

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

n. 21

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 18 al 24 febbraio 1993)

INDICE

BOFFARDI: sulla previsione di una carriera da ufficiale per i cappellani militari (4-00901) (risp. ANDÒ, <i>ministro della difesa</i>)	Pag. 579	DI NUBILA: sulla distribuzione degli uffici giudiziari sul territorio (4-00380) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	Pag. 592
BRESCIA: sulla precarietà del personale per i beni culturali nel comune di Venosa (Potenza) (4-02144) (risp. RONCHEY, <i>ministro per i beni culturali e ambientali</i>)	579	sulla eventuale modifica della denominazione del 91° battaglione «Lucania» (4-01673) (risp. ANDÒ, <i>ministro della difesa</i>)	593
CALVI: sulla situazione della casa circondariale di Latina (4-00473) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	580	FERRARA Vito: sulla sospensione dello stipendio del personale di custodia della casa mandamentale di Villalba (Caltanissetta) (4-01111) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	594
CHERCHI: sugli interventi per la zona industriale ad alto rischio di crisi ambientale di Portovesme (Cagliari) (4-00130) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	581	LONDEI: sui tempi di apertura ad Urbino della scuola per personale da adibire alle direzioni penitenziarie (4-01386) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	595
CHERCHI ed altri: sulla necessità di vietare il transito delle petroliere nelle Bocche di Bonifacio (4-01927) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	587	MANNA: sul riconoscimento della «Fondazione evangelica Villa Betania» di Napoli quale ospedale generale di zona (4-00939) (risp. AZZOLINI, <i>sottosegretario di Stato per la sanità</i>)	595
DANIELI: sul marginale interessamento della provincia di Verona al tracciato della linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Venezia (4-00961) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	590	MEDURI: sulla disattivazione del deposito del personale viaggiante della stazione ferroviaria di Crotone (4-01651) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	597
sulla pratica dell' <i>overbooking</i> messa in atto dall'Alitalia (4-01290) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	591	MOLINARI: sulle strutture ospedaliere di Cagliari e di Pergola, all'interno della USL n. 7 di	

Pesaro (4-01150) (risp. AZZOLINI, <i>sottosegretario di Stato per la sanità</i>)	Pag. 598	RANIERI ed altri: sulla situazione scolastica della città di Napoli (4-01688) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	Pag. 605
PELELLA ed altri: sulla destinazione delle strutture dell'ex ospedale militare di Napoli (4-01466) (risp. ANDÒ, <i>ministro della difesa</i>)	601	SALVATO, MANNA: sul valore dei diplomi rilasciati dagli istituti superiori di educazione fisica ai fini della partecipazione a concorsi (4-00586) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	607
PELLEGATTI: sulla soppressione nei giorni festivi delle corse dei treni nel tratto Rovigo-Chioggia (4-01403) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	602	SERENA: sulla situazione di sovraffollamento delle carceri italiane (4-00573) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	608
PELLEGRINO: sulla produzione, da parte di un'azienda austriaca, di un gioco da tavolo ispirato all'attività della mafia (4-01493) (risp. SPINI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	603	sulla cancellazione, da parte dell'Alitalia, dei voli Treviso-Roma dei giorni 14, 16 e 21 luglio 1992 (4-00828) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	609
PIZZO: sull'abolizione annuale, a partire dal 25 ottobre, dei voli diretti Trapani-Roma e viceversa (4-01313) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	604	SPERONI: sulle carenze nell'organico degli agenti di polizia penitenziaria nel carcere di Busto Arsizio (Varese) (4-00347) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	610
PREIONI: sulla pubblicità delle Ferrovie dello Stato sul periodico «Il Duemila» (4-01813) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	605	VISIBELLI: sulla situazione del sistema carcerario (4-00200) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	611
PROCACCI: sulla tutela ambientale delle Bocche di Bonifacio (4-01974) (risp. RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>)	587	sulla presenza di animali randagi nell'aeroporto di Bari (4-00788) (risp. TESINI, <i>ministro dei trasporti</i>)	613

BOFFARDI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che in relazione ad una recente delibera del Cocer della Guardia di finanza non risponde ad alcuna giustificazione prevedere per i cappellani militari una carriera da ufficiale con le conseguenze paradossali per cui, ad esempio, un cappellano militare, ovviamente celibe e speso di tutto, debba percepire in alcuni casi emolumenti superiori al generale di brigata (circa 5 milioni di lire) o al colonnello comandante del Corpo (circa 4 milioni) con responsabilità, competenze e carichi di famiglia certo di gran lunga superiori, l'interrogante chiede di conoscere:

se ciò corrisponda a norme del nuovo Concordato e, comunque, a quale provvedimento amministrativo;

se non si ritenga opportuno rivedere la normativa al riguardo tale da giustificare quanto sopra per rendere più coerente e serio il principio della retribuzione in rapporto all'effettivo lavoro e responsabilità degli ufficiali delle nostre Forze armate.

(4-00901)

(31 agosto 1992)

RISPOSTA. - Lo stato giuridico, l'avanzamento e il trattamento economico dei cappellani militari sono ancora oggi disciplinati dalla legge 1° giugno 1961, n. 512, in attesa che le intese tra le autorità italiane competenti e l'autorità ecclesiastica, previste dall'articolo 11 dell'accordo di revisione del Concordato (legge di ratifica n. 121 del 1985) regolino *ex novo* la materia.

Il Ministro della difesa
ANDÒ

(16 febbraio 1993)

BRESCIA. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che la città di Venosa (Potenza), per la ricchezza dei suoi beni monumentali ed artistici, è punto di richiamo per visitatori e studiosi;

che il valore dei suoi beni culturali, come è noto, è dato da monumenti e strutture come il castello «Pirro del Balzo», il museo nazionale, la chiesa della Santissima Trinità, il parco archeologico, il paleolitico, la cattedrale, la casa di Orazio Flacco, la mostra «da Leucania a Lucania», le catacombe ebraiche e cristiane;

che, inoltre, con le celebrazioni del «bimillenario della morte di Quinto Orazio Flacco», Venosa è completamente entrata nel circuito turistico internazionale, come dimostrano le migliaia di presenze di cittadini che quotidianamente giungono nella città oraziana per visitare tali beni;

che purtroppo la mancanza di personale inibisce la fruizione di molti di questi beni culturali e richiede un intervento urgente che sopperisca a tale carenza,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di rispondere subito alla richiesta avanzata dall'amministrazione comunale di Venosa di risolvere il problema della precarietà del personale per i beni culturali attraverso l'applicazione dell'articolo 2 del decreto-legge n. 433 del 14 novembre 1992, convertito in legge dal Parlamento nei giorni scorsi.

(4-02144)

(25 gennaio 1993)

RISPOSTA. - Si premette che presso la soprintendenza archeologica della Basilicata su una dotazione organica di 124 addetti ai servizi di vigilanza prestano attualmente servizio 105 unità.

Nell'anno 1992 è stata disposta presso il centro operativo di Venosa l'assegnazione di 5 addetti ai servizi di vigilanza assunti ai sensi della legge n. 482 del 1968.

Anche la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici della Basilicata presenta carenze di personale appartenente al predetto profilo dato che a fronte di un organico di 18 unità risultano in servizio 6 addetti.

Si cercherà pertanto di ovviare alle carenze di personale delle predette soprintendenze in sede di applicazione del decreto-legge n. 433 del 1992 convertito dalla legge n. 4 del 1993.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
RONCHEY

(15 febbraio 1993)

CALVI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che attualmente presso la casa circondariale di Latina sono ristrette 193 persone a fronte di una capienza di 80;

che l'organico del Corpo di polizia penitenziaria è attualmente di 90 unità a fronte delle 105 previste;

considerato:

che le condizioni igienico-sanitarie della struttura carceraria sono carenti;

che la tensione all'interno dell'istituto di pena rischia di sfociare, da un momento all'altro, in episodi di intolleranza,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intenda adottare per riportare la situazione nei limiti di normalità procedendo, nell'eventualità, al trasferimento dei detenuti in sovrannumero presso altre sedi.

(4-00473)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica anzitutto che nella casa circondariale di Latina, a fronte di un organico maschile previsto in 120 unità, risultano attualmente in servizio 118 agenti del Corpo di polizia penitenziaria.

Si forniscono, altresì, i seguenti dati relativi alla popolazione carceraria dell'istituto al 31 dicembre 1992:

capienza tollerabile uomini: 100, presenti: 150;

capienza tollerabile donne: 40, presenti: 10.

La situazione di sovraffollamento rilevabile nel carcere di Latina è comune alla generalità degli istituti penitenziari della Repubblica, anche in considerazione del costante aumento giornaliero della popolazione detenuta.

Al riguardo, comunque, il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha disposto che le richieste di sfollamento dei reclusi vengano inoltrate dalle direzioni degli istituti penitenziari solo in presenza di gravi e comprovate necessità ed ha altresì invitato i provveditorati regionali dell'amministrazione penitenziaria ad adottare ogni iniziativa intesa a conseguire negli istituti compresi nell'ambito delle rispettive regioni un indice di presenze il più uniforme possibile.

Si fa presente da ultimo che l'amministrazione penitenziaria, al fine di migliorare le condizioni igienico-sanitarie della casa circondariale di Latina, ha demandato al competente provveditorato alle opere pubbliche di redigere apposita perizia. La spesa occorrente è stata quantificata in lire 1.497.693.944 ed i relativi lavori, a seguito della direttiva di cui alla legge n. 395 del 1992, saranno finanziati con l'esercizio in corso.

Il Ministro di grazia e giustizia

CONSO

(20 febbraio 1993)

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

che procede con estrema lentezza il piano per la predisposizione e l'attuazione degli interventi per la zona industriale ad alto rischio di crisi ambientale di Portovesme in conformità alla deliberazione adottata, già con grande ritardo, dal Parlamento ormai da due anni;

che non risultano adeguatamente coinvolti gli enti locali nelle decisioni da adottare; gli stessi enti, a tal riguardo, hanno avanzato proteste formali;

che non vengono adottati i possibili urgenti interventi di prevenzione dell'inquinamento,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) lo stato di avanzamento del programma, quali progetti esecutivi siano in redazione, i criteri per l'individuazione degli interventi ritenuti prioritari;

2) le iniziative da assumere affinché gli enti locali non vengano relegati in una posizione di nessuna sostanziale incidenza;

3) le prescrizioni per l'immediato contenimento dell'inquinamento ambientale e, in particolare, quali direttive si intenda impartire

all'Enel e all'Efim perchè, per la produzione di energia elettrica e termica, venga impiegato esclusivamente olio combustibile a basso tenore di zolfo.

(4-00130)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. - Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 novembre 1990, adottato ai sensi dell'articolo 7 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e dell'articolo 6 della legge 28 agosto 1989, n. 305, il territorio del Sulcis-Iglesiente appartenente alla provincia di Cagliari e comprendente i comuni di Portoscuso, Gonnese, Carbonia, San Giovanni Suergiu, Sant'Antioco, per un'estensione complessiva di circa 390 chilometri, è stato dichiarato area ad elevato rischio di crisi ambientale.

Su tale area infatti insiste un polo industriale di rilevanti dimensioni, con presenza di grossi insediamenti produttivi di prima lavorazione, prevalentemente del comparto metallurgico.

In particolare i maggiori insediamenti presenti, per il cui sviluppo infrastrutturale è stato costituito il Consorzio per il nucleo di industrializzazione del Sulcis-Iglesiente, sono i seguenti:

la centrale termoelettrica Sulcis-Portovesme e la centrale termoelettrica di Portoscuso dell'Enel;

lo stabilimento Eurallumina, per la produzione di allumina a partire dalla bauxite;

lo stabilimento Alumix, per la produzione di alluminio primario mediante elettrolisi dall'allumina;

lo stabilimento Comsal, per la produzione di laminati di alluminio nudi e verniciati, nastri e fogli sottili per imballaggi;

lo stabilimento Nuova Samim per la produzione di zinco, piombo e cadmio.

Tali insediamenti gravitano sul porto di Portovesme che ha un ruolo fondamentale di servizio alle industrie, sebbene svolga anche una importante funzione turistico-commerciale (collegamento con Carloforte nell'isola di San Pietro).

La situazione ambientale è fortemente pregiudicata a causa:

1) di carico inquinante generato da tali insediamenti con:

a) emissione in atmosfera di circa 30 tonnellate-ora di fumi;

b) produzione di circa 700.000 tonnellate-anno di rifiuti;

c) scarico nei corpi idrici di circa 3 miliardi di metri cubi-giorno di acque di processo e di raffreddamento;

2) di ulteriori carichi inquinanti diffusi dovuti alla movimentazione delle materie prime, interessate da quantitativi annui valutati in circa 2,5 milioni di tonnellate di sostanze solide allo stato sfuso.

La consapevolezza della gravità della situazione ha comportato l'impegno del Governo nel senso di un risanamento del territorio, attraverso lo strumento organico del piano di disinquinamento e l'adozione pregiudiziale di misure di riduzione dei carichi inquinanti.

In ordine al piano di disinquinamento dell'area vengono chieste notizie articolate su due punti:

a) tempi di approvazione del piano di disinquinamento, in relazione alla gravità della situazione;

b) contenuti del piano preliminare proposto dal Consorzio incaricato, avuto riguardo al fatto che:

1) tale piano avrebbe recepito acriticamente i programmi dell'Enel e nel contempo non terrebbe conto della necessità di imperniare l'ammodernamento del polo termoelettrico sulla gassificazione del carbone;

2) non prevederebbe interventi adeguati:

a) per ridurre la polverosità ambientale;

b) per risolvere la collocazione dei rifiuti solidi;

3) prospetterebbe il ricorso all'istituto della concessione di servizi, fattispecie che sarebbe invece da escludere in modo categorico.

Sulla prima questione si osserva che il piano non è stato ancora approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, ma la relativa procedura può considerarsi ormai giunta alla fase conclusiva che ha comportato:

a) l'individuazione nel Consorzio ambiente Sardegna del soggetto idoneo alla elaborazione del piano. Il Consorzio comprende anche l'ENEA, che garantisce la presenza di un istituto pubblico, nonché l'Istituto Battelle di Ginevra;

b) l'acquisizione del parere del Consiglio di Stato, ottenuto nel maggio 1991, sul provvedimento che affida al Consorzio l'incarico di elaborare il piano;

c) la verifica della Ragioneria di Stato, conclusasi il 7 agosto 1991;

d) la stipula della convenzione e la relativa registrazione alla Corte dei conti, avvenuta solo il 7 ottobre 1991;

e) la concreta elaborazione del piano svoltasi nel periodo ottobre 1991-luglio 1992 sotto il coordinamento della commissione Stato-regione, che ha imposto una serie di modifiche ed adeguamenti ed ha espresso il proprio parere favorevole solo in data 4 agosto 1992;

f) la richiesta di parere sul piano da parte della regione Sardegna, alla quale il piano è stato trasmesso il 4 settembre 1992.

Si precisa che tale parere è indispensabile, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 305 del 1989, per la prosecuzione della procedura, e prodromico alla presentazione del piano al Consiglio dei ministri e non è stato, ad oggi, reso.

A tale riguardo si osserva tuttavia che i rappresentanti regionali hanno orientato in modo qualificato la elaborazione del piano attraverso la partecipazione costante ai lavori della commissione Stato-regione.

Se comunque dovesse verificarsi un ritardo ingiustificato, sarà cura del Ministero dell'ambiente attivare le procedure previste dall'articolo 6, comma 9, della legge n. 305 del 1989, al fine di provvedere in via sostitutiva.

Il ritardo nell'approvazione del piano è perciò addebitabile esclusivamente alla complessità delle procedure. La necessità della modifica di tale meccanismo previsto dalla legge n. 305 del 1989 è stata indicata

dal Governo, su iniziativa del Ministro dell'ambiente, come essenziale, in sede di approvazione del disegno di legge collegato alla legge finanziaria.

Il Ministro, contestualmente alla approvazione del decreto che ha dichiarato a rischio il territorio del Sulcis-Iglesiente, ha immediatamente avviato le procedure per la sua predisposizione, chiedendo conferma alla regione Sardegna sull'indicazione dei soggetti tecnici ai quali affidare la raccolta dei dati e la elaborazione tecnica del piano e richiedendo tempestivamente, alle amministrazioni ed organizzazioni componenti la commissione Stato-regioni, i nominativi dei rispettivi rappresentanti.

Sulla seconda questione, che investe in particolare i contenuti del piano, si risponde che il piano non contiene un acritico recepimento dei programmi Enel.

Al contrario le centrali Enel vengono identificate come principali sorgenti di emissioni inquinanti in atmosfera (75 per cento dell'anidride solforosa e 57 per cento delle polveri).

Da tale constatazione trae origine la previsione di una strategia di risanamento articolata:

in un primo gruppo di interventi sulla centrale del Sulcis per l'abbattimento delle emissioni in atmosfera e per la minimizzazione degli impatti della movimentazione dei materiali pulvirulenti (calcare, gessi, ceneri) in adempimento delle prescrizioni imposte dal gruppo di lavoro interministeriale per l'autorizzazione all'esercizio delle centrali termoelettriche, presieduto dal Ministro dell'ambiente;

sulla ottemperanza dell'Enel agli obblighi imposti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988 per l'adeguamento delle emissioni in atmosfera della centrale di Portoscuso;

su ulteriori interventi comprendenti misure tecnologiche relative alla combustione, all'abbattimento degli inquinanti, alla limitazione degli scarichi a mare.

Il complesso delle iniziative previste dal piano comporterà le seguenti riduzioni di emissioni inquinanti:

anidride solforosa di oltre l'80 per cento (da 49.000 tonnellate-anno a 9.000 tonnellate-anno);

polveri di oltre il 75 per cento (da 2.500 tonnellate-anno a 600 tonnellate-anno);

anidride di azoto di oltre il 75 per cento (da 16.500 tonnellate-anno a 3.800 tonnellate-anno).

Tali risultati si otterranno attraverso la realizzazione di interventi, la prevalenza dei quali sono stati dettati all'Enel quali integrazioni del piano, con un costo complessivo, per tali prescrizioni, di 500 miliardi di investimenti nel periodo 1993-2000.

In particolare sono stati previsti, in aggiunta o miglioramento degli interventi proposti dall'Enel:

utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo nella centrale di Portoscuso (tenore di zolfo non superiore a 0,9 per cento);

utilizzo di combustibile a basso impatto ambientale nella centrale del Sulcis (tenore di zolfo non superiore ad 1 per cento);

impianto di desolforazione dei fumi nella centrale del Sulcis, realizzazione indipendente dalle prospettive di impiego del carbone del Sulcis;

modifica degli scarichi industriali a Portovesme (eliminazione dell'inquinamento termico).

Sono stati poi inclusi nei programmi Enel per effetto delle prescrizioni e delle norme di cui all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988:

installazione di nuovi bruciatori nella centrale di Portoscuso;

installazione di un nuovo sistema di captazione delle polveri nella centrale di Portoscuso;

installazione di nuovi bruciatori nella centrale del Sulcis.

Il piano infine valuta non compatibile con l'ambiente l'utilizzazione - proposta dall'Enel - del carbone del Sulcis con tecniche tradizionali di combustione.

Per quanto riguarda la realizzazione di un impianto di gassificazione del carbone del Sulcis, il piano ritiene non compatibile la costruzione di tale impianto nell'area di Portovesme mentre valuta positivamente la soluzione a «bocca di miniera» (Carbonia).

Tuttavia, su richiesta unanime della commissione Stato-regione, è stato adottato l'indirizzo di sviluppare entro sei mesi una specifica appendice tecnica del piano per esaminare le soluzioni tecnologiche già adatte all'impiego del carbone del Sulcis (che ha un elevato contenuto di zolfo).

Per quanto attiene al secondo punto si osserva che il piano prevede oltre 16 interventi per la riduzione della polverosità:

installazione di reti frangivento nei pressi dello stoccaggio di bauxite dell'Euroallumina;

miglioramento dell'organizzazione dello stoccaggio di bauxite dell'Euroallumina;

adeguamento dei sistemi di movimentazione della bauxite;

adeguamento degli impianti per l'utilizzo della pece liquida nell'Alumix;

installazione di box mobili di stoccaggio nella Nuova Samim;

adeguamento dei sistemi di ricezione e movimentazione delle materie prime di Nuova Samim;

sistema di trattamento del calcare a piede della cava Sardamag-Palmas;

adeguamento dei sistemi chiusi di stoccaggio di materie prime e argille nella Sardamag;

innaffiamento dei bacini dei fanghi rossi di Euroallumina;

raccolta e smaltimento delle polveri non riciclabili di Alumix;

captazione e abbattimento polveri nell'impianto di macinazione dei resti anodici di Alumix;

area di stoccaggio provvisorio dei residui di lavorazione Alumix;

sistemazione delle aree interne e della viabilità di Alumix;

interventi su alcune sezioni impiantistiche della Nuova Samim;

ristrutturazione dello stoccaggio reparto sintetizzazione della Nuova Samim;

adeguamento ricezione e movimentazione carbone Enel.

Tali interventi affrontano puntualmente tutte le sorgenti di polverosità, oltre a quelle già individuate nell'ambito degli interventi sugli impianti Enel.

Inoltre il piano prevede la realizzazione di un'area verde circostante il nucleo industriale di Portovesme, che avrà comunque effetti di contenimento della polverosità diffusa.

Il piano analizza in dettaglio tutte le produzioni di rifiuti industriali nell'area (700.000 tonnellate-anno di rifiuti speciali e 150.000 tonnellate-anno di rifiuti tossico-nocivi).

Su queste basi il piano, tenendo conto degli attuali parziali sistemi di smaltimento, individua l'esigenza di una discarica di tipo 2B da 1.500.000 metri cubi.

Il piano definisce le caratteristiche della discarica e del sito e prevede inoltre soluzioni differenziate a carico dell'Alumix.

In ordine all'ultimo quesito si risponde che il piano non prevede il ricorso all'istituto della concessione di servizi.

I meccanismi di attuazione del piano, secondo la bozza di accordo di programma, sono invece basati sui seguenti atti:

accordo di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge n. 142 del 1990 tra il Ministro dell'ambiente, il Ministro per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno, il Ministro dell'industria, la regione Sardegna, la provincia di Cagliari ed i comuni di Carbonia, Gonnese, Portoscuso, San Giovanni Suergiu e Sant'Antioco per la gestione unitaria delle problematiche ambientali nell'area a rischio;

contratti di programma tra Enel, Nuova Samim, Alumix, Euroalumina e Sardamag (rispettivamente) e Ministro dell'ambiente e regione Sardegna (anche per conto degli altri soggetti partecipanti all'accordo di programma sopra indicato) relativi alla limitazione dell'impatto ambientale dei rispettivi insediamenti nell'area a rischio ed alla compatibilità ambientale dei rispettivi programmi di sviluppo in tale area.

Alla stipula di tale contratto è subordinata l'erogazione di contributi alle aziende.

Si prevede inoltre che le opere pubbliche di risanamento ambientale nell'area siano realizzate nel rispetto delle corrispondenti attribuzioni e competenze. Ciascun operatore sarà tenuto a seguire il proprio regime.

In materia di affidamento delle opere, sotto qualsiasi forma, è sancito l'obbligo del rispetto delle procedure previste dall'articolo 8, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, e dei criteri di cui all'articolo 29, comma 1, lettera a), dello stesso testo legislativo (pubblici incanti ed aggiudicazione col criterio del prezzo più basso).

Nel caso in cui la realizzazione degli interventi richieda il coinvolgimento di altri enti od amministrazioni pubbliche, la regione si attiverà per stipulare con tali enti o amministrazioni «lettere di intenti» che recepiscono il contenuto dell'accordo.

In nessun caso potranno essere proposti al finanziamento interventi di opere pubbliche il cui soggetto titolare non abbia sottoscritto esplicito impegno di attenersi agli indirizzi dell'accordo.

Fondamentale è la previsione di una attività di coordinamento per tutte le fasi di attuazione, resa indispensabile a causa del coinvolgimento nella realizzazione del piano di organismi eterogenei, quali amministrazioni statali, enti pubblici territoriali, enti a partecipazione statale, società private.

Tale funzione è affidata alla regione Sardegna la quale può avvalersi di un istituto pubblico qualificato, idoneo a svolgere attività di controllo e di gestione.

Su indicazione della commissione Stato-regione il piano individua tale istituto nell'ENEA.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(11 febbraio 1993)

CHERCHI, ANDREINI, PINNA. - *Al Ministro dell'ambiente.* - In relazione alla raccomandazione del Parlamento europeo perchè sia vietato il transito delle petroliere nelle Bocche di Bonifacio, gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative abbiano assunto i Governi italiano e francese per dare seguito al pronunciamento parlamentare di cui sopra.

(4-01927)

(18 dicembre 1992)

PROCACCI. - *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che la petroliera «Braer» ha fatto naufragio nel canale delle isole Shetland perdendo, fino al 7 gennaio 1993, sicuramente metà del suo intero carico (85.000 tonnellate di greggio), causando una marea nera estesa su un fronte di almeno 9 miglia;

che l'incidente causato dal naufragio viene definito il «peggior disastro ecologico subito dall'Inghilterra» e uno tra gli esperti inglesi più autorevoli in materia di difesa dell'ambiente naturale, Jonathan Pozzitt, ha dichiarato che ci vorrà un quarto di secolo affinché l'equilibrio ecologico dell'intera zona colpita sia ristabilito ed alcune specie di uccelli marini soffriranno addirittura per una settantina di anni;

che negli ultimi anni gli incidenti provocati dalle petroliere si sono fatti sempre più frequenti e sempre più evidente è il gravissimo danno ecologico che compiono, tanto che la CEE sta elaborando una direttiva che regoli il trasporto di materiali pericolosi ed inquinanti;

che due degli incidenti più recenti sono avvenuti in acque italiane, il primo il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno, dove il traghetto «Moby Prince» ha speronato la petroliera «AGIP Abruzzo», causando la morte di 140 persone e la dispersione di 25.000 tonnellate di petrolio, e l'altro l'11 aprile 1991, il giorno dopo, al largo di Arenzano nel mar

Tirreno, dove la nave-cisterna cipriota «Haven» ha preso fuoco ed è esplosa, facendo fuoriuscire circa 10.000 tonnellate di greggio con un danno ambientale calcolato intorno ai 1.000 miliardi,

L'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano intervenire proponendo delle norme che si muovano in direzione della prevenzione degli incidenti e della sicurezza per l'ambiente, quali potrebbero essere: interdizione del trasporto di materiali pericolosi ed inquinanti nello stretto delle Bocche di Bonifacio, che è largo appena 8 chilometri, con isolotti, scogli, condizioni del mare quanto mai mutevoli e soggetto spesso a improvvise e violente burrasche; rigorose misure precauzionali per le petroliere che attraccano nei porti italiani anche nei sistemi di avvicinamento; previsione dell'obbligo del doppio scafo per evitare la fuoriuscita di petrolio in caso di incidente; previsione dell'obbligo di presenza di personale qualificato e addestrato perchè non ci siano più «carrette» del mare che possano uccidere ogni forma di vita marina.

(4-01974)

(12 gennaio 1993)

RISPOSTA.(*) - Si è preso atto dei problemi sollevati con le interrogazioni parlamentari in oggetto in relazione alla necessità di adottare provvedimenti di prevenzione d'incidenti causati dal trasporto di materiali pericolosi ed inquinanti attraverso le Bocche di Bonifacio.

Al riguardo si auspica di aver dato esauriente risposta ai quesiti con l'intervento svolto dal Ministro dell'ambiente presso la Commissione ambiente del Senato in data 27 gennaio 1993, in allegato.

Il Ministro dell'ambiente
RIPA DI MEANA

(11 febbraio 1993)

PROVVEDIMENTI ADOTTATI PER LA PROTEZIONE DELLE BOCHE DI BONIFACIO

I Ministri dell'ambiente di Italia e Francia in data 19 gennaio 1993 hanno insediato a Bonifacio un comitato italo-francese per la creazione di un parco marino internazionale nelle Bocche di Bonifacio. Si precisa, al riguardo, che l'articolo 5 della legge n. 349 del 1986 disciplina la possibilità di individuare delle zone di importanza naturalistica, nazionale ed internazionale, e la costituzione di parchi e di riserve naturali.

Considerando la valenza internazionale dell'area, si potrebbe pertanto passare immediatamente ad una individuazione della medesima attraverso un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, senza sovrapporre ulteriori misure di salvaguardia. Successivamente, in fun-

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

zione dell'estensione da assicurare alla zona da tutelare, promuovere un'organizzazione spaziale degli ecosistemi terrestri e marini: per i primi, verificando, d'accordo con la regione Sardegna, già provvista di una legge regionale in materia, quali biotipi siano a tutt'oggi perimetrati e tutelati e, per i secondi, studiando d'intesa con il Ministero della marina mercantile quali puntuali misure di conservazione siano da adottare in sintonia con quelle utilizzate per le riserve marine.

Al comitato per le aree naturali protette di cui all'articolo 3 della legge n. 349 del 1991 spetterà poi operare per le opportune classificazioni da garantire ai diversi ecosistemi protetti.

Il protocollo italo-francese sulle direttive di attuazione del parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio, firmato in data 19 gennaio 1993 dai Ministri dell'ambiente di Italia e Francia, il cui testo si lascia a disposizione per opportuna conoscenza di questa Commissione, consente da subito di affiancare azioni concrete alla procedura di istituzione del parco

Il comitato italo-francese insediatosi il 19 gennaio 1993, che riunisce le autorità nazionali, regionali e territoriali di Sardegna e Corsica, i loro associati scientifici, rappresentanti delle collettività locali, dei pescatori e dei responsabili delle aree già protette, ha l'incarico di gestire la tutela di quest'area ecologica di eccezionale ricchezza.

I Ministri si sono inoltre impegnati ad avviare:

- gli studi di delimitazione e di gestione del parco;
- la definizione e la realizzazione di un centro di informazione e di direzione del parco, nell'arcipelago della Maddalena;
- l'installazione di un centro di ricerca scientifica a Bonifacio;
- l'acquisizione di attrezzature per l'osservazione, la sorveglianza e la sicurezza del parco;
- il restauro del patrimonio architettonico che sarà adibito all'accoglienza e all'informazione dei visitatori.

I finanziamenti dei vari progetti, che saranno realizzati nei prossimi 18 mesi e che ammontano a 3,55 milioni di ECU, circa 6 miliardi di lire, sono stati reperiti nell'ambito del programma Interreg.

Per quanto riguarda il traffico petrolifero e petrolchimico nelle Bocche di Bonifacio, i Ministri hanno reso noto che i Governi italiano e francese hanno deciso che con decorrenza dal 15 febbraio 1993, previa notifica all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), lo stretto verrà chiuso al traffico di petroliere, gasiere e altro naviglio che trasporti merci pericolose. Il passaggio delle Bocche è infatti considerato a rischio, tanto più se si tiene conto delle statistiche mondiali sugli incidenti di petroliere. Tali incidenti in mare hanno, infatti, registrato un netto declino durante gli anni '80, per poi rimontare con preoccupante progressione a partire dal 1989 (anno della «Exxon Valdez» in Alaska). E ciò in singolare concomitanza con l'invecchiamento del parco petroliere e la proliferazione di equipaggi male addestrati provenienti per lo più da paesi in via di sviluppo.

È opinione corrente che le convenzioni IMO e le misure di sicurezza legali e tecniche, adottate alla fine degli anni '70, hanno ottenuto effetti positivi nel decennio successivo. Ma la prolungata depressione dei noli negli ultimi anni ha indotto a:

mantenere in esercizio navi obsolete (il nolo oggi è su una media giornaliera di 15.000 dollari e occorrerebbe triplicarlo per dare un margine di profitto a nuovi investimenti);

arruolare personale impreparato (un equipaggio del terzo mondo dimezza il costo del lavoro su una nave).

Tutto questo con risultati inquietanti per l'avvenire, se si constata che l'80 per cento degli incidenti vanno ascritti ad errori umani (il caso «Haven» è stato emblematico). A ciò si aggiunga che secondo stime aggiornate:

la metà delle 2.600 petroliere del mondo presenta difetti che incrinano la sicurezza operativa dei natanti;

più della metà delle petroliere in esercizio supera i 15 anni di età;

il 65 per cento degli incidenti accade su navi che hanno più di 16 anni.

Il perdurare della crisi dei noli scoraggia il rilancio degli investimenti proprio ora che se ne sente il bisogno. La flotta petrolifera mondiale invecchia di 5 mesi e mezzo all'anno in media dal 1980 e gli ordini nei cantieri continuano a scendere (oggi sono pari a 38 milioni di tonnellate, su un totale di naviglio in esercizio pari a 245 milioni di tonnellate).

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

che nel mese di agosto 1992 sono stati ufficialmente presentati presso la regione Veneto i progetti per il tracciato della linea ferroviaria ad alta velocità che dovrà collegare Milano a Venezia;

che da tali progetti si evince che la linea interesserà Verona solo marginalmente;

che Verona è storicamente punto di raccordo tra le due grandi direttrici di comunicazione nord-est, nord-ovest e nord-sud dell'Italia, nodo nevralgico dei rapporti tra l'Europa centro-settentrionale e quella meridionale;

che proprio in forza di tale ruolo di cerniera essa è dotata di servizi (quadrante Europa, aeroporto, magazzini generali, fiera, università) atti a permetterle di continuare a svolgere egregiamente questa tradizionale funzione;

che anche da un punto di vista geopolitico Verona è destinata a svolgere tale funzione, essendo punto di riferimento di un'area di gran lunga più vasta del suo territorio comprendente le province di Trento, Mantova, Bolzano e, per molti versi, anche parte di quelle di Vicenza e Brescia;

che il progetto in questione penalizza in maniera ingiustificata ed inaccettabile le province di Verona, Mantova e Trento tendendo a sovvertire un equilibrio geopolitico consolidato da secoli e ad assegnare ad altri la funzione cerniera specifica di Verona e delle province limitrofe;

che questo progetto è riferibile ad un disegno, impalpabile e mai confessato, ma molto chiaro nei suoi effetti già conseguiti, di accentrare nelle province del Veneto centro-orientale tutto il potere e le funzioni,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire con urgenza affinché non venga consumato il macroscopico errore di penalizzare pesantemente Verona, mutilandola di un ruolo che in tanti secoli mai le è stato contestato.

(4-00961)

(9 settembre 1992)

RISPOSTA. - In ordine all'importanza del nodo ferroviario di Verona le Ferrovie dello Stato spa fanno sapere che, nella stesura dei progetti di infrastrutture interessanti il nodo in parola, viene tenuta in debito conto l'incidenza che lo stesso ha in ambito ferroviario.

Anche nel programma alta velocità detto nodo assume un ruolo centrale per l'area nord-orientale dell'Italia, come si evince dal progetto di inserimento della nuova linea Torino-Venezia nel nodo di Verona, a riguardo del quale le Ferrovie dello Stato fanno inoltre sapere di aver adottato soluzioni che consentono l'adeguato espletamento di tutti i servizi che afferiscono al nodo stesso.

Infatti, oltre all'accesso alla stazione di Verona per il servizio viaggiatori, sono previsti tutti i collegamenti per il servizio merci e, in particolare, quelli con il quadrante Europa e con le linee del Brennero sia attuali che future.

Le Ferrovie dello Stato fanno, infine, presente che nel progetto citato nell'atto ispettivo al quale si risponde gli aspetti sopra indicati non sono ben evidenziati, poichè il progetto stesso si riferisce alle tratte Milano-Verona e Verona-Venezia, con esclusione dei nodi, che formano oggetto di specifici singoli progetti.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(17 febbraio 1993)

DANIELI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso: che la compagnia aerea di bandiera italiana Alitalia è solita praticare l'*overbooking*, ovvero vendere per ciascun volo più biglietti di quanti siano i posti a disposizione sull'aeromobile, nella presunzione che non tutti i possessori del biglietto e della prenotazione si presentino al *check-in*; che tale pratica è, dal punto di vista della correttezza commerciale e comportamentale in genere, inammissibile in quanto rappresenta di fatto una truffa per coloro che, pur in possesso di regolare biglietto e prenotazione, sono costretti a restare a terra con evidenti disagi e danni economici, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire affinché venga vietato l'*overbooking* a tutela dei diritti degli utenti del servizio aereo e della serietà e del buon nome della compagnia di bandiera nazionale.

(4-01290)

(14 ottobre 1992)

RISPOSTA. - Il fenomeno dell'*overbooking*, cioè della sovraprenotazione dei voli, riguarda indiscriminatamente tutte le compagnie aeree che effettuano pubblici servizi di linea. La caratteristica di tali servizi, a differenza dei voli *charter*, risiede nell'obbligo del vettore di operare i collegamenti previsti indipendentemente dal coefficiente di occupazione effettivo e, quindi, dalla remuneratività del singolo volo.

Questa circostanza, congiuntamente alla difficoltà di eliminare o sanzionare il concomitante fenomeno causato dai passeggeri che, pur conservando una regolare prenotazione di viaggio, non si presentano alla partenza del volo (cosiddetto «no-show»), sono alla base della prassi dell'*overbooking*, che ha motivazioni commerciali ed operative.

Tale prassi non è stata vietata in nessuna nazione, preferendosi piuttosto garantire un equo indennizzo a quei passeggeri che, pur regolarmente prenotati, non vengono imbarcati sui voli cosiddetti «critici» per eccesso di domanda.

Ad esempio, le autorità aeronautiche degli USA da oltre 20 anni hanno reso obbligatoria, per tutte le compagnie ivi operanti, l'adozione di un articolato schema di indennizzo per mancato imbarco causato da *overbooking*, il cui contenuto è stato successivamente preso a modello dalle corrispondenti autorità di molte nazioni, comprese quelle europee.

Al riguardo si fa rilevare che in ambito CEE è in vigore dall'8 aprile 1991 il regolamento n. 295 del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(17 febbraio 1993)

DI NUBILA. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso: che il disegno di legge n. 2478 presentato al Senato nella X legislatura, avente per oggetto «Revisione delle circoscrizioni degli uffici giudiziari», prevedeva, con delega al Governo, la «redazione di un piano di distribuzione degli uffici giudiziari sul territorio, che, mediante soppressioni di uffici ed accorpamenti dei relativi territori, risponda all'esigenza di istituire presidi giudiziari di consistenza omogenea»; che il criterio essenziale di razionalizzazione della geografia giudiziaria, indicato dal suddetto disegno di legge, era costituito dalla determinazione di uno «*standard* al di sotto del quale la permanenza di un tribunale è antieconomica»; che tale criterio è integrato da una serie di correttivi «idonei ad attenuare la meccanicità» in relazione ad una serie di esigenze socio-ambientali-strutturali, quali i collegamenti viari e il complessivo sistema di trasporti, l'orografia e l'aggregazione o disaggregazione del territorio, la consistenza degli insediamenti operativi ed industriali esistenti o - si ritiene - in via di localizzazione;

che la legge 6 febbraio 1992, n. 160, «Interpretazione autentica dell'articolo 550 del codice di procedura penale e modifica degli articoli 35 e 70 dell'ordinamento giudiziario», introduce elementi di

ulteriore preoccupazione circa la possibile soppressione del tribunale di Lagonegro con accorpamento a quello di Potenza, l'interrogante chiede di conoscere gli intendimenti del Governo circa una valutazione più attenta degli elementi che contribuiscono a rendere indispensabile il mantenimento del tribunale di Lagonegro (carichi di lavoro, disarticolazione del territorio, difficili situazioni viarie e di trasporti, orografia del territorio, nuove localizzazioni di insediamenti produttivi ed industriali, posizione baricentrica tra Campania, Calabria e Puglia), al fine di evitare decisioni che possano ingiustamente, e per situazioni di obiettiva necessità, penalizzare un'area quanto mai bisognevole di un servizio essenziale quale è quello della giustizia.

(4-00380)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - In relazione alla interrogazione in oggetto e con riferimento alla possibile soppressione del tribunale di Lagonegro, si fa presente che allo stato non risultano pendenti iniziative legislative inerenti la revisione delle circoscrizioni degli uffici giudiziari.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(20 febbraio 1993)

DI NUBILA. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che si ha notizia che il Ministero della difesa ha allo studio una possibile modifica della denominazione del 91° battaglione "Lucania", con sede in Potenza;

che tale evenienza ha causato reazioni negative in pubbliche istituzioni e nell'opinione pubblica lucana, per i motivi di carattere storico, ideale e culturale che hanno costituito riferimento alla istituzione militare in quella regione;

che la modifica ipotizzata sarebbe contraddittoria con l'obiettivo, sempre riaffermato, di rafforzare i legami dell'opinione pubblica con le Forze armate del paese,

l'interrogante chiede di conoscere se la notizia di una eventuale modifica della denominazione del battaglione "Lucania" abbia reale riscontro e, qualora essa avesse fondamento, quali iniziative il Ministro ritenga di adottare per evitare momenti di frattura dell'opinione pubblica con l'istituzione militare, ritenuta, anche per la denominazione, parte integrante della città di Potenza e della regione.

(4-01673)

(19 novembre 1992)

RISPOSTA. - In considerazione dei profondi e radicati legami affettivi e storici esistenti tra il 91° battaglione di fanteria «Lucania» e la

popolazione di Potenza, è stato deciso di non cambiare la denominazione e la bandiera di guerra del battaglione stesso.

Il Ministro della difesa

ANDÒ

(16 febbraio 1993)

FERRARA Vito. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso che, a seguito della chiusura e della successiva acquisizione all'amministrazione penitenziaria della casa mandamentale di Villalba (Caltanissetta), il personale di custodia, composto di sei unità e assunto a seguito di regolare concorso, non percepisce da oltre un anno lo stipendio, avendo il Ministero di grazia e giustizia interrotto il rimborso al comune di Villalba delle somme anticipate dallo stesso comune per il pagamento dello stipendio al personale in parola, l'interrogante chiede di sapere quali siano i motivi che hanno indotto il Ministero di grazia e giustizia ad interrompere il rimborso al comune di Villalba delle somme anticipate dallo stesso comune per retribuire il personale di custodia di cui alla premessa e se, nella mancata corresponsione dello stipendio ai sei lavoratori, ci siano particolari responsabilità di funzionari del Ministero di grazia e giustizia o dell'amministrazione comunale di Villalba.

(4-01111)

(23 settembre 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto si comunica che, a causa della mancanza di detenuti ristretti nella casa mandamentale di Villalba ed al fine di evitare che il relativo personale di custodia rimanesse del tutto inattivo, è stata applicata dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, in data 9 luglio 1989, la circolare n. 990/6-C del 1° settembre 1981, la quale prevede che, nell'ipotesi di inagibilità, per qualsivoglia ragione, di siffatti istituti, il personale di cui sopra venga messo a disposizione del comune interessato (da cui peraltro dipende, sotto il profilo organico ed economico, ex articolo 2 della legge n. 469 del 1978).

Ogni rimborso da parte dell'amministrazione delle spese sostenute dal comune di Villalba per il trattamento economico dei menzionati custodi è pertanto cessato alla scadenza del biennio (18 luglio 1991) previsto nella citata circolare ministeriale. In data 26 marzo 1992, in particolare, è stato trasmesso alla ragioneria l'ultimo mandato di pagamento per lire 100.269.480 (relativo al periodo 1° gennaio 1991 - 18 luglio 1991) a favore del comune di Villalba.

È opportuno infine precisare che la casa mandamentale di Villalba risulta acquisita dall'amministrazione penitenziaria con decreto mini-

steriale 10 maggio 1991, emanato ai sensi della legge 26 giugno 1990, n. 162, per essere destinata alla detenzione di detenuti tossicodipendenti.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(20 febbraio 1993)

LONDEI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso: che negli anni '80 fu temporaneamente revocato il carcere circondariale di Urbino;

che contemporaneamente a tale atto il Ministero di grazia e giustizia concordò con l'amministrazione comunale di Urbino di aprire una scuola per personale da adibire alle direzioni penitenziarie nell'edificio di San Girolamo,

l'interrogante, nel rammentare che in caso di necessità l'amministrazione comunale ha indicato nella frazione di Canavaccio l'area per l'eventuale costruzione di una casa circondariale, chiede di conoscere i tempi dell'apertura della scuola già prevista dal Ministero nella città di Urbino.

(4-01386)

(21 ottobre 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che la casa circondariale di Urbino fu soppressa con decreto ministeriale 23 novembre 1988.

Questa amministrazione, a seguito di intese raggiunte con il sindaco di Urbino, pervenne alla determinazione di utilizzare la struttura dell'istituto come scuola per il personale penitenziario; talchè fu a suo tempo effettuato un sopralluogo che accertasse lo stato del fabbricato e individuasse i lavori di ristrutturazione necessari per adeguare l'immobile alla nuova destinazione. Il comune di Urbino predispose quindi il progetto dell'opera per un importo di lire 2.985.000.000, finanziato con i fondi della nuova edilizia (decreto interministeriale 4 ottobre 1991).

Successivamente il provveditorato alle opere pubbliche, cui è demandata l'esecuzione dei lavori, ha fatto presente che il progetto comunale risultava carente nelle previsioni tecniche e finanziarie ed ha richiesto, in conseguenza, un finanziamento minimo di 10 miliardi. Lo stesso organo tecnico ha inoltre manifestato l'impossibilità di impegnare i fondi stanziati entro il 31 dicembre 1992.

Allo stato, a causa della ben nota carenza di risorse finanziarie, non è possibile prevedere i tempi occorrenti per l'apertura della scuola.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(22 febbraio 1993)

MANNA. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso che la zona orientale di Napoli - Ponticelli, Bassa e San Giovanni a Teduccio, compresa

l'area vesuviana circostante di Cercola, Volla, San Giorgio a Cremano, eccetera - rappresenta un comprensorio di circa 400.000 abitanti, privo del tutto di strutture sanitarie e non solo; ha un unico ospedale, l'evangelico di Ponticelli, ente morale senza fine di lucro, che garantisce buone prestazioni sanitarie;

considerato:

che l'ospedale evangelico, totalmente convenzionato con la regione Campania, quale casa di cura è stato inquadrato, per l'alta qualità dei servizi offerti, nella fascia funzionale «A» (paraospedaliera) per l'elevato numero di addetti (175 dipendenti e 20 consulenti medici), per la buona organizzazione strutturale, per gli *standard* di alta tecnologia delle sue apparecchiature;

che l'adombrata chiusura rappresenta pertanto per quella zona un colpo durissimo sia dal punto di vista sanitario, sia da quello occupazionale e civile. È dal 1986 che è stata presentata alla regione Campania la richiesta di classificazione dell'ente quale ospedale generale di zona, sulla base di precise e vigenti norme di cui alle leggi n. 132 del 1968 (legge ospedaliera), n. 817 del 1973 (riconoscimenti ospedali cattolici italiani) e n. 449 del 1984 (intesa tra Stato italiano e Tavola valdese);

atteso:

che il consiglio circoscrizionale di Ponticelli nella seduta del 19 giugno 1986 ha auspicato, con un ordine del giorno, il rapido *iter* delle pratiche per la classificazione;

che l'USL n. 45 di Napoli, dopo lunga e meticolosa istruttoria, ha espresso parere favorevole all'istanza di classificazione e, con uno specifico deliberato (il n. 653 del 22 dicembre 1989), ha chiesto ulteriori adempimenti, tra cui l'allestimento di una terapia intensiva neonatale ed il potenziamento del posto di pronto soccorso, interventi che la direzione dell'ospedale ha realizzato a proprie spese;

che l'ente regionale ha perfezionato l'istruttoria che è stata inserita all'ordine del giorno delle sedute della giunta regionale della Campania del 9 luglio 1991 e successivamente del 25 luglio 1991, anche se in entrambe le sedute tale istruttoria non è stata discussa (perchè? si vuole la chiusura per favorire altri insediamenti?),

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di convocare o di sollecitare una riunione tra la regione Campania, il comune di Napoli, l'USL n. 45, la direzione dell'ospedale evangelico e le rappresentanze dei medici e dei lavoratori, affinché una struttura di così alto valore umano e morale e di avanzata tecnologia sanitaria possa svilupparsi e non morire con la chiusura, così come denunciato al sinodo valdese di Torre Pellice tenuto nel mese di agosto 1992 davanti alla comunità internazionale, anche per dimostrare, con la sensibilità concreta e vera del Governo verso Napoli, che gli sforzi della Comunità europea non sono vani.

(4-00939)

(8 settembre 1992)

RISPOSTA. - Sul problema del riconoscimento della «Fondazione evangelica Villa Betania» di Napoli quale ospedale generale di zona -

oggetto dell'atto parlamentare cui si risponde - la competente regione Campania ha reso noto che quell'assessorato alla sanità, ad integrazione della propria preliminare istruttoria al riguardo, ha chiesto all'unità sanitaria locale n. 45 il 12 novembre 1992, e sollecitato il 5 dicembre successivo, il necessario atto formale di sua pertinenza, recante la prescritta valutazione di congruità complessiva ed aggiornata sui requisiti tecnico-funzionali di detto presidio.

A tale fine sono stati posti in risalto, per le necessarie valutazioni della stessa unità sanitaria, gli elementi di seguito illustrati:

relazione di ispezione del coordinatore sanitario dell'unità sanitaria (atto fino a quel momento mai pervenuto all'assessorato regionale) in data 11 novembre 1991, inerente alla valutazione degli interventi necessari a seguito delle prescrizioni desumibili dalla delibera n. 653 del 22 dicembre 1989 della stessa unità sanitaria;

certificazione prescritta dalle vigenti disposizioni normative, a cura dell'ISPESL, per la verifica della previsione infortuni riguardo agli aspetti impiantistici e dei vigili del fuoco per la verifica delle misure antincendio;

grafici relativi allo stato dei luoghi, con pianta generale del lotto recante l'indicazione degli ingressi, ed alle modifiche apportate per conformarsi alle surricordate prescrizioni della delibera n. 653 del 22 dicembre 1989, da cui sia possibile evincere l'effettiva dislocazione di tutti i posti-letto esistenti e l'organizzazione funzionale delle diverse parti del presidio;

caratteristiche tecnico-funzionali degli impianti caldo-freddo per aree di degenza, blocco operatorio, laboratorio di analisi e servizio di radiologia.

Il sollecito e completo invio della documentazione richiesta consentirà all'assessorato alla sanità della regione Campania di condurre rapidamente a termine gli adempimenti conseguenti di propria competenza.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità

AZZOLINI

(20 febbraio 1993)

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

che da tempo è stato posto in essere un attacco frontale contro la linea ferroviaria ionica che collega Reggio Calabria con Taranto;

che si stanno disattivando stazioni che un tempo erano ritenute importanti e che tale politica priva la parte più debole della Calabria di numerosi posti di lavoro,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza che è stato, recentemente, disposto il «disarmo» e la chiusura del deposito personale viaggiante della importante stazione ferroviaria di Crotona accorrandolo alla stazione di Catanzaro Lido, tutto ciò con la perdita, a Crotona, di circa 100 posti di lavoro in una realtà, come quella crotonese, che già soffre la crisi inarrestabile delle

già rigogliose industrie e l'attacco della droga che miete vittime numerose nella propria realtà giovanile.

In definitiva, poichè, a quanto pare, la giustificazione addotta dalle Ferrovie dello Stato di tale decisione irresponsabile sta nel fatto che i depositi del personale viaggiante dovrebbero essere ubicati nelle città calabresi capoluoghi di provincia, l'interrogante, ricordando che la città di Crotona recentemente è stata elevata al ruolo di capoluogo di provincia, chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire direttamente perchè venga bloccata sul nascere la cervelottica decisione assunta dalle Ferrovie dello Stato.

(4-01651)

(18 novembre 1992)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che attualmente non è prevista la chiusura del deposito personale viaggiante di Crotona e che il fabbisogno di personale per l'esercizio dell'impianto è rimasto invariato rispetto ai turni dello scorso anno.

È da tenere presente però che l'ente Ferrovie dello Stato spa è impegnato in un piano di razionalizzazione delle risorse tendenti a concretizzare ulteriori incrementi di produttività per cui alcuni depositi potranno essere interessati a studi di ristrutturazione.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(17 febbraio 1993)

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

che nelle Marche, in provincia di Pesaro, all'interno della USL n. 7, esistono due ospedali, quello di Cagli e quello di Pergola;

che le strutture dei due ospedali presentano caratteristiche opposte;

che l'ospedale di Cagli è costituito da un antico edificio, posto all'interno del centro storico e lambito dalla Vecchia Flaminia; soffocato tra le case e la strada, senza parcheggi, parzialmente fatiscente, mancava anche, fino a qualche tempo fa, di spazi sufficienti per l'allestimento delle camerette destinate al ricovero degli ammalati;

che recentemente, con una scelta assurda, la regione Marche ha proceduto alla costruzione di una nuova ala e, data la mancanza di spazio, appare quasi certo che non siano state rispettate le disposizioni della legge sismica nelle distanze dagli edifici vicini e dalla strada (rapporto altezza edificio-distanza dalla strada), creando in tal modo un potenziale gravissimo pericolo sia per gli ammalati ricoverati, sia per gli abitanti degli edifici limitrofi, sia per coloro che transitano per la strada;

che nonostante la costruzione della nuova ala la struttura è tutt'ora inadeguata e non funzionale;

che anche le attrezzature non appaiono rispondenti ai requisiti previsti: la sala operatoria di chirurgia sarebbe provvista di parere igienico-sanitario che la dichiarerebbe non idonea;

che gli impianti elettrici non hanno ottenuto tutti i prescritti pareri e collaudi previsti dalla legge 1° marzo 1968, n. 186, e dal decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547;

che l'ospedale di Pergola, viceversa, è costituito da un edificio di recentissima costruzione (completato nel 1984) e di modernissima concezione;

che esso sorge in un luogo leggermente sopraelevato, appena fuori dal centro abitato, raggiungibile dalla strada statale n. 424 (Marotta-Pergola-Cagli) attraverso uno svincolo di alcune centinaia di metri;

che tutto è stato preparato secondo le più moderne regole della sicurezza, dell'igiene e della funzionalità;

che la sala operatoria costituisce uno dei fiori all'occhiello dell'ospedale;

che il costo dell'ospedale è stato di circa 15 miliardi nel 1984;

che la costruzione della nuova ala di Cagli, costata miliardi, poco aggiunge alla funzionalità di quella struttura e forse ne pregiudica la sicurezza;

che l'ospedale di Pergola, anche all'epoca della costruzione dell'ala di Cagli, aveva un intero piano (il secondo) completamente libero ed utilizzabile;

che la vallata del Metauro è servita da ben quattro ospedali poco distanti tra loro (Fano, Urbino, Fossombrone, Cagli) collegati tra loro da una moderna superstrada, mentre la parallela valle del Cesano, di pari lunghezza, dotata di una pessima viabilità, dopo la chiusura degli ospedali di Mondolfo, Corinaldo, Mondavio può contare solo nel nuovo ospedale di Pergola;

che il moderno ospedale di Pergola, unico della vallata, sarebbe destinato alla disattivazione, lasciando senza alcun presidio la popolazione dell'intera vallata,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti e orientamenti intenda assumere il Ministro in indirizzo, di concerto con la regione Marche, per assicurare agli abitanti della valle del Cesano l'assistenza ospedaliera più adeguata ed il concreto utilizzo dell'ospedale di Pergola.

(4-01150)

(29 settembre 1992)

RISPOSTA. - Sul problema posto con l'atto parlamentare summenzionato, concernente aspetti di corretta organizzazione ospedaliera nel territorio, di indubbia rilevanza, questo Ministero deve necessariamente rifarsi - nel rispetto delle specifiche e dirette attribuzioni regionali in materia (ribadite dalla Corte costituzionale anche nella sentenza n. 338 del 13 giugno 1989) - alle valutazioni al riguardo espresse, nel caso di specie, dalla competente regione Marche.

Si è appreso, in tal senso, che quel consiglio regionale con propria deliberazione n. 99 del 1992 ha dato mandato alla giunta regionale di verificare la validità della funzione ospedaliera per alcuni presidi, ivi compreso quello di Pergola (Pesaro), per i quali la legge regionale n. 37 del 1982, recante il «Piano sanitario regionale» tuttora in vigore, aveva previsto la riconversione in una seconda fase.

Il servizio di sanità ha proceduto in tale operazione di verifica - peraltro finalizzata alla complessiva ristrutturazione della rete ospedaliera regionale definitiva - avvalendosi della collaborazione di un gruppo di consulenti, incaricato di svolgere un'indagine «di campo» intesa ad acquisire tutti gli elementi potenzialmente utili ad un'approfondita ed obiettiva valutazione.

Tale operazione di verifica è stata completata, anche se la giunta regionale non si è ancora espressa al riguardo.

Ciò non di meno - ha rilevato la regione - è ora possibile esprimere alcune considerazioni di carattere generale applicabili al caso controverso, oggetto dell'interrogazione.

La rideterminazione dei posti-letto - effettuata da ultimo ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge 30 dicembre 1991, n. 412 (disposizioni urgenti in materia di finanza pubblica 1992), al tasso del 75 per cento di utilizzo - ha fornito un dato di 82 posti-letto per Pergola e di 113 posti-letto per Cagli.

Posta tale premessa, non v'è dubbio che l'esistenza del presidio di Pergola deve essere considerata necessariamente alternativa rispetto a quello di Cagli e viceversa, quantunque sia necessario ricordare che l'intera rete ospedaliera regionale è oggi in via di riorganizzazione sulla base di una nuova definizione, finalizzata ad una più soddisfacente funzionalità ed economicità dei bacini di utenza, dei livelli di assistenza garantibili, della concreta localizzazione delle diverse funzioni, secondo criteri informativi desumibili dalle vigenti disposizioni normative.

In ogni caso tale nuova definizione dovrà prevedere un «piano» relativo al problema dell'«emergenza sanitaria», con dislocazione periferica di «punti di intervento», distribuiti nel territorio indipendentemente dalla presenza di un presidio ospedaliero.

A fianco di queste indicazioni d'ordine generale - vien fatto rilevare - non può non mettersi in luce come l'alternativa fra il presidio di Cagli e quello di Pergola risulti più razionalmente risolvibile a favore di quest'ultimo.

Infatti, dal punto di vista territoriale esso costituisce l'unico riferimento per l'intera vallata del Cesano dopo la chiusura degli altri presidi limitrofi, mentre la vallata del Metauro può contare, oltre che su quello di Cagli, sugli ospedali di Fano, Urbino e Fossombrone.

Inoltre, l'ospedale di Pergola, a differenza di quello di Cagli, è costituito da una struttura di recente costruzione (1984), di moderna concezione, dotata di un'attrezzata piastra chirurgica con tre sale operatorie, progettata nel rispetto dei criteri d'igiene e funzionalità ed ubicata in posizione ottimale, appena fuori del centro abitato, con ampia disponibilità di spazi all'intorno.

Risulta positiva, altresì, l'ampia disponibilità di spazio per i reparti delle diverse specialità, cui si aggiunge la dotazione di strutture intese a facilitare l'accesso ai portatori di *handicap*, di impianti di sicurezza e, in particolare, di un autonomo depuratore ed inceneritore a filtri.

Particolare rilievo assume, poi, la considerazione per cui, a fronte di un fabbisogno di posti-letto calcolato per il territorio dell'unità sanitaria interessata, in base al tasso di legge di 6 posti-letto per 1.000 abitanti, in 220 unità, il presidio ospedaliero di Cagli è in grado di garantirne soltanto 113. Poichè tale disponibilità, per insuperabili

ragioni strutturali e di ubicazione, non risulterebbe suscettibile di ampliamento, vien fatto rilevare come l'eventuale disattivazione del presidio di Pergola provocherebbe a quell'unità sanitaria una rischiosa carenza di circa 100 posti-letto.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
AZZOLINI

(20 febbraio 1993)

PELELLA, RANIERI, LUONGO, PAGANO. - *Ai Ministri della difesa, dell'interno e della pubblica istruzione.* - Premesso:

che continua a rimanere una profonda incertezza sulla destinazione delle strutture dell'ex ospedale militare di Napoli ormai disponibile da oltre due anni;

che da tempo sono state avanzate proposte dal consiglio di quartiere di Avvocata Montecalvario, dall'istituto tecnico commerciale «Serra», dal consiglio provinciale e dal consiglio comunale di Napoli tendenti a sollecitare decisioni che stabiliscano l'uso pubblico di questi immobili;

che tale scelta, di particolare rilevanza date le condizioni precarie di questi due quartieri, potrebbe risolvere allo stesso tempo il problema del doppio turno dell'istituto «Serra» e dotare i quartieri di spazio verde e di strutture sociali polivalenti;

che queste proposte di utilizzo, inoltre, non entrerebbero affatto in contrasto con la necessità di creare in parti di quelle strutture un nuovo commissariato di polizia, così come è stato annunciato l'11 ottobre 1992 dal questore di Napoli ai giornali dopo un incontro con il prefetto e con il capo della polizia, dal momento che si tratta di una delle aree che più subisce il dominio della camorra,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano promuovere un immediato confronto con le istituzioni locali per definire la destinazione di questi importanti strutture, anche per evitare che esigenze giuste e tra loro compatibili, entrino invece in contrasto e che la stessa scelta di aprire la sede di un nuovo commissariato possa apparire come preclusiva per altre funzioni e attività.

(4-01466)

(28 ottobre 1992)

RISPOSTA. - In merito alla destinazione delle strutture dell'ex ospedale militare di Napoli si fa presente che sono in corso trattative con il Ministero dell'interno volte a prevedere la cessione del «Muricchio» alla polizia di Stato in contropartita dell'acquisizione della ca-

serma «Bixio» necessaria per migliorare la funzionalità della scuola militare «Nunziatella» adiacente a tale comprensorio.

Il Ministro della difesa

ANDÒ

(16 febbraio 1993)

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

che le Ferrovie dello Stato hanno deciso la soppressione nei giorni festivi delle corse dei treni sul tratto Rovigo-Chioggia;

che scelta analoga sembra essere stata fatta per il tratto Rovigo-Legnago-Chioggia;

che le tratte predette sarebbero sostituite con un servizio di pullman che allungherebbe di molto il tempo necessario per il collegamento da un posto all'altro;

che, in particolare, nel periodo autunno-inverno il Polesine si trova a dover affrontare avversità atmosferiche, prima fra tutte la nebbia che certamente non agevola il traffico su gomma,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per evitare il rischio di isolamento della provincia di Rovigo;

se non intenda attivarsi nei confronti della regione Veneto per l'applicazione della legge n. 385 del 1990;

se non ritenga opportuno aprire un confronto con le istituzioni preposte per affrontare la questione dell'intermodalità nei trasporti di un'area essenziale per i collegamenti del paese.

(4-01403)

(22 ottobre 1992)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che i provvedimenti di soppressione dei treni festivi e la loro sostituzione con bus sono stati attivati sull'intero territorio nazionale sulla base dell'analisi della frequentazione riscontrata sui convogli delle linee interessate al provvedimento, per rispondere, in termini immediati, ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie riferite ai costi del servizio nei giorni festivi.

Il servizio ferroviario, inoltre, rappresenta una alternativa conveniente rispetto ai vettori su gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda.

Il mezzo ferroviario presenta infatti costi di esercizio dieci volte superiori a quelli su strada.

Nella politica di risanamento di bilancio, l'obiettivo delle Ferrovie dello Stato spa è quello di ridurre gli oneri a carico dello Stato (e del cittadino contribuente) e di riqualificare il servizio.

Per dare concreta risposta a questa finalità di interesse generale sono allo studio delle Ferrovie dello Stato orari diversificati ed integrati con diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.

Si tratta di una iniziativa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(17 febbraio 1993)

PELLEGRINO. - *Ai Ministri degli affari esteri, dell'interno e del turismo e dello spettacolo.* - Premesso:

che ormai quasi da un anno un'azienda austriaca produttrice di giocattoli ha messo in commercio un gioco da tavolo per bambini e ragazzi ispirato all'attività della mafia e segnatamente alla sua capacità di tessere accordi e compromessi con gli organi dello Stato, in primo luogo con le forze dell'ordine, al fine di raggiungere il completo controllo di territori, quartieri e città divisi fra le varie cosche;

che, per il modo in cui il gioco si svolge e per le situazioni che propone, la stessa ditta produttrice ne ha sconsigliato l'uso ai minori di 12 anni ritenendo diseducativa la rappresentazione della corruzione delle forze dell'ordine;

che il gioco ha avuto una grande diffusione tanto da essere premiato come «gioco dell'anno» da una speciale commissione tedesca;

che (come si è appreso dalla stampa) cittadini italiani residenti all'estero hanno segnalato episodi di irrisione nei loro confronti determinati da intuibili ragioni;

che tutto quanto esposto assume rilievo tutt'altro che marginale in un periodo di diffidenza generale delle popolazioni europee nei confronti del nostro paese, mentre la gente (siciliana e non) è fortemente impegnata in una decisa risposta al potere mafioso che proprio negli ultimi mesi sembra aver lanciato la sua sfida più spietata allo Stato democratico,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo ritengano opportuno assumere per salvaguardare la dignità, la reputazione e la credibilità della gente siciliana e delle forze dell'ordine oneste e non colluse, nonchè la reputazione dell'intero paese, già per altri versi fortemente incrinata, e quindi la fiducia in una sua ripresa che non vi potrà essere senza il necessario consenso sociale, così dentro come fuori confine.

(4-01493)

(29 ottobre 1992)

RISPOSTA. - Appare difficile impedire un'iniziativa imprenditoriale, realizzata in un contesto di libero mercato e concorrenza, dove spesso il buon gusto viene a mancare per dare spazio al profitto, come quella, assai discutibile, attuata dall'azienda austriaca produttrice di giocattoli.

In ogni caso, non sembra che un giocattolo possa ledere la dignità e la reputazione di un paese come l'Italia, la cui cultura è estremamente ammirata ed apprezzata all'estero. Si ringrazia comunque per la

segnalazione di cui non si mancherà di tenere conto nei nostri contatti con il Governo austriaco.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

SPINI

(15 febbraio 1993)

PIZZO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere se si ritenga necessario intervenire con ogni sollecitudine e autorevolezza perchè sia revocata una volta per sempre l'assurda disposizione secondo la quale ormai ogni anno, a partire dal 25 ottobre, si aboliscono i voli diretti Trapani-Roma e viceversa. Tale disposizione, infatti, non può essere dettata se non dall'assoluta ignoranza delle reali esigenze della popolazione di una intera provincia, che non deve essere privata per lunghissimi mesi di collegamenti rapidi con la capitale e, per essa, con le varie località della penisola, tenuto conto del fatto che interessi economici o di mercato, tecnici, professionali, turistico-culturali e politici di notevolissima importanza e frequentissima incidenza esigono uno sbocco adeguato verso le sedi ritenute più opportune.

Si chiede altresì di conoscere con quale logica sia stata costruita la suddetta aerostazione costata decine di miliardi se poi viene utilizzata solo per un periodo così limitato.

(4-01313)

(15 ottobre 1992)

RISPOSTA. - Nell'attuale periodo invernale, così come in quello precedente, il collegamento Trapani-Roma è assicurato dalla società Alitalia «via Palermo», con una durata totale del tempo di viaggio, sia all'andata che al ritorno, di poco superiore alle due ore.

La decisione di operare il collegamento con lo scalo intermedio di Palermo deriva dall'analisi delle reali dimensioni della domanda. Fino a tutto il mese di ottobre, compreso, quindi, il periodo estivo, l'offerta di trasporto da/per Trapani rimane in buona parte inutilizzata, con una media di quasi 50 posti liberi a volo.

Quando veniva operato il volo invernale negli anni passati, il traffico era del 14 per cento inferiore a quello di alta stagione.

La domanda di trasporto proveniente dal mercato trapanese è limitata anche per la vicinanza di Trapani-Birgi con lo scalo di Palermo-Punta Raisi.

I due aeroporti distano, infatti, 80 chilometri, percorribili in meno di un'ora. Inoltre, dallo scalo del capoluogo siciliano, viene offerta alla clientela l'opportunità di raggiungere tutte le principali destinazioni nazionali ed estere (Parigi, Roma, Milano, Torino, Bologna, Cagliari, Genova, Venezia, Napoli, eccetera). Nella maggioranza dei casi tali collegamenti sono giornalieri o plurigiornalieri (ad esempio, otto voli per Roma e quattro per Milano).

Si sottolinea che verso Pantelleria, su cui gravitano importanti interessi amministrativi, economici e sociali, il prodotto orario è stato recentemente raddoppiato nel numero di frequenze, grazie all'impiego

dell'ATR 42, aereo adeguato sia rispetto alle dimensioni della domanda che alla tipologia delle operazioni.

Inoltre, allorquando si verificano dei picchi di traffico, concentrati in particolari momenti dell'alta stagione, la società Alitalia provvede, normalmente, alla istituzione di servizi aggiuntivi. Nella passata stagione estiva sono stati istituiti rafforzativi per i periodi di maggiore affollamento sia da Roma che da Milano.

Si fa presente, infine, che le infrastrutture preposte alla procedura strumentale dell'aeroporto di Trapani-Birgi limitano, in presenza di determinati eventi atmosferici, la partenza e l'atterraggio degli aeromobili, condizionando pertanto la scelta dello scalo in questione anche come alternato.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(17 febbraio 1993)

PREIONI. - *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e, ad interim, delle partecipazioni statali e dei trasporti.* - Premesso che «Il Duemila», periodico di fatti ed opinioni d'area liberale, nel n. 80 del 1° luglio 1992 illustra diverse pecche delle Ferrovie dello Stato (pagina 4 e seguenti) sottotitolando: «La gestione dell'Ente - secondo l'ultima relazione della Corte dei conti che ha delineato un quadro impietoso dei trasporti su rotaia - è disastrosa: sono salite le tariffe e sono aumentati i disavanzi», si chiede di sapere quale miglioramento possa avere il bilancio delle Ferrovie dello Stato dalla pubblicità fatta dall'ente alla pagina 8 del n. 174 del 5 ottobre 1992 del periodico citato.

(4-01813)

(9 dicembre 1992)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che le spese pubblicitarie sono finalizzate a comunicare al pubblico esterno, oltre all'emblematicità del marchio, anche le varie specificità del progetto di impresa che, nella fattispecie ferroviaria, sono incentrate su un'ampia gamma comprendente, tra l'altro, il sistema di alta velocità, il miglioramento della qualità del servizio, il trasporto locale.

Pertanto, la comunicazione pubblicitaria correttamente indirizzata su mezzi di ampia tiratura ma anche su quelli ad ambito regionale trova il giusto ritorno al relativo investimento finanziario nell'aumento della conoscenza istituzionale o di prodotto da parte dell'opinione pubblica, naturale cliente dell'impresa Ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(17 febbraio 1993)

RANIERI, PELELLA, PAGANO, LUONGO. - *Al Ministro della pubblica istruzione e al Ministro senza portafoglio per gli affari sociali.* -

Premesso che la realtà napoletana è sempre più segnata da processi di degrado sociale e in particolare da drammatici fenomeni di evasione dalla scuola dell'obbligo, diffusione di consumo e traffico di droga, peggioramento della vita dei pensionati, si chiede di sapere:

come sia possibile che un complesso polifunzionale costituito da un centro sociale per anziani, un asilo nido, una biblioteca ed una vasta area sportiva sita in via Lieti a Capodimonte in Napoli, dopo un lungo e costoso lavoro di recupero e ricostruzione con i fondi derivanti dalla legge n. 219 del 1981 da circa tre anni è inutilizzata;

che cosa si ritenga di dover fare per contrastare il disinteresse e l'apatia delle autorità competenti (amministrazione comunale di Napoli), finora incapaci di realizzare le condizioni perchè tale struttura sia utilizzata negli interessi della collettività e in particolare degli anziani e dei giovani della zona;

se il disinteresse delle autorità competenti non si configuri come un reato perseguibile penalmente.

(4-01688)

(19 novembre 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto indicata si premette che la situazione della realtà napoletana, come quelle di altre aree meridionali, è ben presente all'attenzione di questo Ministero che, negli ultimi tempi, allo scopo di contenere e circoscrivere al massimo le possibili forme di devianza giovanile, ha avviato specifiche iniziative per arginare, da un lato, il fenomeno della dispersione scolastica e sensibilizzare, dall'altro, gli stessi giovani alle tematiche dell'educazione alla salute e della prevenzione delle tossicodipendenze.

Tra le iniziative finalizzate a debellare il fenomeno dell'evasione scolastica, si ricordano le «esperienze pilota», attivate, a livello interistituzionale, in 28 province, considerate maggiormente a rischio, tra le quali sono state comprese anche Napoli e le altre province della Campania.

Le suddette esperienze, come quelle avviate nel campo dell'educazione alla salute ed alle quali è stato dato un deciso impulso dalla fattiva collaborazione tra il provveditore agli studi e gli enti locali, stanno fin qui dando risultati sostanzialmente positivi, soprattutto in termini di coinvolgimento di docenti ed istituzioni varie nonchè per la formazione di una «cultura» per l'adozione di interventi ispirati alla cosiddetta «discriminazione positiva», volta cioè a dare di più a chi ha di meno.

È noto, peraltro, che la complessità dei fenomeni coinvolge competenze che non sono tutte dell'amministrazione scolastica la quale comunque, nell'ambito delle proprie attribuzioni istituzionali, ha avviato concretamente un metodo di lavoro che prevede l'estensione del monitoraggio e dei conseguenti interventi a tutto il territorio nazionale.

Ed, in effetti, tra le competenze estranee all'amministrazione scolastica va indubbiamente compresa quella relativa all'eventuale destinazione, ad uso scolastico, della struttura sita in via Lieti a Capodimonte in Napoli ed alla quale si riferisce, in particolare, la richiesta formulata con l'interrogazione.

Infatti, dagli elementi acquisiti per il tramite del provveditore agli studi di Napoli, la suddetta struttura - che non prevede insediamenti scolastici - risulta destinata ad esigenze di area e di quartiere, ossia a problematiche la cui soluzione rientra nelle specifiche attribuzioni dei competenti enti locali.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(15 febbraio 1993)

SALVATO, MANNA. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che con decreto ministeriale del 23 marzo 1990 è stato indetto il concorso ordinario di scuola elementare, per esami e titoli, per l'accesso ai ruoli provinciali degli insegnanti elementari, per la copertura dei posti a tali fini vacanti e disponibili nel triennio 1989-1990, 1990-1991, 1991-1992;

che per la determinazione della graduatoria, secondo quanto definito nella tabella annessa al bando, allegato II, punto 4: titoli scientifici, professionali e artistici, lettera c), il diploma rilasciato dall'ISEF veniva valutato come portatore di un punteggio pari a 0,50;

che in questo senso esso è stato valutato da una serie di commissioni operanti presso i diversi provveditorati, ad esempio quello di Benevento;

che in senso diverso esso è stato valutato dalla commissione presso il provveditorato agli studi di Napoli, che, collocandolo ad un altro punto della già citata tabella annessa al bando, e precisamente al punto 3, lettera b), ne ha portato il valore a 2 punti per la formazione della graduatoria,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non consideri negativamente il fatto che un'unica disposizione dia luogo ad interpretazioni ed applicazioni così diverse;

se non ritenga di doversi adoperare affinché sia data un'interpretazione unica, valida per tutto il territorio nazionale, attraverso l'emanazione di una circolare interpretativa e l'adeguamento delle graduatorie alla esatta interpretazione.

(4-00586)

(15 luglio 1992)

RISPOSTA. - In merito a quanto segnalato con l'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, si fa presente che, in conformità di quanto previsto dall'articolo 22 della legge n. 88 del 7 febbraio 1958, il diploma rilasciato dagli istituti superiori di educazione fisica deve considerarsi titolo accademico.

Di conseguenza, in sede di valutazione della documentazione presentata per la partecipazione al concorso magistrale per titoli ed esami - indetto con il decreto ministeriale 23 marzo 1990 - al suddetto diploma dovevano essere attribuiti punti 2, alla stregua di quanto

previsto, per i titoli accademici, al punto 3, lettera *b*), della tabella annessa allo stesso decreto.

Il titolo in questione risulta essere stato, pertanto, correttamente valutato con l'attribuzione di punti 2 dalla commissione giudicatrice, che ha curato lo svolgimento del citato concorso presso il provveditorato agli studi di Napoli.

L'attribuzione prevista al punto 4, lettera *c*), della predetta tabella (fino ad un massimo di punti 0,50 per ciascun titolo), e di cui è cenno nell'interrogazione, si riferisce, invece, non già ai titoli accademici, ma ai soli titoli scientifici, tra i quali sono da considerare - come chiarito nell'annotazione di cui alla stessa lettera *c*) - i diplomi e titoli di perfezionamento e specializzazione post-universitari o di scuole a fini speciali, rilasciati, tra l'altro, da ISEF statali o pareggiati.

Premesso, comunque, che eventuali delucidazioni in merito avrebbero potuto costituire oggetto di ulteriori specifiche istruzioni, solo nel caso ne fosse giunta richiesta in tempo utile, si informa che la Direzione generale dell'istruzione elementare del Ministero non ha mancato, per quanto concerne il caso segnalato, di fornire al provveditore agli studi di Benevento gli opportuni chiarimenti, ai fini dell'adozione degli eventuali adempimenti di competenza, in relazione alle graduatorie del concorso di cui trattasi, già approvate in via definitiva dallo stesso provveditore.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(15 febbraio 1993)

SERENA. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che alla luce delle recenti sollevazioni dei detenuti delle carceri di Bari, Brindisi e Sollicciano e di altre carceri minori contro il loro sovraffollamento si preannuncia un'«estate calda» annunciata dall'arrivo alla direzione degli istituti di prevenzione e pena di continui rapporti che segnalano scioperi e parziali blocchi delle attività;

che i direttori degli istituti di pena denunciano con insistenza, oltre a tale sovraffollamento, l'esistenza di condizioni igieniche disperate, la difficoltà nei rapporti di collaborazione con gli enti esterni ed il grande disagio in cui si trovano ad operare agenti di polizia penitenziaria e dirigenti;

che i dati relativi al sovraffollamento delle carceri italiane sono così riassumibili:

Torino (Le Vallette)	737 posti	1.451 detenuti effettivi	
Milano (San Vittore)	620 »	1.837	»
Firenze (Sollicciano)	644 »	603	»
Roma (Rebibbia)	1.271 »	1.354	»
Roma (Regina Coeli)	587 »	1.026	»
Napoli (Poggioreale)	1.233 »	2.313	»
Bari	113 »	577	»
Palermo (Ucciardone)	324 »	790	»
Catania	253 »	640	»
Reggio Calabria	123 »	235	»

L'interrogante chiede di sapere quali urgenti misure si intenda adottare per far fronte a tale pesante situazione.

(4-00573)

(14 luglio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto si rappresenta che il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, per quanto di competenza, provvede, nei limiti dei fondi disponibili, all'esecuzione dei lavori necessari a migliorare le condizioni strutturali ed igieniche degli istituti penitenziari.

L'attuale sovraffollamento delle carceri, in particolare, ha indotto l'amministrazione penitenziaria, di concerto con l'amministrazione dei lavori pubblici, così come deliberato dal comitato paritetico nella seduta del 12 febbraio 1992, a riformulare un programma organico di interventi che, oltre al completamento delle opere già avviate con i precedenti programmi, comprende, tra l'altro, la costruzione di ulteriori 8 istituti penitenziari e di 11 centri clinici, nonché la ristrutturazione di 12 istituti esistenti. Tale nuovo programma consentirebbe a questo Dipartimento di disporre, nell'arco di 2 - 3 anni, di 8.400 posti-detenuti.

Occorre tuttavia precisare che la scarsa disponibilità di bilancio della legge 31 dicembre 1991, n. 415 (legge finanziaria 1992) ha limitato drasticamente gli stanziamenti destinati alla «nuova edilizia penitenziaria»: in particolare, per l'esercizio finanziario 1992, lo stanziamento previsto è di appena 20 miliardi di lire.

Al fine di consentire l'attuazione dei menzionati programmi, il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha comunque rappresentato, in sede di programmazione della legge finanziaria per l'esercizio 1993 e triennio successivo, l'esigenza di un rifinanziamento.

Il Ministro di grazia e giustizia

CONSO

(20 febbraio 1993)

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

che nei giorni 14, 16 e 21 luglio 1992 l'Alitalia ha cancellato il volo Treviso-Roma delle ore 7,55;

che i voli di martedì 14 e giovedì 16 luglio 1992, quest'ultimo con 44 prenotazioni, sono stati cancellati senza alcun preavviso all'utenza;

che in data 20 luglio 1992 la società accettava le prenotazioni per il volo del giorno successivo, pur sapendo che questo non sarebbe stato effettuato;

che, comunque, numerose sono state le cancellazioni di voli nel corso delle ultime settimane,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di dover intervenire presso i responsabili di gestione del servizio al fine di assicurare la cessazione di tali disagi.

(4-00828)

(6 agosto 1992)

RISPOSTA. - La cancellazione del volo AZ 4181 Treviso - Roma nei giorni 14, 16, 17 e 21 luglio 1992 si è resa necessaria a seguito della momentanea indisponibilità di aeromobili al termine della giornata operativa, causata dal verificarsi in quei giorni di concomitanti ispezioni e revisioni delle macchine.

Essendo tali cancellazioni avvenute dopo la chiusura serale dei centri di prenotazione, i passeggeri sono stati avvertiti solo al loro arrivo all'aeroporto

La società Alitalia ha provveduto ad assistere tali passeggeri, trasferendoli all'aeroporto di Venezia e provvedendo al loro imbarco sul primo volo disponibile per Roma.

Si fa rilevare che il servizio Roma - Treviso - Roma, inaugurato nel mese di dicembre 1991, non ha risposto alle aspettative, generando un trasportato che mediamente è oscillato, nei vari mesi, tra i 20 ed i 30 passeggeri per volo.

In particolare i coefficienti di occupazione registrati sono stati i seguenti:

dicembre 1991	18.2
gennaio 1992	17.0
febbraio 1992	22.5
marzo 1992	26.3
aprile 1992	33.5
maggio 1992	40.0
giugno 1992	32.0
luglio 1992	29.0
agosto 1992	19.4
media	26.4

Tale insoddisfacente coefficiente di riempimento, che rende il collegamento non redditizio sotto il profilo economico, ha determinato la società Alitalia a procedere alla cancellazione del collegamento in questione per la corrente stagione invernale.

Si fa presente comunque che, in relazione alle esigenze dell'utenza, la predetta compagnia Alitalia sarà sollecitata ad un ripensamento della propria decisione di sospendere il collegamento.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(17 febbraio 1993)

SPERONI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Per conoscere se si intenda, ed in quali tempi, colmare le carenze nell'organico degli agenti di polizia penitenziaria del carcere di Busto Arsizio, anche in relazione alla prossima entrata in vigore delle nuove disposizioni sul piantonamento dei detenuti ricoverati in luoghi di cura.

(4-00347)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto, riguardante il personale di polizia penitenziaria della casa circondariale di Busto Arsizio, si comunica che, a fronte di un organico maschile previsto in 141 unità, risultano presenti, attualmente, 142 unità, di cui una in soprannumero.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(20 febbraio 1993)

VISIBELLI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che dopo la fuga di uno dei sequestratori di Esteranne Ricca dal carcere di Sollicciano (Firenze) l'opinione pubblica ritorna ad essere sconvolta dalle notizie provenienti dal «pianeta carcere»: da San Vittore con oltre 2.000 detenuti che non si sa dove mettere, in quanto nelle celle ci sono già letti a castello a quattro piani e dove aggiungendone un altro (anche senza ascensore) i pavimenti crollerebbero, alle Vallette di Torino dove l'emergenza è ormai normalità, tant'è che venti reclusi una notte hanno anche dormito nella sala di sicurezza riservata ai magistrati; da Rebibbia nuovo complesso, la cui direzione ha appeso un cartello con scritto «tutto completo», a Foggia dove si respira aria di rivolta in quanto la sala di ricreazione è stata sequestrata per ospitare i detenuti che non trovano posto;

che si tratta di una situazione drammatica in un ambito carcerario predisposto al massimo per 28-29.000 detenuti, mentre, alla fine di aprile di quest'anno, ce ne erano 41.600, con meno di 3 metri quadrati di spazio a testa e in un contesto in cui gli stranieri sono il 15 per cento e i tossicodipendenti (molti dei quali sieropositivi) sono all'incirca 12.000, pari al 34 per cento della popolazione carceraria;

che inoltre l'organico della polizia penitenziaria è attualmente al di sotto del minimo necessario di almeno 4-5.000 unità e dal prossimo 9 luglio la polizia penitenziaria avrà anche il compito del trasferimento e del piantonamento dei detenuti in luogo esterno di cura, compito affidato fino ad ora ai carabinieri;

che in questa situazione da bolgia, con il 60-70 per cento dei detenuti in attesa di giudizio, perchè i magistrati non riescono a mantenere il passo, e con la riduzione delle concessioni previste dalla «legge Gozzini», attualmente dal 21 al 38 per cento in meno, chi rischia maggiormente è il personale penitenziario a cui spesso per assicurare sacrosanti diritti (riposi, licenze, malattie e quant'altro) non si riesce doverosamente ad assicurare anche un ambiente di lavoro sicuro,

l'interrogante chiede di conoscere con estrema urgenza quali misure immediate si intenda prendere per l'eliminazione di quanto sopra lamentato e, con particolare riferimento alle ferie ed alla incolumità del personale penitenziario, cosa si intenda fare in prossimità dell'estate quando notoriamente nelle carceri la tensione, con il caldo e i conseguenziali disagi, tende ad aumentare.

(4-00200)

(29 maggio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto si rappresenta che il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, per quanto di competenza, provvede, nei limiti dei fondi disponibili, all'esecuzione dei lavori necessari a migliorare le condizioni strutturali ed igieniche degli istituti penitenziari.

L'attuale sovrappollamento delle carceri, in particolare, ha indotto l'amministrazione penitenziaria, di concerto con l'amministrazione dei lavori pubblici, così come deliberato dal comitato paritetico nella seduta del 12 febbraio 1992, a riformulare un programma organico di interventi che, oltre al completamento delle opere già avviate con i precedenti programmi, comprende, tra l'altro, la costruzione di ulteriori 8 istituti penitenziari e di 11 centri clinici, nonché la ristrutturazione di 12 istituti esistenti. Tale nuovo programma consentirebbe al Dipartimento di disporre, nell'arco di 2-3 anni, di 8.400 posti-detenuti.

Occorre tuttavia precisare che la scarsa disponibilità di bilancio della legge 31 dicembre 1991, n. 415 (legge finanziaria 1992) ha limitato drasticamente gli stanziamenti destinati alla «nuova edilizia penitenziaria»: in particolare, per l'esercizio finanziario 1992, lo stanziamento previsto è di appena 20 miliardi di lire.

Al fine di consentire l'attuazione dei menzionati programmi, il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha comunque rappresentato, in sede di programmazione della legge finanziaria per l'esercizio 1993 e triennio successivo, l'esigenza di un rifinanziamento.

Per quanto concerne l'organico del Corpo di polizia penitenziaria, si fa presente che, in attuazione della legge 29 febbraio 1992, n. 213, e della legge 7 agosto 1992, n. 356, sono stati istituiti presso tutte le scuole del Corpo corsi di formazione tecnico-professionale che, fino ad oggi, hanno fornito un gettito di 2.200 unità; entro il mese di febbraio 1993, poi, attesa la disponibilità delle nuove scuole di Roma e di Sulmona, sarà possibile arruolare altri 2.000 agenti, che saranno successivamente distribuiti in tutte le sedi ove le esigenze di personale siano particolarmente rilevanti.

Con riguardo alle misure adottate al fine di garantire il personale dal rischio dell'AIDS, si segnala che il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha diramato in data 9 settembre 1989 una circolare contenente «norme di comportamento per gli operatori sanitari, para-sanitari, militari e civili, per il controllo dell'infezione da HIV».

Inoltre, alla luce della legge n. 162 del 1990, una nuova circolare (la n. 3317/5767 del 31 maggio 1991) ribadisce l'esigenza di stimolare e promuovere, in maniera sistematica, corsi e momenti di formazione e di aggiornamento professionale, per tutte le categorie del personale penitenziario, sulle infezioni da virus HIV.

Sono ancora da sottolineare i proficui rapporti di collaborazione instauratisi con il Ministero della sanità, che hanno permesso di organizzare, negli ultimi due anni, corsi di «formazione per formatori» nell'ambito di programmi di prevenzione e profilassi della sindrome da immunodeficienza acquisita e tossicodipendenza (rivolti, per l'anno 1990-91, ai medici penitenziari e per l'anno 1991-92 agli educatori).

Il personale selezionato per la partecipazione a detti corsi è chiamato, successivamente, a divulgare le nozioni e le informazioni acquisite nell'ambito degli istituti di rispettiva appartenenza, nonchè di quelli limitrofi.

Si fa presente, da ultimo, che il decreto del Ministro della sanità e del Ministro di grazia e giustizia, previsto dal comma 1 dell'articolo 286-bis del codice di procedura penale, è stato emanato il 27 settembre 1992 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 237 dell'8 ottobre 1992.

Il suddetto decreto ha formato oggetto della lettera circolare n. 497160/2, diramata a tutti gli uffici interessati in data 8 ottobre 1992, per l'opportuna conoscenza dello stesso.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(20 febbraio 1993)

VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che da circa un anno agli utilizzatori degli aeroporti nazionali viene richiesto il pagamento della tassa di imbarco che, si dice, tra poco verrà aumentata, l'interrogante chiede di conoscere in base a quale criterio, ecologico o naturalistico, la SEAP (Società per l'esercizio degli aeroporti pugliesi) permetta il libero vagare di cani e di gatti nell'aeroporto di Bari e sulle relative piste oltre che la nidificazione di passeracei all'ingresso, che spesso imbrattano viaggiatori o oggetti esposti, il tutto in una struttura aeroportuale che, nel migliore dei casi, può essere definita da terzo mondo, attesa la quasi totale mancanza di *comfort* per i viaggiatori.

(4-00788)

(30 luglio 1992)

RISPOSTA. - Con specifico riferimento al pagamento dei «diritti per l'imbarco dei passeggeri di voli interni», previsto dalla legge 2 ottobre 1991, n. 316, articolo 2, e determinato in lire 5.000, è stabilito ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 324 del 1976 tutt'ora in vigore che i diritti in questione competano agli enti gestori negli aeroporti affidati totalmente in gestione a enti o società in base ad apposite leggi speciali; nel caso in cui l'affidamento in gestione riguardi la sola aerostazione passeggeri o merci, all'ente concessionario sono devoluti i soli diritti di imbarco passeggeri nonchè la tassa erariale di sbarco e imbarco merci trasportate per via aerea.

Per quanto concerne le altre questioni si comunica che la direzione circoscrizionale aeroportuale di Bari-Palese ha effettuato numerosi interventi presso le autorità sanitarie competenti al fine di eliminare il fenomeno del randagismo, ma senza risultati concreti.

Il fenomeno d'altra parte viene favorito da interventi troppo sporadici del canile municipale e anche dall'assistenza di fatto degli animali presenti.

A tale proposito il direttore dell'aeroporto di Bari-Palese ha emanato un'ordinanza, la n. 3 del 1989 con cui, all'articolo 2, «si fa divieto

a chiunque di alimentare, accudire e offrire riparo ai cani randagi presenti entro la perimetrazione aeroportuale».

In ultimo, per quello che riguarda la «nidificazione di passeracei», questa è favorita dalla mancanza di pulizia specie delle finestre del lato superiore della aerostazione (lato città) che rende più difficile l'opera di allontanamento degli uccelli salvo interventi che però non sarebbero conformi alle norme di protezione degli animali.

Il persistere della mancanza di pulizia è stato e continua ad essere oggetto di sanzioni e penalità per inadempienza contrattuale della SEAP, la società che ha la gestione dell'aeroporto di Bari.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(17 febbraio 1993)
