e di tutela della salute pubblica, trasformino in discariche abusive di rifiuti tossici nocivi i luoghi più disparati - in alcuni casi tali rifiuti sono stati dispersi sul fondo di costruende strade statali - con evidente grave nocimento al sistema idrogeologico nel suo insieme,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per verificare se realmente il campo sportivo di Famea di Casto sia stato costruito o ampliato su una pericolosa discarica abusiva; in caso affermativo, quali interventi intenda adottare per ripristinare l'ambiente nello stato originario;

quali controlli intenda assumere presso le singole aziende che producono costantemente rifiuti tossico-nocivi per evitare che si ripetano nella zona di Casto, di Vestone e della Valsabbia in genere, operazioni altamente inquinanti come quella del campo sportivo di Famea, quando addirittura non si scarichi direttamente in fiumi e torrenti i pericolosi residui delle lavorazioni industriali;

quali controlli abbia fino a questo momento effettuato la competente USL n. 39 di Nozza di Vestone, alla quale si sono rivolti molti cittadini della Valsabbia e di Casto in particolare.

(4-00878)

(7 agosto 1992)

RISPOSTA. - In relazione alla situazione lamentata dall'onorevole interrogante si precisa quanto segue.

A seguito dell'esposto di un cittadino che segnalava alla pretura di Salò, al comune di Casto ed ai due giornali bresciani l'utilizzazione di scorie per la realizzazione del fondo di un campo sportivo in comune di Casto, su richiesta dell'autorità giudiziaria competente, venivano effettuate opportune indagini da parte della locale USL n. 39.

È stato così accertato che:

- 1) i lavori sono stati autorizzati dal comune di Casto con concessione edilizia n. 1453/86 e sono iniziati nel giugno 1987;
- 2) detti lavori sono stati finanziati dall'amministrazione provinciale di Brescia;
- 3) l'utilizzazione di scorie come sottofondo drenante non è stata comunicata all'amministrazione comunale, nè ad altre amministrazioni.

Di tutto quanto sopra esposto, è stata inviata da parte della USL n. 39 dettagliata relazione all'autorità giudiziaria competente in data 16 febbraio 1990.

Ci si riserva di trasmettere successivamente le notizie relative all'eventuale adozione di provvedimenti da parte dell'autorità giudiziaria.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)

ROSCIA, PAINI, PAGLIARINI, GUGLIERI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso che con decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, pubblicato sul supplemento ordinario n. 27 della *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 14 febbraio 1992, è stata recepita la direttiva comunitaria sul controllo locale dei conti che prevede l'abolizione della figura del revisore ufficiale dei conti (RUC) e del relativo ruolo e la contemporanea nascita della nuova figura del revisore contabile;

poichè entro il 27 agosto 1992 i professionisti devono produrre domanda di iscrizione all'istituendo registro dei revisori contabili, nonostante non sia ancora stato varato il regolamento attuativo per l'istituzione del nuovo albo dei revisori contabili,

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere affinché i dottori commercialisti ed i ragionieri collegiati possano tempestivamente predisporre la documentazione idonea per produrre la domanda di iscrizione nel relativo registro, atteso che il mese di agosto è tradizionalmente destinato alle vacanze annuali, che le predette categorie professionali si sono quest'anno meritatamente guadagnate.

(4-00467)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente che l'articolo 8 del decreto-legge n. 335 del 1992 ha prorogato al 30 novembre 1992 il termine per la presentazione delle domande di iscrizione nel registro dei revisori contabili, originariamente fissato al 27 agosto 1992.

Lo schema di regolamento di disciplina delle modalità di presentazione delle relative domande è stato redatto e sottoposto tempestivamente al Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTELLI

(13 novembre 1992)

SERENA. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:
che attualmente nel nostro paese si registra una grave carenza di personale direttivo negli istituti di pena;

che, specie al Nord, si è verificato che direttori di tali istituti siano stati chiamati a dirigerne contemporaneamente più d'uno, fino ad un massimo di quattro per volta;

che molti concorsi a posti di direttore di penitenziario sono di recente andati deserti e che i pochi vincitori di concorso hanno rinunciato all'incarico non prendendo possesso della sede, cosicchè si verifica che alcuni istituti di pena - tra gli altri Gorizia, Tolmezzo, Pordenone, San Remo, Imperia, Vibo Valentia, Lamezia Terme - siano attualmente privi di direttore,

l'interrogante chiede di sapere quali urgenti misure si intenda adottare per fronteggiare questa gravissima situazione di emergenza.

(4-00627)

(21 luglio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente che il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, allo scopo di ovviare alle denunciate carenze di organico, sta procedendo all'espletamento di concorsi per direttore di istituto penitenziario (VIII qualifica funzionale - posti 59) e per collaboratore di istituto penitenziario (VII qualifica funzionale - posti 14).

Il Ministro di grazia e giustizia

MARTELLI

(13 novembre 1992)

SERENA, MANFROI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso: che da parecchi anni la direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato sta attuando una continua soppressione di corse sulla linea Conegliano-Ponte nelle Alpi;

che è più lecito prevedere che tale sistematica azione tenda alla soppressione della linea stessa;

che tale linea, lungi dal poter essere considerata un «ramo morto», rappresenta per una provincia come quella bellunese, condannata da ragioni geografiche ad un cronico isolamento, uno dei pochi sbocchi verso la pianura veneta a soluzione di non poche problematiche turistico-commerciali e di altre particolari esigenze legate al mondo del lavoro e dello studio;

che il ricorso a soluzioni alternative (trasporto su gomma) può integrare ma non risolvere interamente tali problematiche;

che vi è conferma di queste tesi e della loro estraneità a motivazioni superficiali ed emotive nella vivace attività promossa da un comitato all'uopo costituito ed operante tra il bellunese e l'Alpago, attività concretizzatasi ultimamente nella presentazione al sindaco di Ponte nelle Alpi di un esposto a favore del mantenimento della linea firmato da 1.160 cittadini e da alcune manifestazioni pubbliche,

gli interroganti chiedono di sapere se non si intenda attivare immediatamente un tavolo di confronto tecnico aperto alla direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato, la Dolomitibus, le istituzioni locali e le diverse realtà sociali interessate al fine di:

a) individuare un preciso programma che tenda ad evitare in futuro soluzioni parziali e mosse a sorpresa da parte dell'ente Ferrovie dello Stato;

b) ridiscutere il problema delle corse soppresse;

c) prevedere un'incentivazione del servizio sulla linea Conegliano-Ponte nelle Alpi nelle fasce orarie e nei periodi di maggior affluenza;

d) riaffermare la validità dei servizi a lungo raggio che collegano Belluno e/o Calalzo a Treviso e Venezia e viceversa.

(4-00576)

(14 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che, con delibera del 1988 della giunta regionale del Veneto, fu stipulata una convenzione tra l'ente medesimo e le aziende di trasporto pubblico locale (TPL) per l'integrazione gomma-rotai, al fine di migliorare complessivamente l'offerta di trasporto pubblico, riducendone i costi, e salvaguardare la linea ferroviaria Conegliano-Ponte nelle Alpi dalla chiusura all'esercizio perchè, a quel tempo, considerata «ramo secco».

Nel corso del 1991, a causa di difficoltà manifestate dalle aziende di TPL per un notevole incremento del disavanzo di esercizio, è maturata la necessità di pervenire, previ accordi tra province interessate, ente Ferrovie dello Stato, aziende di TPL, con il coordinamento della regione Veneto, ad un nuovo programma di esercizio che riducesse i costi, migliorando complessivamente il servizio di trasporto reso alla clientela.

In tal modo si è concretizzato il concetto di utilizzare il treno per i collegamenti più impegnativi e di lungo percorso, affidando agli autobus il servizio di raccolta viaggiatori e di collegamento a livello locale. Il programma di esercizio, approvato dalla giunta regionale del Veneto con delibera n. 697 del 12 febbraio 1992, prevede:

l'aumento da 9 a 12 dei collegamenti tra Calalzo-Belluno e Venezia;

la sostituzione con bus, per accertata scarsa frequentazione, di 6 treni;

la soppressione di 3 treni, non sostituiti con bus, per scarsissima movimentazione di passeggeri.

L'ente Ferrovie dello Stato segnala, inoltre, che sulla linea Padova-Belluno-Calalzo:

sono stati velocizzati 4 treni con recupero di percorrenza da 22 a 85 minuti;

sono state realizzate nuove coincidenze a Padova per le direttrici Bologna e Milano;

è stato cambiato il materiale a 4 treni per adeguamento dell'offerta alla domanda.

In seguito a numerose istanze da parte di enti locali, comunità, associazioni e clienti pendolari, la regione Veneto si è resa disponibile ad un confronto con i predetti soggetti e con la partecipazione delle

organizzazioni sindacali locali per pervenire ad alcuni aggiustamenti migliorativi della suddetta integrazione nell'area interessata.

In particolare, nell'ambito del confronto con la regione, è stato convenuto di ripristinare 2 treni dei 6 sostituiti con autobus e uno dei 3 soppressi. È stato aggiunto, inoltre, con decorrenza 13 luglio 1992, il treno n. 5680-5681 Belluno-Ponte nelle Alpi-Conegliano, mentre restano confermati i 3 collegamenti diretti Venezia-Belluno-Calalzo recentemente previsti.

L'ente fa sapere, altresì, che risulta manifestamente infondato il timore secondo cui sia proprio intendimento sopprimere in un prossimo futuro la linea ferroviaria Conegliano-Ponte nelle Alpi-Calalzo in quanto sono già in corso lavori di ammodernamento per oltre 100 miliardi di lire.

In particolare, sono previsti i seguenti interventi:

la realizzazione, entro il 1993, di un sistema di circolazione dei treni più moderno ed economico denominato «controllo centralizzato»;

il completamento della costruzione di una variante in galleria in corrispondenza del viadotto «Busa del Cristo»;

la soppressione di alcuni passaggi a livello per rendere più affidabile la marcia dei treni.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(11 novembre 1992)

SPECCHIA. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che gli organi di informazione hanno dato notizia della prossima sostituzione del comandante dell'Arma dei carabinieri, generale Antonio Viesti;

che ciò avverrebbe perchè lo stesso generale non sarebbe gradito al Partito socialista italiano;

rilevato:

che la competenza, la professionalità e la dedizione del generale Antonio Viesti sono sempre state da tutti riconosciute, tanto da portarlo, ancora in giovane età, a ricoprire il prestigioso e difficile incarico di comandante dell'Arma dei carabinieri, dove ha dimostrato che la fiducia nei suoi confronti era ben risposta;

che una sostituzione per motivi «partitici» o «partitocratici» sarebbe duramente condannata dagli stessi carabinieri e dalla pubblica opinione,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro della difesa non ritenga di smentire la notizia relativa alla sostituzione del generale Antonio Viesti.

(4-00852)

(6 agosto 1992)

RISPOSTA. - La notizia cui l'onorevole interrogante si riferisce è stata smentita in occasione di dichiarazioni del Ministro della difesa, riportate dagli organi di informazione.

Il Ministro della difesa
ANDÒ

(11 novembre 1992)

SPERONI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che molte specie di uccelli migratori sono oggetto di caccia illegale durante il periodo di passo; in particolare, il falco pecchiaiolo risulta oltremodo colpito in talune zone dell'Italia meridionale, ove è diffusa la credenza popolare che l'abbattimento di tali volatili valga a preservare dall'infedeltà muliebre;

che in tali aree il bracconaggio è attuato in maniera abituale e sistematica, operandosi da appostamenti fissi, talvolta costituiti da postazioni permanenti in muratura; nè a limitarlo vale l'ovvia considerazione che l'esercizio di tale pratica offre l'occasione di incorrere in ciò che essa mira ad evitare,

l'interrogante chiede di conoscere quali specifiche iniziative di repressione del fenomeno si intenda adottare.

(4-00053)

(30 aprile 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente che nei mesi di aprile e maggio di ogni anno la regione Calabria ha sempre concordato con l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, con la polizia di Stato, l'Arma dei carabinieri ed il Corpo forestale dello Stato, tutte quelle operazioni necessarie ad eliminare il bracconaggio nello stretto di Messina.

Dal 10 al 20 maggio 1992 squadre del Nucleo operativo ecologico di questo Ministero, come negli anni precedenti, nel periodo di maggiore passo degli uccelli migratori, ha effettuato un servizio a scopo preventivo e repressivo di bracconaggi.

Durante tali operazioni sono stati effettuati diversi controlli, segnalate alcune persone, sequestrati richiami acustici e fucili.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)

TABLADINI, BODO, PREIONI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che da un esame delle piante organiche del personale di magistratura in servizio presso gli uffici giudiziari della Lombardia orientale, ricompresi nel distretto della corte d'appello di Brescia (elaborazione provvisoria su dati Istat - Roma, 26 giugno 1989), la pretura circonda-

riale di Cremona risulta alquanto sfavorita, quanto ad assegnazioni di magistrati, rispetto agli uffici simili di altri circondari del distretto, ed infatti le sono assegnati in organico tre soli pretori, con un rapporto di un pretore ogni 69.000 abitanti, mentre a Bergamo è assicurato un pretore ogni 56.688 abitanti, a Brescia un pretore ogni 48.762 abitanti, a Crema un pretore ogni 60.500 abitanti, a Mantova un pretore ogni 47.720 abitanti;

che, ciò malgrado, le piante organiche di tali uffici sarebbero state ampliate (a Crema risulta assegnato un altro pretore) mentre il numero dei pretori di Cremona sarebbe rimasto invariato;

che a seguito della istituzione della procura della Repubblica presso la pretura circondariale di Cremona sarebbero stati assegnati a tale ufficio tre magistrati del pubblico ministero, talchè il rapporto pretori-pubblici ministeri sarebbe attualmente di 1 a 1, rapporto veramente insolito, qualora non si tratti di situazione assolutamente temporanea, tenuto conto che in un ufficio giudiziario il numero dei magistrati giudicanti addetti al settore penale e al settore civile dovrebbe essere, ed è, di regola, globalmente superiore a quello dei magistrati requirenti;

che durante una recente visita del Ministro presso la pretura circondariale di Cremona funzionari ministeriali avrebbero accertato l'indifferibile esigenza di assegnare all'ufficio almeno altri due pretori onde adeguare l'organico a quello della locale procura circondariale e degli uffici simili del medesimo,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga di fornire risposte adeguate in ordine ai seguenti quesiti:

a) se quanto sopra esposto risponda a verità e se la situazione sopra descritta ancora permanga;

b) quali provvedimenti si intenda, se del caso, adottare, ed entro quale termine, per adeguare congruamente gli organici dei pretori della pretura circondariale di Cremona a beneficio del miglioramento del servizio giustizia nei territori del cremonese.

(4-00374)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente che la pianta organica della pretura circondariale di Cremona prevede un posto di pretore dirigente e due di pretore. I suddetti posti risultano interamente coperti.

Per quanto attiene all'evidenziata esigenza di ampliamento della pianta organica dell'ufficio giudiziario in argomento, si rappresenta che la Direzione generale dell'organizzazione giudiziaria di questo Ministero sta procedendo allo studio di un generale adeguamento delle

dotazioni organiche degli uffici giudiziari, in esecuzione del quale potranno essere soddisfatte anche le necessità della pretura circondariale di Cremona.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTELLI

(13 novembre 1992)

VISIBELLI. - *Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* - Si chiede risposta alla seguente interrogazione, già presentata nella precedente legislatura (4-07141, del 4 novembre 1991):

Richiamata ed evidenziata la propria precedente interrogazione 4-03911, presentata in data 18 ottobre 1989, di cui più volte si è sollecitata la risposta, rimasta purtroppo inevasa, sulla «costruzione di un impianto di climatizzazione permanente ad energia rinnovabile» presso il palazzo di giustizia di Bari, l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto riportato da «La Gazzetta del Mezzogiorno» del 29 ottobre 1991, nell'articolo dal titolo «Palazzo di giustizia - La procura indaga sul caso del climatizzatore» che recita: «Climatizzatore a palazzo di giustizia: la vicenda si... surriscalda. È il procuratore della Repubblica, Michele De Marinis, ad annunciare che "stanno per partire parecchie informazioni di garanzia". Non dice nient'altro.

L'incartamento è sul suo tavolo da qualche giorno. Da quando cioè la commissione per la manutenzione del palazzo di giustizia (un organo composto da magistrati, cancellieri e tecnici), nella riunione di sabato 19 ottobre, ha esaminato il caso del climatizzatore. Un caso che riguarda da vicino le condizioni di vita proprio dei lavoratori del palazzo di giustizia.

L'«impianto di climatizzazione permanente ad energia rinnovabile» del palazzo, che dopo qualche anno di lavoro è quasi completato, non può entrare in funzione perchè manca l'acqua che dovrà raffreddarlo.

Acqua che dovrebbe essere estratta dal sottosuolo. Un sottosuolo che nella nostra regione è sottoposto a vincoli ben determinati, data la povertà di acqua.

In base alla normativa regionale in questi casi si può «succhiare» l'acqua a una profondità non inferiore a 250 metri, dove si trova solo acqua di mare. Le falde che si trovano a profondità inferiori sono sottoposte a limitazioni di utilizzo, data la loro tendenziale riduzione.

Nel ricercare l'acqua destinata a raffreddare il megaclimatizzatore, i tecnici hanno trovato una prima falda di acqua dolce in fase di progressiva riduzione a 70 metri di profondità.

Una falda «comoda», il cui impiego è però vietato dalla legge. Più in basso, a 250 metri, c'è l'acqua di mare ma è difficilmente raggiungibile a causa - pare - della scarsa perforabilità della roccia. L'inchiesta è diretta a stabilire eventuali responsabilità penali nella vicenda di un climatizzatore che si fa attendere».

(4-00040)

(30 aprile 1992)

RISPOSTA. - Si risponde anche per conto del Ministero dei lavori pubblici.

Con riferimento all'interrogazione in oggetto si fa presente che in data 19 ottobre 1991 effettivamente la commissione per la manutenzione del palazzo di giustizia di Bari ebbe a riunirsi con la partecipazione oltre che dei capi di tutti gli uffici giudiziari, anche del provveditore regionale alle opere pubbliche per la Puglia e tecnici del provveditorato medesimo.

Dal verbale dell'anzidetta riunione si apprendeva che il provveditorato regionale alle opere pubbliche aveva progettato e posto in esecuzione - con finanziamento di fondi a carico del Ministero dei lavori pubblici per un importo complessivo di lire 7.208.000.000 - nel palazzo di giustizia di Bari un impianto di climatizzazione e che per il completamento dell'impianto medesimo aveva incontrato impreviste difficoltà nell'estrazione dal sottosuolo dell'acqua necessaria per il funzionamento.

La riunione della commissione per la manutenzione si concludeva con la deliberazione di inviare copia del verbale al procuratore generale della Corte dei conti, al Ministero di grazia e giustizia, al Ministero dei lavori pubblici e al procuratore della Repubblica presso il tribunale di Bari; il detto verbale veniva trasmesso al Ministero di grazia e giustizia con nota 22 novembre 1991, n. 5803, della presidenza della corte di appello di Bari.

Con nota 17 gennaio 1992, trasmessa a questo Ministero in data 10 marzo 1992 dalla corte di appello di Bari, il procuratore della Repubblica presso il tribunale di Bari ha fatto presente che la procura, «di propria iniziativa ha concretizzato un'indagine preliminare per il mancato funzionamento dell'impianto di climatizzazione presso il palazzo di giustizia».

Più precisamente, la procura della Repubblica «preso atto della normativa vigente in materia di sfruttamento di acque del sottosuolo e della riferita difficoltà di reperirne per il fine di cui si tratta, intende, con la instaurata indagine, accertare se siano state concretizzate condotte che possano aver consumato i reati o di truffa aggravata o di frode in pubbliche forniture o di falso o di abuso di ufficio», con eventuale concorso di tali reati.

Il procuratore della Repubblica ha peraltro precisato che l'indagine in corso non aveva «ancora consentito di delineare sicure responsabilità penali».

Detto magistrato ha infine fatto presente di aver trasmesso doverosa informativa alla procura generale della Corte dei conti.

Da ultimo, a seguito di una richiesta di notizie rivoltagli da questo Ministero con nota 2 giugno 1992, il procuratore della Repubblica presso il tribunale di Bari in data 4 giugno 1992 ha comunicato che il procedimento penale in discorso era tuttora pendente nella fase delle

indagini preliminari, per le quali era stata richiesta e concessa la proroga del termine ai sensi dell'articolo 406 del codice di procedura penale.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTELLI

(13 novembre 1992)

VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere quali urgenti iniziative s'intenda prendere in merito a quanto riportato da «La Gazzetta del Mezzogiorno» del 31 maggio 1992, nella rubrica «Filodiretto», laddove è scritto: «C'è qualcuno ai telefoni dell'aeroporto di Palese?

Una lettrice, Viviana Turitto, ci racconta la sua disavventura al telefono, mentre una sera tentava disperatamente di mettersi in contatto con gli uffici ATI dell'aeroporto di Palese, perchè aveva necessità di cambiare l'orario del volo Bari-Milano 1183 a nome di suo marito.

“I numeri - scrive la signora Turitto - hanno squillato invano. Armata di tanta pazienza, ho ritentato la mattina seguente ed ho trascorso attaccata al telefono ancora mezz'ora, provando tutte le linee che corrispondono agli uffici ATI e SEAP, ma dall'altro capo del filo il silenzio più assoluto”. La signora Turitto non si è arresa: “Come ultimo tentativo ho composto il 379226, che rientra nei numeri di pubblica utilità alla voce 'Aeroporto Bari-Palese', riportati nell'avantielenco SIP. Qui c'è stata la massima rappresentazione dell'inefficienza del servizio, concretatasi nella maleducazione dell'addetto che, appena alzato il ricevitore, alle ore 8,45 del 29 marzo mi ha risposto di chiamare altri numeri dell'aeroporto e di non seccarlo”. In conclusione, la signora chiede al responsabile dello scalo di Bari e al direttore generale dell'ATI:

1) quali sono i compiti e le utilità dei numeri 379226-374654/5, vista la risposta ricevuta dal primo e l'assenza di risposta dal secondo e terzo?

2) se il servizio informazioni e prenotazioni è inesistente, non sarebbe meglio cancellarlo dall'elenco telefonico? Si eviterebbe ai viaggiatori - conclude la signora Viviana Turitto - di perdere tempo e, quel che è peggio, di essere apostrofati dal maleducato di turno».

(4-00237)

(11 giugno 1992)

RISPOSTA. - L'elenco telefonico di Bari informa con chiarezza, alla voce ATI, che per quanto concerne le prenotazioni bisogna contattare gli uffici Alitalia.

È emerso inoltre che, proprio nel periodo in questione, il personale dell'ufficio informazioni della società SEAP era assente perchè impegnato in un corso di addestramento in vista dell'apertura di una nuova biglietteria; attualmente risulta che il servizio è regolarmente fornito.

Per quello che concerne i numeri di telefono invano attivati, il 374654 corrisponde all'ufficio bagagli che all'epoca era affidato dalle

ore 10 alle ore 18 ad un solo addetto, spesso obbligato ad assentarsi dall'ufficio per effettuare controlli e ricerche di bagagli.

L'altro numero, ed esattamente il 374655, corrisponde all'ufficio biglietteria che, per il diretto rapporto con la clientela, induce l'impiegato di turno a non rispondere al telefono anche per periodi relativamente lunghi.

Al numero telefonico 379226, infine, risponde l'ufficio controllo traffico della direzione di circoscrizione aeroportuale di Bari, che figura tra i numeri di «pubblica utilità», ma in ogni caso non idoneo a risolvere le esigenze in questione.

Si assicura tuttavia che il personale in servizio presso l'ufficio controllo traffico è stato invitato ad assumere atteggiamenti di maggiore collaborazione con l'utenza, indipendentemente dal fatto che le esigenze manifestate riguardino o meno le competenze dell'ufficio.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(11 novembre 1992)

ZUFFA, D'ALESSANDRO PRISCO, TEDESCO TATÒ, ANDREINI. -
Al Ministro dell'ambiente. - Premesso:

che è stata avanzata da privati la richiesta di impiantare dinanzi agli arenili di Sperlonga (Latina) due pontili mobili, atti ad ospitare oltre settecento imbarcazioni da diporto;

che la suddetta richiesta, già in attesa del parere del comune di Sperlonga e della regione Lazio, ha suscitato le proteste della popolazione locale, di cui si è fatta interprete la «Pro loco»;

che l'impianto dei pontili arrecherebbe un danno irreparabile al mare e alle spiagge con l'inquinamento prodotto dalle imbarcazioni private,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di assumere opportuni provvedimenti affinché il mare di Sperlonga sia protetto da siffatte forme di selvaggio e distruttivo sfruttamento turistico.

(4-00001)

(30 aprile 1992)

RISPOSTA. - Giova premettere che le opere oggetto della presente interrogazione non sono comprese tra quelle individuate dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 10 agosto 1988 e per le quali è previsto l'assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale di questo Ministero. Si tratta infatti di pontili galleggianti per ormeggio di imbarcazioni e natanti da diporto, facilmente rimovibili, i quali non realizzano un'opera rilevante ai fini della tutela degli interessi garantiti dalle richiamate disposizioni pur costituendo un ingombro ed una possibile fonte d'inquinamento. Nel merito, non risulta che, a tutt'oggi, sia stato installato alcun pontile nè si ha conoscenza di autorizzazioni in tale senso rilasciate dalla capitaneria di porto di Gaeta.

Da notizie avute al riguardo dalle autorità locali, è risultato in realtà che il comune di Sperlonga, in considerazione della carenza di posti-barca, particolarmente grave nella stagione estiva, con nota n. 1257 del 21 febbraio 1992 aveva espresso parere favorevole alla capitaneria di porto di Gaeta in merito alla richiesta del centro Nauticaravan di autorizzazione alla posa di pontili galleggianti per ormeggio di imbarcazioni e natanti da diporto nello specchio acqueo antistante la darsena in località Porto.

Il parere favorevole del comune era comunque subordinato al realizzarsi delle seguenti condizioni:

a) acquisizione del parere favorevole della regione Lazio, assessorato urbanistica e ambiente, al fine della protezione per la tutela delle visuali panoramiche (trattandosi di zona ricadente nel cono visuale previsto nel Piano territoriale paesistico regionale, ambito n. 13);

b) impegno del richiedente a rimuovere i pontili stessi qualora l'ormeggio provocasse inquinamento e pregiudizio alla balneazione.

Lo stesso comune con nota n. 2764 del 3 marzo 1992 dava analoga risposta all'istanza presentata dalla Società cooperativa gestione servizi mezzi da diporto e vari San Leone a responsabilità limitata per l'autorizzazione all'installazione di pontili galleggianti nello stesso ambito n. 13 interessato dalla richiesta del centro Nauticaravan. Con nota n. 1256 del 21 febbraio 1992 il comune ha espresso invece perplessità in merito all'istanza del signor Arcangelo Marzano della cooperativa CGS di Sperlonga per l'autorizzazione all'installazione di pontili galleggianti nello specchio acqueo antistante piazza della Fontana e costeggiante via del Porto, perchè particolarmente esposta ai venti ed interessante anche un tratto di arenile previsto nel piano spiaggia, in corso d'adozione, come polo consorzio albergatori.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(18 novembre 1992)
