

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

n. 45

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 13 agosto al 15 settembre 1993)

INDICE

| | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ANGELONI: sulla variante alla strada statale n. 76 nel tratto che interessa la città di Fabriano (4-00452) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) | Pag. 1477 | CALVI: sul personale del Corpo di polizia penitenziaria (4-03367) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>) | Pag. 1487 |
| sulla soppressione di tre treni sulla linea Ancona-Rimini (4-02134) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1478 | CARLOTTO: sulla mancanza, presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile, di targhe riprodotte per i mezzi agricoli trainati (4-02943) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1488 |
| sulla soppressione di numerosi treni sulle linee Fabriano-Civitanova e Fabriano-Macerata (4-02733) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1479 | DANIELI: sul taglio di alberi secolari lungo le strade statali, provinciali e comunali del Veneto (4-00772) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) | 1488 |
| BOFFARDI: sul suicidio del bersagliere di leva Nicola Martino, in servizio presso la compagnia controcarri «Garibaldi» a Salerno (4-02063) (risp. FABBRI, <i>ministro della difesa</i>) | 1480 | sui problemi creati da tre discoteche a Iesolo Lido (Venezia) (4-01157) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) | 1490 |
| BOSCO, STAGLIENO: sulle questioni relative all'adozione di nuovi libri di testo (4-03274) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) | 1483 | sull'opportunità di effettuare un rapido rimborso in favore del signor Gaetano Attard di Lazise (Verona) (4-02671) (risp. GALLO, <i>ministro delle finanze</i>) | 1491 |
| BOSO ed altri: sul comportamento dei funzionari delle intendenze di finanza della provincia di Trento (4-00411) (risp. GALLO, <i>ministro delle finanze</i>) | 1484 | DI LEMBO: sull'opportunità di mantenere per l'anno scolastico 1993-94 la prima classe di scuola media esistente nel comune di Acquaviva Collecroce (Campobasso) (4-03791) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) | 1492 |
| BUCCIARELLI: sulla soppressione di due corse in partenza da Bologna e da Prato (4-03234) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1486 | FRANCHI: sull'opportunità di impedire la dismissione della tratta Teramo-Giulianova (4-03222) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1492 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>GALDELLI: sull'acquisto da parte del demanio dello Stato di un lotto di terreno e di un edificio in costruzione da destinare a sede degli uffici finanziari di Ascoli Piceno (4-01771) (risp. GALLO, <i>ministro delle finanze</i>) Pag. 1494</p> | <p>PAINI: sullo sbarramento sul fiume Adda, manufatto a servizio di una presa idrica dell'Azienda energetica municipale (AEM) di Milano, realizzata in ordine alla centrale idroelettrica di Grosio (Sondrio) (4-00695) (risp. RIGGIO, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>) Pag. 1508</p> |
| <p>GIBERTONI, SCEVAROLLI: sul trasferimento d'ufficio del comandante della Guardia di finanza di Mantova, capitano Palladino, con destinazione Milano (4-03211) (risp. GALLO, <i>ministro delle finanze</i>) 1496</p> | <p>PECCHIOLI ed altri: sul mancato funzionamento dell'amministrazione comunale di Torino a causa della linea di condotta assunta dal suo consigliere anziano (4-03617) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) 1510</p> |
| <p>GUERRITORE: sulla scuola militare di commissariato e amministrazione sita nel comune di Nocera Inferiore (Salerno) presso la caserma «Libroia» (4-03183) (risp. FABBRI, <i>ministro della difesa</i>) 1497</p> | <p>PELLEGATTI: sul provvedimento di chiusura del convitto dell'istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Trecenta (Rovigo) (4-03536) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) 1511</p> |
| <p>LONDEI: sul piano per lo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree del Nord Italia elaborato dalla società multinazionale Waste Management (4-01189) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) 1498</p> | <p>PIERANI: sulla chiusura dell'aeroporto militare di Miramare di Rimini con trasferimento dei gruppi di volo presso gli aeroporti militari di Ghedi e Cervia (4-02149) (risp. FABBRI, <i>ministro della difesa</i>) 1513</p> |
| <p>LORETO, PELLEGRINO: sull'appalto-concorso per l'affidamento dei lavori relativi alla costruzione dell'aerostazione passeggeri definitiva ed opere connesse da realizzarsi nell'aeroporto di Bari-Palese (4-02446) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) 1499</p> | <p>PINTO: sull'opportunità di potenziare i servizi ferroviari nella provincia di Salerno (4-01972) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) 1513</p> |
| <p>MANFROI ed altri: sul coinvolgimento di organizzazioni criminali mafiose in operazioni finanziarie e nel settore immobiliare nel territorio di Cortina d'Ampezzo (Belluno) (4-02350) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) 1501</p> | <p>sull'inserimento dello scalo ferroviario di Salerno nel «progetto qualità» elaborato dall'ente Ferrovie dello Stato (4-02845) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) 1515</p> |
| <p>MARCHETTI: sulla stazione ferroviaria di Carrara-Avenza (4-03225) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) 1503</p> | <p>POLENTA: sul corso di formazione, tenuto dall'ente Ferrovie dello Stato, per l'accesso alla dirigenza riservato ai quadri dell'intera rete (4-02287) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) 1516</p> |
| <p>MARNIGA: sull'accorpamento dell'istituto professionale agrario «F. Meneghini» di Edolo (Brescia) con l'istituto professionale «V. Dandolo» di Corzano - frazione Bargnano (Brescia) (4-03352) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) 1504</p> | <p>PONTONE, FLORINO: sulla veridicità della notizia apparsa su «Italia Oggi» del 23 marzo 1993, secondo la quale un ex Ministro della difesa occupa un alloggio di servizio assegnatogli quando ricopriva la carica di Ministro (4-02867) (risp. FABBRI, <i>ministro della difesa</i>) 1517</p> |
| <p>MEDURI: per un immediato scioglimento del consiglio comunale di Catanzaro (4-02289) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) 1505</p> | <p>PREIONI: sull'intenzione di procedere all'assunzione di 1.000 magistrati dichiarata dall'ex Ministro di grazia e giustizia Martelli nel corso della seduta della Commissione giustizia del Senato del 1° dicembre 1992 (4-01797) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>) 1518</p> |
| <p>sulla strada statale n. 184 «delle Gambarie» che collega la vallata del fiume Gallico e le pendici dell'Aspromonte con Reggio Calabria (4-02791) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) 1506</p> | <p>sull'intenzione del Ministero di grazia e giustizia di sopprimere la pretura distaccata di Arona (Novara) (4-02263) (risp. CONSO, <i>ministro di grazia e giustizia</i>) 1519</p> |

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| PROCACCI: sull'acquisto di lepri da destinare al ripopolamento a scopo venatorio condotto dalla regione Basilicata (4-01683) (risp. PALADIN, <i>ministro senza portafoglio per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali</i>) | Pag. 1519 | calcio del 1990 (4-02341) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) | Pag. 1535 |
| sulle licenze di porto d'armi per uso di caccia (4-01692) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) | 1520 | sull'eventuale soppressione della classe prima del plesso scolastico di San Vito di Valdobbiadene (4-02482) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) | 1535 |
| sulla circolare diramata dal Ministero della pubblica istruzione con la quale viene di fatto proibito al circo di Paride Orfei di entrare nelle scuole (4-02559) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) | 1521 | sull'ammontare dei contributi annui versati dallo Stato ad alcune associazioni (4-03236) (risp. FABBRI, <i>ministro della difesa</i>) | 1536 |
| RABINO: sulla chiusura della scuola media di Antignano (Asti) (4-02157) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) | 1522 | sulla situazione di disagio in cui versano le amministrazioni della provincia di Treviso (4-03665) (risp. CASSESE, <i>ministro senza portafoglio per la funzione pubblica</i>) | 1537 |
| RONZANI: sulla linea ferroviaria Treviso-Portogruaro (4-02324) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1523 | SPERONI: sull'ordinanza emanata dalla direzione aeroportuale della Malpensa in ordine alla disciplina del servizio di taxi (4-02495) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1538 |
| ROSCIA: sulle opere di escavazione al passo di Croce Domini in località Bazena (Brescia) (4-02503) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) | 1525 | SPERONI ed altri: sulle polemiche suscitate dall'articolo pubblicato sul numero di novembre 1992 della rivista mensile «Il Carabiniere» (4-01554) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) | 1539 |
| SALVATO: sulla ditta Ecol.Ri.ma. di Frattamaggiore (Napoli) (4-00708) (risp. MANCINO, <i>ministro dell'interno</i>) | 1526 | STEFANELLI: sulla variazione dell'orario previsto per il treno rapido «Sannio» n. 624 da Benevento a Roma (4-03173) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1540 |
| SARTORI: sulla grave emergenza idrica registrata nella città di Terni (4-02883) (risp. RIGGIO, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>) | 1528 | STEFANO: sulla pericolosità del tratto della strada statale n. 172 «dei Trulli» denominato raddoppio di Orimini (4-02336) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) | 1541 |
| SENESI ed altri: sulla professoressa Galbiati, preside del liceo classico «Zucchi» di Monza (Milano) (4-02689) (risp. JERVOLINO RUSSO, <i>ministro della pubblica istruzione</i>) | 1529 | VISIBELLI: sul brigadiere dei carabinieri Antonio Ceza, ucciso il 17 luglio 1990 a Melfi (Potenza) (4-02595) (risp. FABBRI, <i>ministro della difesa</i>) | 1543 |
| SERENA: sul trattamento economico dei magistrati della Corte dei conti (4-00736) (risp. MACCANICO, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>) | 1532 | sull'aeroporto di Bari-Palese (4-03007) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti</i>) | 1544 |
| sulla gestione del servizio mensa e dell'Istituto contrattuale del lavoro straordinario presso il presidio multizonale di assistenza ospedaliera «Istituti clinici di perfezionamento» di Milano (4-00789) (risp. FIORI, <i>sottosegretario di Stato per la sanità</i>) | 1534 | sul coinvolgimento in vicende giudiziarie dell'avvocato Gaudenzio Pierantozzi (4-03790) (risp. MACCANICO, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>) | 1545 |
| sull'eventuale ultimazione di interventi nel settore della viabilità stradale statale nelle aree interessate dai campionati mondiali di | | VOZZI: sullo svolgimento delle funzioni del personale di diversa qualifica nel compartimento ANAS di Potenza (4-02687) (risp. MERLONI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>) | 1547 |

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

che l'ANAS (compartimento di Ancona) ha in corso di realizzazione i lavori della variante alla strada statale n. 76 nel tratto che interessa la città di Fabriano;

che nella esecuzione dei lavori di un primo lotto si è realizzato un nuovo tratto costituito da una doppia curva in dislivello stretta da due muri di contenimento di cemento armato;

che tale nuovo tratto, nel breve lasso di tempo in cui è stato aperto alla circolazione, si è già rivelato - nonostante la copiosa segnaletica invitante alla prudenza - sede di moltissimi incidenti, alcuni anche gravi, che hanno coinvolto una pluralità di mezzi e provocato ferimenti e danni materiali notevoli;

che tale situazione sembra destinata a diventare una costante, si teme «tragica», sia per la conformazione oggettiva del tracciato, sia per le particolari condizioni climatiche della zona pede-appenninica che presentano spesso pioggia, nebbia e neve;

che la suesposta situazione ha già generato numerose proteste dei cittadini e delle pubbliche autorità, proteste che minacciano di trasformarsi in iniziative eclatanti ove non si provvedesse con urgenza alla adozione delle necessarie misure di sicurezza e di tutela della incolumità pubblica, anche mediante una modifica al predetto tracciato,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo abbia preso o intenda prendere con somma urgenza in relazione alla situazione sopra descritta;

quali assicurazioni sia in grado di fornire alle popolazioni ed agli amministratori locali;

quali iniziative siano state assunte per accertare e perseguire eventuali responsabilità in sede tecnica e amministrativa.

(4-00452)

(2 luglio 1992)

RISPOSTA. - In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si rende noto che a seguito dell'approvazione di una perizia di variante tecnica sono state eseguite nella città di Fabriano le opere finalizzate ad eliminare gli inconvenienti lamentati sulla strada statale n. 76 «della Val d'Esino».

Gli incidenti che si sono precedentemente verificati sono avvenuti nella deviazione della strada provinciale per Cancelli e non su un tratto di variante già aperto al traffico.

La deviazione del traffico che ha interessato la strada statale n. 76, sulla strada provinciale predetta, si è resa necessaria per il completamento dei lavori sul corpo principale della variante.

I lavori eseguiti sulla deviazione della provinciale per Cancelli sono conformi al progetto, munito di tutti i pareri di rito e regolarmente approvato.

Il notevole numero di incidenti, in verità senza conseguenze gravi per le persone, è stato provocato dal mancato rispetto da parte degli automobilisti della segnaletica, che è stata adeguata e notevolmente rafforzata, per invitare alla prudenza, come segnali luminari lampeggianti.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(11 agosto 1993)

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

che dal 1° novembre 1992 sono stati soppressi, la domenica, tre treni regionali sulla linea Ancona-Rimini e sostituiti con pullman;

che i treni sostituiti sono:

il 12002 che partiva da Ancona alle ore 4,37 ed aveva la funzione di raccolta di viaggiatori fino a Rimini per l'espresso 388 con destinazione Milano;

il 12018 che partiva da Ancona alle 17,25 e serviva le località minori dove non ferma il diretto in partenza da Ancona alle ore 17,45;

il 12021 che partiva da Rimini alle ore 21,10 e raccoglieva i viaggiatori per il treno espresso 711;

che i pullman utilizzati per sostituire i treni soppressi non riescono a garantire un servizio efficiente, perchè si inseriscono in un traffico domenicale accumulando notevoli ritardi, che causano mancate coincidenze, e perchè sono privi di collegamento con i capistazione che non possono più annunciare gli eventuali ritardi delle corse,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi che hanno portato le Ferrovie dello Stato a sopprimere i tre treni sulla linea Ancona-Rimini;

se non si ritenga che di fronte all'assoluta inadeguatezza del servizio di pullman sia il caso di ripristinare i collegamenti ferroviari soppressi;

cosa si intenda fare per evitare la soppressione, sia dei treni sia dei pullman, prevista dalle Ferrovie dello Stato per la prossima estate, sapendo che ai viaggiatori abituali si aggiunge la massa turistica.

(4-02134)

(21 gennaio 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che il provvedimento di sostituzione di alcuni treni in circolazione nei giorni festivi è stato adottato con carattere d'urgenza per rispondere alla necessità di contenimento dei costi del servizio.

Le sostituzioni hanno interessato treni con diversa utilizzazione anche sulla linea Ancona-Rimini.

Complessivamente il servizio sostitutivo ha dato buoni risultati sul piano economico, tuttavia ha provocato disagi del servizio dovuti a problemi di impostazione dell'orario delle corse sostitutive.

Comunque i treni 12002, 12018 e 12021, oggetto dell'interrogazione, sono stati regolarmente ripristinati con l'orario estivo 1993.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che sarebbe intenzione delle Ferrovie dello Stato, con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1993, di sopprimere numerosi treni sulla linea Fabriano-Civitanova e Fabriano-Macerata;

che si verrebbe a creare con ciò una situazione per cui i collegamenti tra Fabriano e Macerata sarebbero interrotti dalle 19,05 di sera fino alle 6 del mattino successivo;

che da Macerata a Fabriano, punto di collegamento per la linea Ancona-Roma, la cessazione del servizio durerebbe dalle 18,58 alle 5,30;

che l'isolamento di Macerata da Civitanova durerebbe invece dalle 18,57 alle 7 del mattino;

che a poco servirebbero i collegamenti con i pullman sostitutivi (solo per alcune corse) i cui maggiori risultati, che sono conseguiti sino ad oggi al loro utilizzo, sono stati la perdita di coincidenze, gli intuibili disagi e una sempre maggiore disaffezione dei viaggiatori per i servizi offerti dalle Ferrovie;

che la necessaria ristrutturazione del servizio di trasporto pubblico non può essere fatta con lo smantellamento progressivo del servizio ferroviario a vantaggio delle società che gestiscono il traffico su gomma ma con un riordino su base regionale dell'intero servizio di trasporto pubblico locale che valorizzi la complementarità tra gomma e rotaia;

che secondo l'articolo 6 del contratto di servizio pubblico, stipulato tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato spa, esistono dei vincoli circa la soppressione di corse ferroviarie,

l'interrogante chiede di conoscere:

se corrispondano al vero le notizie riguardanti la soppressione di corse ferroviarie sulle suddette linee;

se il Ministro in indirizzo non ritenga troppo penalizzante la decisione, visto che si verrebbe a creare un disservizio molto pesante per questa fascia dell'entroterra marchigiano, con la creazione di notevoli disagi per i viaggiatori;

se non ritenga che tale decisione contrasti con i principi enunciati all'articolo 6 del contratto di servizio pubblico che garantisce la continuazione del servizio pubblico.

(4-02733)

(13 marzo 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che per migliorare l'offerta di servizio sulla linea Fabriano-Macerata sono state introdotte, con l'orario estivo 1993, le seguenti nuove corse:

Fabriano (7.16) - Macerata (8.50);
Civitanova (5.40) - Macerata (6.15), prosegue per Fabriano (arrivo ore 7.36);
Civitanova (8.33) - Macerata (9.03).

Le corse automobilistiche introdotte sono:

Fabriano (21.30) - Macerata (23.16);
Civitanova (12.30) - Macerata (13.05), in sussidio al traffico dei clienti pendolari;
Macerata (20.15) - Castelraimondo - Camerino (21.15).

Gli orari sono stati rivisti e diversificati in funzione dell'analisi della domanda che ha una sua naturale flessione nei giorni festivi e nel periodo estivo.

Infine, per la riorganizzazione del trasporto pubblico regionale, le Ferrovie dello Stato spa ribadiscono la necessità di realizzare accordi di programma con le regioni e gli enti locali, integrando il servizio ferroviario con vettori su gomma.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che la sera del 27 ottobre 1992 il bersagliere di leva Nicola Martino, in servizio presso la compagnia controcarri «Garibaldi» a Salerno, residente a Lungro (Cosenza), si è tolto la vita sparandosi alla testa, dopo aver lamentato il proprio stato di depressione dovuto alla disperata attesa di ricoveri, dichiarazioni di abilità al servizio, rinvii al Corpo ed invii in convalida, subita per più di un mese;

che il militare, a riprova della sua disponibilità al servizio di leva, dopo aver svolto l'addestramento reclute a Potenza dal 31 luglio 1992 al 10 settembre 1992 con buoni risultati, senza aver mai manifestato la minima volontà di sottrarsi agli obblighi di leva, aveva avanzato domanda di partecipare al corso allievi ufficiali di complemento e si era impegnato a partecipare alle prove selettive di ammissione;

che, inviato in licenza di convalida per influenza negli ultimi giorni di settembre 1992, Nicola Martino, colpito da dolori inguinali, venne ricoverato il 20 settembre 1992 presso l'ospedale civile del luogo di residenza, dove gli venne diagnosticata una «ernia inguinale ex intasata»;

che il 24 settembre 1992 Nicola Martino si presentò al distretto militare di Cosenza, che, invece di inviarlo all'ospedale militare, lo dichiarò idoneo e lo inviò al Corpo, a Salerno;

che al reparto, entrato subito in malattia, Nicola Martino venne inviato all'ospedale militare di Caserta che gli confermò la diagnosi

dell'ospedale civile di «ernia inguinale ex intasata», prospettandogli due alternative: o l'intervento chirurgico o la riforma dal servizio;

che, inviato in licenza di convalescenza per dieci giorni, il militare di leva si è sottoposto al consiglio del medico civile, che, dato che Nicola Martino aveva subito un precedente intervento chirurgico per ernia inguinale all'età di dieci anni, ha sconsigliato un ulteriore intervento che avrebbe indebolito i tessuti;

che per questo motivo il militare si presentò il 7 ottobre 1992 al distretto militare di Cosenza, chiedendo la riforma dal servizio; il distretto militare lo inviò invece all'ospedale militare di Catanzaro dove venne confermata la diagnosi dell'ospedale civile e perciò prescritta una ulteriore licenza di convalescenza di sette giorni, al termine della quale Nicola Martino si presentò al distretto militare che lo dichiarò abile al servizio e lo inviò al Corpo;

che, dopo aver protestato per la assurda altalena di provvedimenti, il militare di leva accettò di rientrare al Corpo il 16 ottobre 1992 e dopo due giorni venne reinviato all'ospedale militare di Caserta, che lo rinviò in convalescenza per dieci giorni, sempre senza prendere una decisione sulla definitiva inabilità al servizio;

che durante l'ennesima licenza, disperato dal fatto di non riuscire ad ottenere la riforma dal servizio di leva prospettatagli fin dall'inizio e dal fatto di dover subire un continuo sballottamento tra il reparto, il distretto e gli ospedali militari, mortificato e prostrato dalla pressione punitiva adottata presso la compagnia controcarrì «Garibaldi» dai diretti superiori nei suoi confronti, che nel frattempo lo avevano pregiudizialmente interpretato come renitente alla leva, Nicola Martino è arrivato al gesto estremo del suicidio;

che la famiglia di Nicola Martino ha dato il suo assenso al trapianto degli organi (cornee, cuore e fegato), che hanno permesso la riabilitazione di sei malati gravi;

che la famiglia di Nicola Martino ha avanzato, tramite l'Associazione nazionale genitori dei soldati di leva di Padova, la giusta rivendicazione che sia fatta luce sulle cause e le responsabilità che hanno prodotto la disperazione ed il suicidio del figlio,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda accertare e rendere note tutte le diverse e precise responsabilità della mancata riforma dal servizio del bersagliere Nicola Martino e del trattamento persecutorio della gerarchia militare, assumendo gli opportuni provvedimenti disciplinari verso i militari che risultino coinvolti;

se il Ministro non intenda verificare la sussistenza di responsabilità penali conseguenti alla morte del bersagliere Nicola Martino disponendo la opportuna denuncia alla magistratura militare.

(4-02063)

(14 gennaio 1993)

RISPOSTA. - Il giorno 14 settembre 1992, il bersagliere Nicola Martino, in servizio presso la compagnia controcarrì «Garibaldi» di Salerno, otteneva un permesso giornaliero per recarsi al proprio domicilio, finalizzato al ritiro di un certificato medico da presentare al

gruppo selettori allievi ufficiali di complemento (AUC) di Napoli, dovendo essere sottoposto, il successivo 16 settembre, agli accertamenti psico-sanitari connessi al concorso AUC.

Il Martino, giunto a destinazione, otteneva in data 16 settembre 1992 5 giorni di riposo per «tonsillopatia acuta febbrile». In data 20 settembre 1992 veniva ricoverato presso l'ospedale civile di Lungro (Cosenza) per «ernia inguinale sinistra intasa». Dimesso il 23 settembre, si presentava il giorno successivo al 15° comando operativo territoriale di Cosenza, dove otteneva dal dirigente del servizio sanitario un giorno di riposo medico. Il 25 settembre 1992 veniva rinvio dallo stesso organo sanitario al Corpo in quanto «idoneo».

Domenica 27 settembre 1992 il Martino accusava dolori inguinali e si recava in infermeria ove l'ufficiale medico lo sottoponeva a visita medica e lo inviava all'ospedale militare di Caserta, da dove veniva dimesso in pari data con 10 giorni di licenza di convalescenza per «punta d'ernia inguinale sinistra», con proposta di terapia chirurgica.

In data 8 ottobre 1992, l'ospedale militare di Catanzaro concedeva al militare ulteriori 7 giorni di licenza di convalescenza con la stessa diagnosi.

In data 15 ottobre 1992, al termine di detta licenza il giovane veniva declassato nel profilo sanitario e al Corpo.

Il Martino, su richiesta telefonica del padre al comandante della compagnia, rientrava al Corpo il giorno successivo.

Durante la conversazione telefonica, il padre aveva confidato al succitato ufficiale la preoccupazione del figlio per l'intervento chirurgico al quale avrebbe dovuto sottoporsi (tanto che il giovane in un momento di sconforto aveva addirittura adombrato la possibilità di compiere in gesto inconsulto). L'ufficiale garantiva al genitore il massimo sostegno.

Al rientro al Corpo il Martino veniva subito chiamato a rapporto dal comandante della compagnia che, intendendo rasserenarlo sul prosieguo della vita militare, gli faceva presente che non sarebbe stato più impiegato in incarichi operativi (a seguito del declassamento).

Al termine del colloquio il militare veniva accompagnato in infermeria dove rimaneva sotto controllo medico per altri due giorni.

Il 19 ottobre successivo il militare veniva avviato all'ospedale militare di Caserta che in pari data lo dimetteva e lo inviava in licenza di convalescenza di 10 giorni per «ernia inguinale sinistra allo stato di punta (per intervento)».

Il giorno 27 ottobre 1992, alle ore 23,30 circa, il militare, presso il proprio domicilio di Lungro, tentava il suicidio con una pistola di proprietà del padre e, per le lesioni riportate, il 30 ottobre 1992, decedeva presso l'ospedale civile di Cosenza.

Alla luce di quanto evidenziato non sono riscontrabili responsabilità, dirette o indirette, a carico del personale della compagnia «Garibaldi».

Si ritiene opportuno sottolineare che l'infermità sofferta dal Martino non rientrava tra quelle determinanti l'inidoneità al servizio militare (articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 2 settembre 1985, n. 1008) e che i comandanti, a tutti i livelli, si sono sempre attivati a sostegno del giovane, non rivolgendogli pressioni di

alcun genere; peraltro, l'ambiente della caserma, sede della compagnia «Garibaldi», non presenta (e non presentava) condizioni tali da cagionare particolari disagi.

Il Ministro della difesa
FABBRI

(14 agosto 1993)

BOSCO, STAGLIENO. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* -
Premesso:

che alla fine di ogni anno scolastico si ripropongono in ogni istituto le riunioni e quindi le questioni relative all'adozione dei nuovi libri di testo;

che è prassi ormai consolidata che ogni anno, sulla base di nebulose e ambigue motivazioni, si proceda al cambiamento dei testi, comportando notevoli problemi nell'ambito dei provati bilanci familiari;

che il comma 1 dell'articolo 34 della Costituzione - che nella stesura originaria in Assemblea costituente recita: «La scuola è aperta al popolo» - va inteso in primo luogo nel senso che l'istruzione non deve essere un privilegio, ma un diritto di tutti;

che il diritto previsto dall'articolo 34 della Costituzione non è meramente formale, cioè il semplice diritto ad ottenere l'iscrizione nella scuola, ma è un diritto a godere dell'istruzione necessaria, malgrado ogni possibile ostacolo di ordine economico o sociale con cui i singoli possono di fatto scontrarsi;

che la Corte costituzionale con sentenza n. 215 del 1987 sottolinea lo stretto collegamento tra l'articolo 34 e l'articolo 3, comma 2, della Costituzione: quindi anche per coloro che sono privi di mezzi il diritto all'istruzione deve essere reso effettivo,

si chiede di sapere (non si chiede la gratuità dei testi) se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire al fine di porre rimedio agli indubbi disagi e danni economici che possono coinvolgere un'utenza molto vasta, anche attraverso la previsione di un obbligo di adozione dei medesimi libri di testo per un periodo di tempo perlomeno quinquennale, onde garantire, senza continuo onere per gli utenti, l'apprestamento di tutto ciò che direttamente inerisce all'organizzazione scolastica.

(4-03274)

(24 maggio 1993)

RISPOSTA. - Le preoccupazioni, espresse con l'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, perchè la spesa per i libri di testo non diventi eccessiva per le famiglie, sono senz'altro condivisibili, tanto che il Ministero, in occasione delle istruzioni, ultimamente emanate in materia con la circolare n. 44 del 18 febbraio 1993, ha ritenuto opportuno richiamare sulla questione la particolare attenzione dei competenti organi collegiali.

Tali organi infatti, ed in particolare i collegi dei docenti - ai quali la scelta dei libri di testo è devoluta a norma dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 416 del 1974 - sono stati invitati a porre in essere ogni iniziativa atta a contenere, entro limiti ragionevoli, l'onere che le famiglie devono annualmente sostenere per l'acquisto dei suddetti libri.

Tra le iniziative, suggerite dall'anzidetta circolare, particolare importanza, ai fini di cui trattasi, assume la raccomandazione ai collegi dei docenti affinché non procedano a nuove adozioni di testi nelle stesse classi per almeno un triennio, in modo che quei testi i quali hanno validità per tutta la durata del corso per il quale sono proposti non debbano essere cambiati prima che sia terminato il relativo ciclo di studi.

Non si ravvisa, ad ogni modo, la possibilità di prevedere vincoli di adozione di più lunga durata, in quanto previsioni del genere, oltre a ledere il principio della libertà di insegnamento costituzionalmente sancita, potrebbero influire negativamente sull'esigenza di aggiornare i vari testi scolastici, in coerenza con l'evoluzione dei procedimenti educativo-didattici.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(11 agosto 1993)

BOSO, ZILLI, ROVEDA, SCAGLIONE. - *Al Ministro delle finanze.* -
Premesso:

che nelle vallate del Trentino ed in particolare in Valsugana, zona dipendente dalla intendenza di finanza di Borgo Valsugana (Trento), si sono verificati i seguenti atti intimidatori da parte degli uffici dell'intendenza: contribuenti di piccole e medie attività industriali ed artigiane hanno ricevuto telefonate provenienti dall'intendenza nel corso delle quali sono stati invitati perentoriamente a richiedere il condono, cosiddetto «tombale», per evitare, in caso di mancata richiesta, revisioni ed accertamenti particolarmente approfonditi ed appositamente studiati per loro;

che le suddette telefonate, non richieste, sono state inoltrate nei giorni precedenti la scadenza dei termini del condono;

che il funzionario durante il colloquio si è sempre qualificato ed è pertanto facilmente individuabile;

che durante questo periodo sono stati intensificati i controlli sia in divisa sia in borghese con modi a dir poco intimidatori;

che durante uno di questi controlli l'intolleranza e la prevaricazione verbale hanno seriamente sconvolto un handicappato il cui stato di anormalità è ben noto nella zona e facilmente visibile;

che il timore di accertamenti e visite sgradite durante la stagione turistica - timore che può creare disagio fra i turisti e quindi farli allontanare - ha certo influenzato scorrettamente l'adesione al condono;

constatato che i fatti descritti sono avvenuti in prossimità della scadenza dei termini del condono ed in concomitanza con le «intimidazioni» telefoniche,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali siano i provvedimenti urgenti che il Ministro in indirizzo intende adottare per far cessare forme di arroganza «coloniale» in territori che, sostenendo in modo primario la spesa dello Stato, certamente non le meritano;

se risponda al vero la notizia che ai funzionari delle intendenze di finanza della provincia di Trento è stato promesso un premio che avrebbe potuto raggiungere l'ammontare di 10 stipendi, se le entrate derivanti dal condono in detta zona avessero superato i 10-15 miliardi;

quali provvedimenti si intenda prendere per risarcire il maltolto ripristinando, seppur tardivamente, lo Stato di diritto, essendo evidente che molti contribuenti hanno richiesto e pagato il condono sotto intimidazione.

(4-00411)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - Con l'interrogazione in esame sono stati lamentati comportamenti «intimidatori» posti in essere da dipendenti degli uffici finanziari di Borgo Val Sugana (Trento) nei confronti di piccoli e medi contribuenti, i quali sarebbero stati «invitati perentoriamente» a richiedere il condono, al fine di evitare accertamenti «particolarmente approfonditi» a loro carico.

Al riguardo si fa presente che dalle indagini esperite dai competenti ispettorati compartimentali (tasse e imposte dirette), nonché dal comando quarta legione della Guardia di finanza, non sono emersi elementi a conforto dei fatti esposti dagli onorevoli interroganti.

Risulta soltanto che solleciti telefonici sono stati rivolti da parte del direttore dell'ufficio distrettuale delle imposte dirette di Borgo Val Sugana, dottor Francesco Teramo, esclusivamente a contribuenti interessati da ricorsi pendenti, al fine di informarli circa la possibilità di avvalersi delle disposizioni agevolative previste dalla legge 30 dicembre 1991, n. 413.

Si ritiene che tale iniziativa sia stata dettata unicamente dall'esigenza di soddisfare il diritto del contribuente ad essere informato in ordine alle misure agevolative del provvedimento di condono in modo che questi potesse conoscerne le conseguenze e valutarne gli effetti riguardo alla propria posizione fiscale.

L'ispettorato compartimentale delle imposte di Trento ha altresì fatto presente che l'attività di accertamento, in pendenza dei termini per avvalersi del condono tributario, è stata svolta dal predetto ufficio di Borgo Val Sugana nella piena osservanza delle disposizioni ministeriali ed ispettive ed è stata caratterizzata dalla consueta correttezza nei confronti dei contribuenti sottoposti a controllo.

Si comunica, infine, che la quarta legione della Guardia di finanza di Trento, con nota n. 43253/109 del 10 agosto 1992, ha riferito che non

risulta sia mai pervenuta alcuna segnalazione in ordine a comportamenti di intolleranza e prevaricazione verbale nei confronti di soggetti handicappati.

Il Ministro delle finanze
GALLO

(25 agosto 1993)

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

che l'orientamento delle Ferrovie dello Stato di ridurre il servizio locale tramite la soppressione, nel solo versante toscano, di due corse in partenza da Bologna alle ore 5,23 (treno n. 6341) e da Prato alle ore 18,49 (treno n. 6346) che attualmente servono la stazione di Vernio, porterà notevoli disagi fra i pendolari della Val Bisenzio;

che i pendolari costretti per motivi di lavoro o studio a spostarsi nelle città di Prato o di Firenze rappresentano la maggior parte della popolazione, essendo la Val Bisenzio zona definita depressa;

che l'orientamento delle Ferrovie dello Stato, prospettando la riduzione del servizio di trasporto locale, oltre a penalizzare considerevolmente l'utenza del comune, ha come conseguenza un aumento del trasporto privato su gomma, aggravando la situazione del traffico sulla strada statale n. 325, unica via di collegamento con la Val Bisenzio e quindi già interessata da un carico veicolare eccessivo a fronte dei problemi strutturali e di scorrimento che gravemente la caratterizzano;

che, nonostante l'intenzione delle Ferrovie dello Stato di escludere le fermate al mattino e al pomeriggio, si prospetta l'aumento delle tariffe in occasione del 1° gennaio 1994, dovuto alla soppressione della tariffa n. 22 che permette a studenti e lavoratori un costo ridotto,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione riguardante la Val Bisenzio;

se non ritenga di dover rivedere l'eventuale orientamento di sopprimere i due treni ed, anzi, che venga esaminata la possibilità di incrementare il servizio per l'utenza locale, altrimenti costretta ad affrontare un pesante ed inaccettabile disagio per i propri spostamenti per motivi di lavoro e studio, con costi sociali considerevoli.

(4-03234)

(20 maggio 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che le esigenze della clientela pendolare della linea in questione possono essere soddisfatte dal treno 6541 Bologna (5.23) - Prato (6.33), che circola regolarmente nei giorni lavorativi.

Il collegamento di ritorno è assicurato dal treno 11642 Prato (17,51) - Bologna (18,54) e dal treno 6548 Prato (19,57) - Bologna (21,12).

Il treno 6546 San Benedetto Val di Sangro (19,20) - Bologna (19,55) è in circolazione nel tratto intermedio.

Comunque le Ferrovie dello Stato spa stanno valutando la possibilità di ripristinare a partire dal 23 settembre 1993 il servizio del treno 6546 per l'intera tratta Bologna-Prato, compatibilmente con le possibilità strutturali offerte dalla linea Firenze-Roma, in una fascia oraria ad alta utilizzazione.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che la legge 15 dicembre 1990, n. 395, concernente l'«ordinamento del Corpo di polizia penitenziaria», all'articolo 8, comma 2, stabilisce che «il servizio prestato dagli agenti ausiliari nel Corpo di polizia penitenziaria è, a tutti gli effetti, servizio di leva e la sua durata è uguale alla ferma di leva per l'Esercito»;

che, all'interno degli istituti penitenziari, il personale ausiliario del Corpo espleterebbe mansioni analoghe a quelle del personale effettivo;

che, per lo stesso personale, l'ulteriore permanenza nel Corpo di polizia penitenziaria, quali agenti effettivi, è disciplinata dall'articolo 5, comma 7, del decreto legislativo 30 ottobre 1992, n. 443, riguardante, tra l'altro, il mantenimento della medesima qualifica per un ulteriore anno e la successiva frequenza ad un corso di formazione professionale della durata di sei mesi con selezione attitudinale finale;

che tale normativa sarebbe attualmente applicata anche nei confronti del personale ausiliario assunto in organico anteriormente alla entrata in vigore del decreto legislativo n. 443 del 1992 dianzi citato,

si chiede di sapere:

se non si ritenga ingiustificata una applicazione restrittiva della normativa in argomento, laddove il personale interessato, permanendo in servizio, ha subito la variazione delle condizioni iniziali di assunzione e di incorporamento;

se non si ritenga, invece, maggiormente opportuno il mantenimento, per il medesimo personale, delle condizioni precedenti il summenzionato decreto legislativo n. 443 del 1992, che stabiliva la possibilità di immediata assunzione nei ruoli effettivi della polizia penitenziaria, previa selezione medica ed attitudinale, attesa anche la circostanza che la prevista frequenza del corso di formazione semestrale distoglierebbe dal servizio unità assolutamente indispensabili al Corpo, già in preoccupante penuria di organici.

(4-03367)

(8 giugno 1993)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che il decreto legislativo 30 ottobre 1992, n. 443, all'articolo 5, comma 7, stabilisce che il personale arruolato nel Corpo di polizia penitenziaria in qualità di agente ausiliario (*ex* legge 7 giugno 1975,

n. 198), «all'atto del collocamento in congedo, qualora ne faccia richiesta ed abbia prestato lodevole servizio, può essere trattenuto per un altro anno con la qualifica di agente ausiliario».

Pertanto agli agenti ausiliari di polizia penitenziaria attualmente in servizio deve applicarsi la vigente normativa.

Gli stessi, al termine del secondo anno di servizio, previa la frequenza del corso previsto per l'articolo 6, comma 2, del predetto decreto, vengono immessi nel ruolo senza più l'obbligo di contrarre periodi di ferma.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(23 agosto 1993)

CARLOTTO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere:

se il Ministro dei trasporti sia a conoscenza che gli uffici provinciali della motorizzazione civile sono sprovvisti di targhe riprodotte per i mezzi agricoli trainati;

quali provvedimenti intenda attuare onde ovviare all'inconveniente che pregiudica la possibilità di circolazione e trasferimento dei mezzi agricoli sulle strade pubbliche.

(4-02943)

(1° aprile 1993)

RISPOSTA. - Si fa presente che i competenti uffici di questo Ministero provvedono puntualmente e tempestivamente a richiedere al provveditorato generale dello Stato la fornitura delle targhe, prodotte dall'Istituto poligrafico e zecca dello Stato - officine di Foggia, da destinare ai dipendenti uffici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Non si sono mai determinati inconvenienti nel sistema distributivo, salvo nel caso di sporadici ritardi, dovuti ad esempio ad approvvigionamento del materiale alle predette officine. Nell'occasione, comunque, i citati uffici hanno provveduto al rilascio del foglio di via per la circolazione dei veicoli interessati ed hanno autorizzato l'apposizione su questi ultimi di una targa provvisoria, cosicchè ogni utente ha potuto sempre disporre dell'utilizzazione del proprio veicolo senza alcuna limitazione.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

DANIELI. - *Ai Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste.* - Premesso:

che in numerose strade statali, provinciali e comunali si verifica, per i motivi più svariati, il taglio di alberi anche secolari;

che tali alberi non vengono rimpiazzati;
che ciò costituisce una grave alterazione dell'ambiente;
che, specie nel Veneto, le grandi vie di comunicazione ombreggiate da platani secolari - vedi la statale n. 11 Milano-Venezia - costituiscono un autentico monumento naturale e storico lasciato dalla Repubblica di Venezia,
si chiede di conoscere:
se i Ministri in indirizzo siano al corrente del fatto;
se intendano intervenire affinché si ponga fine al taglio degli alberi;
se vogliono accertare i motivi per cui questi alberi continuano ad essere recisi;
se vogliono provvedere a rimpiazzare quelli che sono stati tagliati, il tutto a tutela del patrimonio naturale, dell'ambiente e del paesaggio.

(4-00772)

(30 luglio 1992)

RISPOSTA. - In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che le strade statali del Veneto sono abbellite da filari di alberi secolari di essenza platano.

Purtroppo, da circa un decennio, essi sono stati intaccati da una malattia denominata «cancro colorato» a cui le autorità preposte non hanno ancora trovato un adeguato antidoto atto ad arrestare la suddetta malattia.

L'abbattimento delle alberature stradali, previsto da apposita circolare dell'ANAS adottata d'intesa con il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, è limitato, dopo una attenta e ponderata valutazione, nel caso in cui sia necessario procedere a indispensabili lavori di allargamento ed adeguamento di tratti stradali, per apertura di accessi nonchè nei casi in cui il taglio sia indispensabile perchè le piante interessate sono instabili o ammalorate.

L'ANAS, per l'appunto, previa autorizzazione degli enti competenti, quali l'Osservatorio delle malattie delle piante di Verona, il servizio forestale regionale di Verona, ha proceduto all'abbattimento dei platani che risultano secchi od affetti da «cancro colorato».

A tale necessario abbattimento si perviene anche in base ad una apposita delibera della giunta regionale che fra l'altro considera come necessaria la lotta obbligatoria contro il «cancro colorato del platano» fino alla eliminazione completa dei focolai di infezione.

Tale compito deve effettuarsi da parte della segreteria regionale per il territorio d'intesa con gli altri uffici regionali competenti e con l'azienda regionale delle foreste previa redazione di un programma di interventi per la tutela ed il ripristino del paesaggio caratterizzato dal platano.

Alla sostituzione degli alberi abbattuti l'ANAS interviene compatibilmente alle disponibilità finanziarie assegnate nel settore della manutenzione delle strade.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(9 settembre 1993)

DANIELI. - *Ai Ministri della sanità, dell'ambiente e dell'interno.* -
Premesso:

che a Iesolo Lido (Venezia) esistono tre discoteche che durante la stagione estiva creano problemi di ordine pubblico e notevoli disagi sia ai turisti sia ai cittadini della zona;

che sull'inquinamento acustico prodotto da tali discoteche si è addirittura pronunciata l'autorità giudiziaria, dando ragione ai ricorrenti cittadini ed albergatori della zona;

che, tra l'altro, le risse che avvengono con particolare frequenza innanzi tali locali pubblici creano anche un clima di forte tensione sotto il profilo dell'ordine pubblico;

che, nonostante gli innumerevoli interventi in sede locale da parte delle più svariate forze politiche e sociali, tale situazione si protrae e sembra non cessare,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano adottare presso la competente USL della regione Veneto, nonché presso le autorità locali di pubblica sicurezza e amministrative, al fine di eliminare i gravi problemi creati dall'esistenza e dalla gestione delle discoteche, tra le quali si segnala in particolare la discoteca «Splash».

(4-01157)

(30 settembre 1992)

RISPOSTA. - Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Dagli accertamenti svolti risulta che nel comune di Iesolo operano numerose discoteche, particolarmente affollate nel periodo estivo.

La maggior parte dei locali non dà luogo a problemi per quanto concerne il riposo e le occupazioni dei cittadini, nè, più in generale, suscita preoccupazioni relativamente all'ordine e alla sicurezza pubblica.

Il commissariato di pubblica sicurezza ha, peraltro, segnalato all'autorità giudiziaria i responsabili di discoteche, nei cui confronti sono state manifestate lamentele da parte della cittadinanza, svolgendo, nel contempo, assidui controlli sulla regolare conduzione degli esercizi.

La forza pubblica è tempestivamente intervenuta ogni qualvolta si sono verificate risse all'interno o nei pressi dei locali notturni.

Nelle ipotesi più gravi è stata disposta la temporanea chiusura ai sensi dell'articolo 100 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

Nel corso del 1992, inoltre, provvedimenti sanzionatori sono stati irrogati su indicazione della locale USL.

Circa la discoteca, oggetto di specifica segnalazione dell'onorevole interrogante, dagli accertamenti svolti presso l'amministrazione comunale non sono risultate irregolarità nella conduzione dell'esercizio, aperto, peraltro, solo nel periodo estivo.

La commissione provinciale di vigilanza sui locali di pubblico spettacolo ha espresso parere favorevole all'agibilità del locale, fissandone la capienza massima e stabilendo l'osservanza di talune prescrizioni.

L'orario di chiusura dei ritrovi notturni è stato fissato dalla regione alle ore 2, protraibili, nelle località ad elevato flusso turistico, per un massimo di altre 2 ore nel periodo estivo e in occasione di determinate festività.

Dal canto suo, il prefetto di Venezia ha richiamato l'attenzione dell'amministrazione comunale di Jesolo sull'esigenza di individuare con congrua ponderazione i periodi di deroga, tenendo in particolare considerazione il problema costituito dall'inquinamento acustico.

Il Ministro dell'interno
MANCINO

(25 agosto 1993)

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

che il signor Gaetano Attard, residente in Lazise (Verona), già titolare di un rapporto di concessione di un immobile demaniale sito in Verona, via Grazioli, si è visto trattenere dalla propria pensione, anche dopo la cessazione del rapporto, per oltre quattro anni indebitamente una somma pari al canone che in precedenza pagava;

che nonostante le reiterate promesse di interessamento e di ovvia, inevitabile riparazione del danno ingiustamente patito a tutt'oggi al signor Attard non sono state restituite, con i dovuti interessi e la rivalutazione monetaria, le somme indebitamente percepite dallo Stato,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda dare disposizioni ai competenti uffici al fine di effettuare un rapido rimborso del dovuto in favore del signor Attard, rimborso che doverosamente dovrà comprendere interessi e rivalutazione.

(4-02671)

(11 marzo 1993)

RISPOSTA. - In merito alla questione svolta dall'onorevole interrogante, concernente la richiesta di rimborso di canoni avanzata dal signor Gaetano Attard, già titolare di un rapporto di concessione di un immobile demaniale sito in Verona, alla via Grazioli 5, si comunica che aderendo alla soluzione prospettata dalla intendenza di finanza di Verona è stata proposta al suddetto la compensazione in via bonaria

dei crediti pretesi dal medesimo con il debito dallo stesso Attard dovuto, per i lavori di ristrutturazione dell'appartamento, a suo carico.

Il Ministro delle finanze
GALLO

(7 settembre 1993)

DI LEMBO. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Considerato:
che Acquaviva Collecroce (Campobasso) è un comune di origine croata, con lingua e tradizioni d'origine la cui conservazione è opportuna perchè risponde ad esigenze culturali e civili;

che il comune stesso ha un andamento demografico caratterizzato da un'inversione di tendenza che registra una costante crescita in questi ultimi anni;

che i comuni interni come quello di Acquaviva Collecroce, che una più attenta politica anche scolastica dovrebbe proteggere e salvaguardare nella loro integrità, difficilmente possono garantire il trasporto degli alunni con scuolabus per mancanza non solo di disponibilità finanziarie, ma anche per l'inclemenza del tempo che interessa tutti i mesi autunnali ed invernali,

si chiede di conoscere se non si ritenga di dover sospendere la soppressione nell'anno 1993-94 della prima classe di scuola media esistente nel citato comune di Acquaviva Collecroce.

(4-03791)

(9 luglio 1993)

RISPOSTA. - In merito alla questione rappresentata nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto, il competente provveditore agli studi di Campobasso ha fatto presente che, in sede di determinazione dell'organico di diritto, per l'anno scolastico 1993-1994 non è stato previsto il funzionamento della prima classe della sezione staccata della scuola media Acquaviva Collecroce, in quanto la sezione in parola funziona con un numero di allievi (4 nella prima classe; 8 nella seconda classe; 8 nella terza classe), tale da non consentire - anche al fine di raggiungere il rapporto tendenziale medio provinciale di cui al decreto interministeriale 14 gennaio 1993 - il mantenimento in funzione della classe in parola.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(6 settembre 1993)

FRANCHI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Visto che l'ente Ferrovie dello Stato si appresta a sopprimere la linea ferroviaria Teramo-Giulianova;

considerato:

che tale provvedimento desta preoccupazione e allarme tra le popolazioni interessate;

che la valutazione della funzionalità della linea Teramo-Giulianova non può e non deve avvenire sulla base dell'attuale stato di cose, perchè è chiaro che un tronco ferroviario obsoleto e con assurdi tempi e condizioni di percorrenza è inutile e passivo;

rilevato che il giusto criterio è invece un esame tecnico innanzitutto dei flussi di traffico origine - destinazione, quindi della capacità di attrarli verso una ferrovia moderna, razionale e perciò competitiva;

constatato che lo smantellamento della tratta ferroviaria Teramo-Giulianova è la diretta conseguenza di una politica che punta su un'ulteriore massiccia dilatazione del trasporto su strada (la conferma si è avuta quando l'ANAS ha varato un pacchetto che prevede la costruzione di altri 784 chilometri di raccordi, collegamenti e terze corsie in tutto il territorio nazionale);

nel sottolineare che chi agita la bandiera della soppressione di alcune linee scarsamente funzionali fa soltanto della bassa demagogia, giacchè il paese non ha bisogno di ridimensionamenti, ma di un nuovo sistema di trasporti che preveda ristrutturazioni e ammodernamenti;

ritenuto che al momento una valida soluzione per evitare lo smantellamento potrebbe essere l'utilizzazione della linea ferroviaria Teramo-Giulianova per una metropolitana leggera di superficie che possa costituire una alternativa al trasporto di passeggeri sugli autobus e sui mezzi privati,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del provvedimento dell'ente Ferrovie dello Stato e se non ritenga, al fine di impedire la dismissione della tratta Teramo-Giulianova, di dover intervenire sul compartimento ferroviario di Ancona affinché studi, unitamente agli enti locali, un piano organico di interventi tesi alla rivitalizzazione e al potenziamento della suddetta linea ferroviaria.

(4-03222)

(19 maggio 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa fanno presente che la linea Giulianova-Teramo è interessata da quattro coppie di treni sia per l'orario invernale che per quello estivo.

Dall'orario estivo 1992 tutti i treni sono stati prolungati, via Giulianova-Pescara, fino a Chieti.

Naturalmente, nel senso inverso, tutti i treni provenienti da Chieti, via Pescara-Giulianova, giungono a Teramo.

Le Ferrovie dello Stato fanno, altresì, sapere che i treni, durante il periodo dell'orario invernale e nella parte dell'orario estivo in cui ancora sono attivi scuole ed uffici, presentano una frequentazione media di 50 viaggiatori per treno.

Poichè la frequentazione nei mesi di luglio ed agosto 1991 e 1992 è risultata pari a 30 viaggiatori di media ogni treno nei mesi di luglio e a 20 viaggiatori nei mesi di agosto, le Ferrovie dello Stato hanno disposto per il 1993 la sospensione della circolazione per tutto il mese di agosto.

Peraltro, per la riqualificazione della linea, sono in corso lavori che consistono nella automazione di tutti i passaggi a livello presenti e quindi nella chiusura di 5 posti di guardia e nell'impresenziamento di 4 fermate.

Tali opere, la cui ultimazione è prevista entro il 1993, permetteranno una migliore gestione della linea.

Ciononostante, le Ferrovie dello Stato non escludono che la gestione stessa permanga fortemente deficitaria e che quindi la linea possa essere inclusa tra le linee da dismettere ai sensi della direttiva ministeriale del 17 novembre 1992 e del Piano triennale 1993-95 approvato dai Ministri del bilancio, del tesoro e dei trasporti il 9 dicembre 1992.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che con atto pubblico del 29 dicembre 1989, rogato dall'intendenza di finanza di Ascoli Piceno, il demanio dello Stato procedeva all'acquisto dalla società «Picena costruzioni generali PCG - srl» di un lotto di terreno di complessivi metri quadrati 5.650 e di un erigendo edificio da destinare a sede degli uffici finanziari del capoluogo, per il corrispettivo di 22.585 milioni;

che alla scelta della società venditrice si è pervenuti tramite «gara informale» svoltasi presso la stessa intendenza di finanza in data non precisata nel suddetto rogito, sulla scorta delle «istruzioni» impartite dal Ministero delle finanze - Direzione generale del demanio, con nota n. 23590 del 21 luglio 1986, intesa all'acquisizione del complesso immobiliare oggetto del presente contratto;

che la società venditrice, proprietaria dell'area definita «particolarmente idonea alle esigenze dell'amministrazione», viene descritta, sempre nel detto rogito, come «fornita di una struttura organizzativa, tale da garantire una adeguata realizzazione degli impianti e gode di una posizione finanziaria, tale da offrire il massimo delle garanzie di sicurezza e affidabilità dell'opera»;

che la società venditrice risulta iscritta presso il tribunale di Ascoli Piceno al n. 4072 solo in data 1° luglio 1982 e possiede un capitale sociale di appena 20 milioni;

che a garanzia degli obblighi assunti e della piena funzionalità della struttura la società venditrice ha prestato apposita cauzione, vincolata fino al 16 dicembre 1992, per l'importo di 22.565 milioni, pari alla differenza tra il proprio capitale e il valore del compendio immobiliare;

che, come riportato più volte dagli organi di informazione locali, compresa la RAI regionale, il complesso immobiliare ultimato presenta gravi disfunzioni in termini di fruibilità dei servizi e degli impianti;

che le organizzazioni sindacali hanno indetto lo stato di agitazione del personale finanziario dando vita nei giorni scorsi a varie iniziative di lotta per segnalare alle autorità competenti i vizi riscontrati nella struttura,

si chiede di sapere:

1) quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare nei confronti di chi avendone la responsabilità, pur a conoscenza delle suesposte disfunzioni, ha omesso di attivarsi al fine di tutelare gli interessi della pubblica amministrazione;

2) in base a quali criteri si sia proceduto alla scelta della società «Picena costruzioni generali» mediante trattativa privata e quali garanzie, sia in termini di capacità organizzative che finanziarie, abbia offerto la suddetta ditta;

3) quali provvedimenti intenda adottare per tutelare gli interessi dell'amministrazione finanziaria e del demanio dello Stato e se non ritenga di dover urgentemente intervenire (tenuto conto della imminente scadenza del vincolo) al fine di congelare la garanzia prestata dalla società venditrice, in attesa quanto meno dell'esito di opportune indagini circa la perfetta funzionalità dell'opera;

4) quali motivazioni di merito siano state adottate ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 41 del regio decreto 23 maggio 1924 per non assoggettare alla normativa di recepimento delle direttive CEE in materia di appalti e forniture all'epoca vigenti l'acquisto in questione.

(4-01771)

(2 dicembre 1992)

RISPOSTA. - Nella presente interrogazione, nella quale sono state sollevate una serie di problematiche concernenti l'acquisto della società «Picena Costruzioni Generali» di un lotto di terreno e di un edificio in costruzione da destinare a sede degli uffici finanziari di Ascoli Piceno, sono state evidenziate, tra l'altro, «le gravi disfunzioni in termini di fruibilità dei servizi e degli impianti» dell'ormai ultimato complesso immobiliare.

Al riguardo, si fa presente che dagli atti in possesso di questo Ministero nulla risulta in ordine alle predette disfunzioni. Tuttavia, pur essendo stato l'immobile consegnato all'amministrazione finanziaria sulla base del verbale di congruità redatto dal locale ufficio tecnico erariale, con nota n. 23412 del 19 aprile 1993, è stato richiesto alla intendenza di finanza di Ascoli Piceno di predisporre immediatamente un circostanziato rapporto in merito.

Per quanto concerne i criteri in base ai quali si è pervenuti alla scelta della società «Picena Costruzioni Generali» mediante trattativa privata, si fa presente che il compendio offerto dalla predetta ditta è stato ritenuto il più idoneo al progettato insediamento in un unico edificio degli uffici finanziari della città, allora privi di una congrua ubicazione o allocati in immobili di proprietà privata.

In ordine a siffatta soluzione del problema si sono pronunciati favorevolmente una speciale commissione, all'uopo istituita, presieduta dall'intendente di finanza di Ascoli Piceno, tutte le amministrazioni centrali interessate, nonché il competente ufficio tecnico erariale che,

in un rapporto del 24 aprile 1989, ha asserito che l'acquisto del complesso immobiliare *de quo* ai sensi dell'articolo 1472 del codice civile (vendita di cose future), al prezzo prefissato ed invariabile di lire 22.585.000 fosse economicamente più conveniente rispetto ad un appalto di opere pubbliche, sia relativamente al minor tempo di realizzazione che alla certezza del costo finale dell'operazione.

Il ricorso all'istituto della compravendita di cose future è stato accompagnato, altresì, dal parere favorevole espresso dall'Avvocatura generale dello Stato in ordine ai requisiti della ditta venditrice circa l'affidabilità e le garanzie imprenditoriali.

Va anche ricordato che l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Ancona ha apposto il proprio visto di regolarità sullo schema di contratto relativo all'acquisto di cui trattasi, riconoscendo la sussistenza, nel caso di specie, di tutti i presupposti legali richiesti per ricorso allo strumento negoziale previsto dall'articolo 1472 del codice civile.

Pertanto, in assenza di rilievi sull'acquisto in argomento sia da parte del Consiglio di Stato che da parte della Corte dei conti, il decreto di approvazione del contratto di compravendita è stato sottoposto a registrazione ed il prezzo regolarmente pagato.

Il Ministro delle finanze
GALLO

(6 settembre 1993)

GIBERTONI, SCEVAROLLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze, di grazia e giustizia e dell'interno.* - Venuti a conoscenza dalla stampa locale del trasferimento d'ufficio del comandante della Guardia di finanza di Mantova, capitano Palladino, con destinazione Milano;

poichè il capitano Palladino è uomo chiave nelle indagini sulla vicenda CIME (Consorzio intercomunale mantovano per l'ecologia), che era avviata alla conclusione ed alla scoperta di importanti elementi della stessa e della «Tangentopoli» mantovana,

gli interroganti chiedono di sapere:

se la notizia del trasferimento corrisponda a verità;

in caso di risposta affermativa, i motivi precisi che hanno portato al provvedimento di trasferimento ad altro incarico e ad altra sede.

(4-03211)

(18 maggio 1993)

RISPOSTA. - Nell'ambito dell'annuale piano di impiego degli ufficiali della Guardia di finanza, il comandante, capitano Donato Palladino, era stato trasferito per esigenze di servizio dal nucleo di polizia tributaria di Mantova alla I compagnia di Milano, sede peraltro indicata espressamente dallo stesso interessato come di suo gradimento.

A causa delle indagini in corso di svolgimento da parte del capitano, il comando generale della Guardia di finanza, tramite la legione di Milano, ha richiesto al procuratore generale della Repub-

blica presso la corte di appello di Brescia, dottor Marcello Torregrossa, il nulla osta al trasferimento del suddetto.

Il magistrato ha comunicato che in relazione alle indagini di polizia giudiziaria, tuttora in corso presso la sede di Mantova, è tuttora necessaria la presenza del capitano Palladino presso quella sede del nucleo di polizia tributaria fino alla conclusione delle stesse indagini.

Pertanto, è stata disposta la proroga fino al 2 maggio 1994 del trasferimento del capitano Palladino che resterà in forze al nucleo di polizia tributaria di Mantova con l'incarico esclusivo di collaborare con l'autorità giudiziaria, in quanto il capitano è stato rilevato al comando del nucleo di polizia tributaria di Mantova da altro pari in grado in data 28 giugno 1993.

Il Ministro delle finanze
GALLO

(7 settembre 1993)

GUERRITORE. - *Al Ministro della difesa.* - Con riferimento alle voci sempre più numerose ed autorevoli secondo le quali la Scuola militare di commissariato e amministrazione, che insiste nel comune di Nocera Inferiore (Salerno), presso la caserma «Libroia», adibita alla preparazione dei militari di leva nella specializzazione della sussistenza, in seguito al previsto programma di ristrutturazione delle Forze armate dovrebbe essere soppressa o comunque trasferita ad altra sede;

considerato che tale notizia ha determinato una profonda e vasta eco di protesta e di malcontento in tutta la città di Nocera Inferiore e nei comuni limitrofi, sia per l'antica tradizione di tale città di dare ospitalità ad importanti unità militari, fin dall'epoca del Regno delle due Sicilie, sia per gli importanti ed insostenibili riflessi economici che tale presenza determina soprattutto nel campo delle attività commerciali;

considerata la grave crisi economica che la città di Nocera ed il suo comprensorio stanno vivendo per la precaria situazione del settore agroalimentare e delle attività industriali indotte, con la presenza di circa 15.000 disoccupati iscritti nelle liste di collocamento al lavoro;

rilevato che già si stanno organizzando diverse manifestazioni di protesta e di lotta, in una città tra l'altro già amministrata da un commissario straordinario,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno un urgente intervento per il mantenimento nella zona di tale Scuola militare;

se non ritenga di convocare urgentemente i rappresentanti delle forze politiche e sociali e degli enti locali interessati per trovare una soluzione che, conservando l'ottimo rapporto Forze armate-territorio, storicamente consolidato, eviti l'ulteriore e forse mortale colpo all'economia locale, profondamente in crisi.

(4-03183)

(13 maggio 1993)

RISPOSTA. - Non è in atto, nè allo studio, alcun provvedimento volto alla soppressione o al trasferimento di sede del II battaglione specialistico della Scuola militare di commissariato e amministrazione di Nocera Inferiore.

Pertanto, le preoccupazioni dell'onorevole interrogante non hanno motivo di sussistere.

Il Ministro della difesa
FABBRI

(13 agosto 1993)

LONDEI. - *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti.* - Premesso:

che la società multinazionale Waste Management avrebbe elaborato un piano per lo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree del Nord Italia;

che tale piano prevederebbe il trasferimento dei rifiuti, tramite convogli ferroviari, nelle aree di Cuccurano, Cartoceto, Saltara, Fossombrone e Fermignano (Pesaro) ove verrebbero realizzati dei grandi inceneritori;

che a tale scopo verrebbe riaperta la linea ferroviaria Fano-Urbino;

che l'ufficio stampa delle Ferrovie dello Stato ha confermato l'esistenza di questo piano e che esso è attualmente al vaglio degli organi preposti,

l'interrogante, ritenendo l'intera vicenda di portata gravissima dal punto di vista del metodo e del merito, chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di bloccare sul nascere un'operazione che trova l'unanime contrarietà delle popolazioni e dei comuni interessati.

(4-01189)

(6 ottobre 1992)

RISPOSTA. - In ordine al progetto che la società multinazionale Waste Management avrebbe elaborato per lo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree del Nord-Italia, con il trasferimento dei rifiuti stessi tramite convogli ferroviari verso vari inceneritori appositamente realizzati, si osserva che allo stato attuale della normativa, non essendo stata ancora recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva CEE n. 91/156 (peraltro inserita nel disegno di legge comunitaria per il 1993), i rifiuti possono essere trasportati anche su grandi distanze e smaltiti in regioni diverse da quelle di produzione.

Va pure sottolineato che l'attività pianificatoria, la regolamentazione ed il controllo in tale materia sono affidate alla competenza delle regioni e degli enti locali.

Per quanto riguarda la realizzazione di inceneritori, si precisa che l'utilizzo dei medesimi non contrasta necessariamente con i programmi di sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio in quanto tali impianti sono destinati allo smaltimento di frazioni di rifiuti economicamente non recuperabili, il cui incenerimento può, al contrario, costituire valida fonte di energia.

Entro tali limiti l'impiego di inceneritori costituisce un conveniente sistema di smaltimento, beninteso ove gestito con tecnologie adeguate, nel rigoroso rispetto delle vigenti normative di difesa dell'ambiente e, in particolare, dei limiti di emissione nell'atmosfera di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203.

Secondo quanto comunicato dalle Ferrovie dello Stato spa, non è stato finora formalizzato alcun accordo con la Waste Management per il trasporto ferroviario e lo smaltimento dei rifiuti.

Le Ferrovie dello Stato hanno comunque confermato il proprio interesse allo sviluppo di tale tipo di trasporto, in conformità ai propri programmi diretti ad acquisire quote sempre maggiori del traffico merci attualmente effettuato su strada.

Per il trasporto dei rifiuti solidi urbani, industriali e tossico-nocivi, la società sta valutando, con il coinvolgimento di imprese del settore, alcuni modelli di gestione innovativi basati sull'utilizzo di tecnologie avanzate.

Nell'assicurare che i relativi programmi verranno sviluppati nel rispetto delle esigenze sociali ed ambientali della collettività, le Ferrovie dello Stato hanno, al riguardo, fatto presente che non intendono riferirsi a direttrici di traffico precostituite, che possano in alcun modo privilegiare determinate aree territoriali del paese rispetto ad altre.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

LORETO, PELLEGRINO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che in data 11 febbraio 1987 il Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile - pubblicò un avviso di gara relativo ad un appalto-concorso per l'affidamento dei lavori relativi alla «costruzione dell'aerostazione passeggeri definitiva ed opere connesse» da realizzarsi sull'aeroporto di Bari-Palese;

che, a seguito di domanda di partecipazione, la suddetta Direzione generale inviò in data 3 giugno 1987 la lettera di invito a partecipare all'appalto-concorso al raggruppamento temporaneo di imprese formato dall'impresa mandataria Vito Fasano spa, capogruppo, e dalle ditte Totaltermica, Petrolchemical e ICES;

che l'importo presunto di stima dei lavori per la realizzazione dell'opera era indicato in 29 miliardi;

che il suddetto raggruppamento temporaneo di imprese presentò nei termini stabiliti (30 ottobre 1987) il progetto-offerta, in cui veniva indicato il prezzo di lire 22.471.230.300;

che, successivamente, il progetto superò positivamente l'esame dell'apposita commissione tecnica nominata dal Ministero dei trasporti, che valutò la validità di tutti i progetti secondo vari elementi tecnici ed economici e stilò, con relazione del 17 luglio 1989, un'apposita graduatoria delle ditte partecipanti all'appalto-concorso, collocando al primo posto il raggruppamento temporaneo di imprese Fasano spa;

che la suddetta commissione tecnica era presieduta da un magistrato della Corte dei conti ed era composta da funzionari e professionisti vari, tra cui anche funzionari interni di Civilavia;

che dalla data della compilazione della graduatoria (17 luglio 1989) da parte della commissione tecnica cominciarono a manifestarsi difficoltà di vario tipo, che si trasformarono presto in lungaggini e in una serie di «atti dovuti», che di fatto provocarono una perdita di tempo enorme ed assurda;

che in data 6 novembre 1992, dopo ben oltre cinque anni dalla presentazione del progetto, e solo a seguito di formale diffida, fatta dal citato raggruppamento temporaneo di imprese, il Ministero dei trasporti comunicava che con decreto ministeriale del 28 ottobre 1992 era stato disposto di non procedere più all'aggiudicazione dell'appalto, in quanto con decisione definitiva n. 40 del 1991, votata nella seduta del 17 dicembre 1991, il comitato ministeriale aveva espresso il parere vincolante che il progetto sottoposto al suo esame non era meritevole di approvazione «per una serie di carenze riscontrate in ordine agli aspetti dimensionali delle aree e dei volumi, rispetto alle esigenze del coordinamento e della funzionalità, non ovviabili, in relazione alla loro natura di entità, con semplici prescrizioni»;

che tale decisione negativa trovava fondamento nel mancato rispetto della normativa CEE, sopraggiunta successivamente alla conclusione dell'appalto-concorso, durante il lungo periodo trascorso dopo l'esame fatto dalla prima commissione tecnica;

che il risultato di tutta la vicenda è che le obiettive esigenze del territorio (Bari non ha ancora oggi un'aerostazione degna di tal nome) sono state disattese e le risorse finalizzate a tale scopo hanno preso altre direzioni non certo altrettanto urgenti e prioritarie,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) quali siano stati i motivi per cui l'appalto-concorso per la costruzione dell'aerostazione passeggeri di Bari è durato circa cinque anni, e cioè un periodo di tempo talmente lungo da renderlo inutile per la sopraggiunta normativa CEE;

2) verso quali altri investimenti siano stati dirottati i finanziamenti che furono finalizzati alla costruzione dell'aerostazione di Bari;

3) se non si ritenga opportuno avviare sulla vicenda una specifica indagine per far luce su eventuali responsabilità.

(4-02446)

(18 febbraio 1993)

RISPOSTA. - L'iter procedurale per l'appalto-concorso per l'affidamento dei lavori di costruzione dell'aerostazione passeggeri definitiva ed opere connesse dell'aeroporto di Bari-Palese fu avviato dalla Direzione generale aviazione civile con la diramazione della lettera di invito, a seguito di prequalificazione, a quindici imprese e raggruppamenti d'impresa.

In esito a tale invito, pervennero quattro progetti offerta, il cui esame fu affidato ad una commissione tecnico-amministrativa appositamente costituita.

Tale commissione, dopo approfondita analisi, concluse i suoi lavori in data 17 luglio 1989, formulando una ponderosa relazione contenente la proposta di aggiudicazione dei lavori di cui trattasi in favore del raggruppamento d'impresе Vito Fasano spa (mandataria) - Petrochemical I.I. Co montaggi industriali spa - Totaltermica spa - Ices srl (mandanti), verso l'importo offerto di complessive lire 22.538.193.300 e condizionatamente all'accoglimento di alcune prescrizioni di carattere tecnico.

Tale progetto-offerta fu successivamente sottoposto al vaglio del comitato *ex* articolo 5 della legge 22 agosto 1985, n. 449, per l'acquisizione del prescritto parere. Tale organo consultivo, però, dopo il parere interlocutorio n. 34/91 emesso nella seduta del 23 luglio 1991, ritenne, con parere definitivo n. 40/91 in data 17 dicembre 1991, non meritevole di approvazione il progetto in questione a causa di una serie di carenze riscontrate, non ovviabili con semplici prescrizioni. Sulla base di tale negativo parere fu emanato in data 28 ottobre 1992 il decreto ministeriale n. 251/13, con cui fu denegata l'approvazione della proposta di aggiudicazione.

Quanto alla durata della procedura, va precisato che essa si è protratta nel tempo, anche in considerazione della necessità di accertamenti in ordine a modifiche intervenute nella composizione del raggruppamento Fasano e alla affidabilità della società Ices srl, componente del raggruppamento medesimo.

Per quanto concerne, poi, i finanziamenti finalizzati alla costruzione dell'aerostazione in questione, gli stessi non sono stati destinati ad altri individuati investimenti, ma rientrano nelle somme del capitolo 7501 di bilancio della suddetta direzione generale, da destinarsi quindi ad interventi immediatamente eseguibili, in una corretta logica gestionale delle risorse disponibili.

Il Ministro dei trasporti

COSTA

(11 agosto 1993)

MANFROI, BOSO, PERIN. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - Premesso:

che nella cittadina di Cortina d'Ampezzo (Belluno) e nelle sue vicinanze numerosi immobili, tra cui alcuni grandi complessi alberghieri, sono stati acquistati da misteriose società immobiliari aventi sedi nell'Italia meridionale o a Roma a prezzi eccezionalmente elevati e comunque superiori ai normali prezzi di mercato;

che altri complessi residenziali sono stati costruiti nella medesima località o nelle vicinanze da analoghe società immobiliari che dimostrano eccezionali disponibilità finanziarie non compatibili con le regole del mercato e con l'attuale negativa congiuntura economica e con procedure tecnico-amministrative quantomeno disinvolute, che hanno dato luogo ad un contenzioso giuridico con le locali amministrazioni;

che nelle stesse località, con straordinaria, inusuale concomitanza operano diverse imprese edili aventi sede in Sicilia o in Calabria;

che diversi testimoni confermano che numerose transazioni immobiliari, anche per importi elevati, sono avvenute per contanti;

che tutto quanto esposto fa ritenere agli interroganti ed alla popolazione locale che sia in atto una colossale operazione di riciclaggio di denaro sporco da parte di organizzazioni mafiose e che tale operazione stia consegnando questa rinomata località turistica nelle mani della mafia;

che tale ipotesi è stata ritenuta non infondata dalla Commissione bicamerale antimafia interessata alla questione,

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative intendano assumere i Ministri in indirizzo per reprimere il fenomeno della criminalità mafiosa sopra descritto.

(4-02350)

(11 febbraio 1993)

RISPOSTA. - La questione, proposta dagli onorevoli interroganti, è all'attenzione di questo Ministero e dei responsabili nazionali della sicurezza pubblica, investendo tutte le località del territorio nazionale caratterizzate da notevole flusso di risorse finanziarie e da elevato tenore di vita.

Il fenomeno è strettamente correlato alle profonde trasformazioni subite nel corso degli ultimi tempi dalla criminalità, che ha visto progressivamente mutare le proprie caratteristiche originarie in quelle di una agguerrita criminalità economico-finanziaria.

Inevitabile, quindi, che anche un territorio come quello di Cortina d'Ampezzo non sfugga a questo pericolo, sia per la sua vocazione turistica, estiva ed invernale, sia per la condizione geografica, al centro di una regione contraddistinta da intensi traffici commerciali.

Proprio per prevenire e stroncare operazioni illecite di carattere finanziario, il prefetto di Belluno ha disposto, nel rispetto delle attribuzioni previste dalla più recente normativa antimafia, gli accertamenti necessari a verificare il coinvolgimento effettivo di organizzazioni criminali nelle operazioni finanziarie e nel settore immobiliare.

Non risulta che le compravendite siano avvenute per contanti e che nella località turistica operino imprese edili aventi sede in Sicilia o in Calabria.

Nella zona sono, peraltro, presenti numerosi manovali provenienti dall'Italia meridionale, che svolgono la propria attività lavorativa alle dipendenze di imprese locali.

Sui fatti sono in corso indagini dell'autorità giudiziaria.

Il Ministro dell'interno
MANCINO

(1° settembre 1993)

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

che la stazione ferroviaria di Carrara-Avenza è situata in un comune di quasi 70.000 abitanti e cioè nel comune con maggior numero di abitanti nell'area fra Pisa e La Spezia;

che non si comprendono le ragioni per le quali si assumono continuamente decisioni che riducono ulteriormente le fermate dei treni in questa stazione;

che la decisione di penalizzare ulteriormente la stazione di Carrara-Avenza sta suscitando la più viva protesta della popolazione;

che si stanno organizzando iniziative per la difesa e il rilancio della stazione;

che è stato costituito un comitato per la difesa della stazione ferroviaria;

che in un'assemblea tenutasi in questi giorni è stato preannunciato che, se non verranno modificate le decisioni recentemente assunte, saranno adottate altre ulteriori forme di protesta, fino a giungere all'occupazione della sede ferroviaria;

che si è creato uno stato di esasperazione della popolazione per il totale declassamento dello scalo ferroviario: in particolare si aggravano le condizioni di vita dei molti pendolari, vengono colpiti gli studenti che frequentano l'Università di Pisa, si rende sempre più difficile il collegamento con Firenze, si danneggia gravemente l'attività dell'Accademia di belle arti alla quale affluiscono centinaia di studenti che con la soppressione delle fermate, già insufficienti, fino ad ora esistenti, sono impossibilitati a raggiungere la sede di studi prestigiosa e di primaria importanza in particolare per il comprensorio fra Pisa e La Spezia;

che più complessivamente Carrara viene sostanzialmente «saltata» dal servizio ferroviario e molte sono le proteste anche da parte dei cittadini del suddetto centro,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro dei trasporti non ritenga opportuno, esaminata con urgenza la situazione sopra evidenziata, rappresentare agli organi competenti delle Ferrovie dello Stato spa l'urgente necessità di rivedere le decisioni, di imminente attuazione, di sopprimere alcune fermate di treni nella stazione di Carrara-Avenza.

(4-03225)

(19 maggio 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che la soppressione della fermata nella stazione di Carrara-Avenza di alcuni treni interregionali rientra in un programma di velocizzazione degli stessi elaborato nei mesi scorsi.

Tuttavia le Ferrovie dello Stato, in considerazione delle numerose proteste pervenute da enti locali ed associazioni varie, hanno già provveduto a riassegnare la fermata ai treni 2048, 2043, 2052.

Le Ferrovie dello Stato fanno, altresì, sapere che una ristrutturazione più consistente del servizio sulla linea tirrenica (all'interno della quale troverà probabilmente spazio una maggiore quantità di offerta nella stazione di Carrara ed in altre stazioni della linea) è attualmente

allo studio e troverà applicazione in parte nell'orario invernale 1993-94 ed in parte nell'orario estivo 1994.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

MARNIGA. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che con un recente provvedimento il Ministro della pubblica istruzione avrebbe disposto l'accorpamento dell'istituto professionale agrario «F. Meneghini» di Edolo (Brescia) con l'istituto professionale «V. Dandolo» di Corzano - frazione Bargnano (Brescia);

considerato:

che la distanza tra i due centri, sede degli istituti, è di circa 130 chilometri di strade strette e disagiati;

che tale accorpamento prefigura sin d'ora la graduale soppressione dell'istituto di Edolo, situato in montagna e uno dei pochi ad indirizzo forestale;

che il comune di Edolo con la regione Lombardia e con la facoltà di agraria dell'Università di Milano ha in programma il completamento del biennio post-qualifica (classi quarta e quinta) e corsi per il conseguimento della cosiddetta laurea breve;

che nell'ottica di questo programma le classi che nell'anno 1992-1993 erano dieci, per il 1993-1994 sono già previste in numero di dodici;

rilevato che tale decisione comporterebbe notevole disagio e difficoltà per la popolazione e gli studenti dell'istituto e penalizzerebbe una zona già riconosciuta depressa ed in forte crisi economico-occupazionale,

si chiede di conoscere:

se nel prendere il provvedimento in questione si sia tenuto conto e siano stati correttamente valutati:

a) le disposizioni dell'ordinanza ministeriale n. 271 del 18 ottobre 1990 che all'articolo 4, comma 3, lettere b) e c), dispone la conservazione dell'autonomia per gli istituti anche con meno di venticinque classi nel caso di particolare complessità di direzione e di gestione connessa alla pluralità di indirizzi di studio coesistenti, all'attuazione sperimentale di progetti concernenti contestualmente nuovi ordinamenti didattici e alla collocazione in particolari aree geografiche come zone montane o in comuni distanti oltre 30 chilometri dalla sede di istituti o scuole dello stesso tipo o settore formativo;

b) i pareri favorevoli all'autonomia dell'istituto di Edolo espressi dal distretto scolastico, dal consiglio provinciale scolastico e dal provveditore agli studi di Brescia;

se non si intenda sospendere tale decisione in previsione di un possibile accorpamento con altri istituti superiori di Edolo, presenti

nello stesso centro scolastico, e per venire incontro alle esigenze della popolazione locale, preoccupata per le sorti e il futuro dell'istituto.

(4-03352)

(28 maggio 1993)

RISPOSTA. - La questione rappresentata nella interrogazione parlamentare, indicata in oggetto, è superata nel senso auspicato dall'onorevole interrogante.

Infatti, alla luce delle esigenze emerse a seguito del provvedimento di soppressione dell'istituto professionale per l'agricoltura di Edolo, questo Ministero ha provveduto alla temporanea sospensione della soppressione medesima limitatamente all'anno scolastico 1993-94.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(6 settembre 1993)

MEDURI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che nella giornata dell'8 febbraio 1993 numerosi pesanti provvedimenti giudiziari hanno colpito un rilevante numero di funzionari del comune di Catanzaro ed un gruppo di imprenditori i quali, sotto forma di pronti interventi non effettuati, avrebbero lucrato ingenti somme di pubblico denaro;

che ciò non può essere avvenuto nella inconsapevolezza degli organi politici e cioè del sindaco e della giunta, nonché dello stesso consiglio comunale, che si è ormai ridotto a mera palestra di vuote esercitazioni retoriche;

che la città di Catanzaro vive, meglio subisce, una situazione di assoluto e apparentemente inarrestabile degrado di ogni settore civile e sociale, con interi rioni abbandonati a se stessi, con l'edilizia scolastica estremamente carente ed in qualche caso cadente, con strade impercorribili per il loro dissesto, con carenza di acqua, senza servizi sociali e con l'ambiente ed il territorio selvaggiamente attaccato da ogni forma di speculazione;

che tutto quanto detto è il frutto principale di un degrado politico e morale denunciato, ormai, non solo dal Movimento sociale italiano-Destra nazionale ma, anche, dalla stessa maggioranza che sostiene la giunta municipale e che tale degrado affonda le proprie radici nel tempo ed in una cultura dell'illegalità che, ormai da molti anni, domina la vita politica catanzarese,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire con autorità per verificare se, come in effetti sembrerebbe, non ricorrano validi motivi per un immediato scioglimento del consiglio comunale per palesi violazioni di legge.

(4-02289)

(9 febbraio 1993)

RISPOSTA. - La questione proposta dall'onorevole interrogante è stata approfondita, il 7 giugno 1993, davanti all'Assemblea della Camera dei deputati, in occasione dello svolgimento di un'interpellanza riguardante la situazione esistente presso l'amministrazione comunale di Catanzaro.

Si soggiunge che il 29 giugno 1993 il sindaco del comune di Catanzaro si è dimesso dalla carica, cui era stato eletto il precedente 20 aprile.

La situazione viene attentamente seguita dal prefetto di Catanzaro per l'adozione delle eventuali misure che dovessero rendersi necessarie a garantire la piena funzionalità della civica amministrazione.

Il Ministro dell'interno

MANCINO

(1° settembre 1993)

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

che l'intera vallata del Gallico, ove allocano i territori dei comuni di Calanna, Laganadi, Sant'Alessio in Aspromonte e Santo Stefano in Aspromonte, costituisce un unico continuo socio-economico con il contermino territorio marittimo del comune di Reggio Calabria;

che la vallata, che inizia a Gallico (frazione di Reggio Calabria) e termina a Gambarie (frazione di Santo Stefano in Aspromonte), è attraversata dalla strada statale n. 184 per circa 30 chilometri;

che il percorso è tortuoso, franso e defatigante con un'interminabile serie di curve strette e pericolose e l'ANAS è costretta perpetuamente ad intervenire nel dissestato ed insicuro tracciato oggi esistente con rilevanti e mai sufficienti costi di manutenzione;

che questo ostacola gravemente lo sviluppo turistico della zona che ha in Gambarie il suo polo;

che tale località, riconosciuta con decreto interministeriale 27 ottobre 1964 «stazione climatica estiva ed invernale di particolare interesse turistico», costituisce un polmone di verde per la città di Reggio Calabria, è dotata di attrezzature per la pratica degli sport invernali e di strutture ricettive per i periodi anche estivi ed è meta di turisti e villeggianti provenienti soprattutto dalla provincia e dalla vicina Sicilia;

che le difficilissime condizioni di collegamento viario maremonte hanno inoltre determinato il depauperamento demografico dei paesi allocati nella vallata;

che l'ANAS, a seguito anche di pressanti sollecitazioni da parte delle amministrazioni locali, da oltre dieci anni è pervenuta all'elaborazione progettuale della strada a scorrimento veloce Gallico-Gambarie in variante alla strada statale n. 184;

che i lavori di costruzione della strada a scorrimento veloce Gallico-Gambarie sono stati previsti nel programma di cui all'articolo 10 della legge n. 119 del 1981, approvato dal CIPE nella riunione del 29 luglio 1981 e confermato nella successiva proposta di variazione dell'8 luglio 1982;

che il progetto generale di massima per la strada Gallico-Gambarie relativo al tratto A/3-Ponte di Calanna, della estesa complessiva di chilometri 6+934, ammontava a 38 miliardi;

che del predetto tratto è stato redatto il relativo progetto esecutivo del primo lotto riguardante i lavori relativi al tratto funzionale compreso tra l'innesto dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la strada provinciale Gallico-Prioli-Pettogallico per una estesa di chilometri 2+105 ed un importo di lire 9.787.610.880;

che il primo lotto è stato appaltato il 23 novembre 1988 ed è rimasta aggiudicataria l'impresa Valli Lavori spa di Roma;

che i lavori sono stati consegnati il 10 marzo 1989 e dovevano essere ultimati entro il 30 ottobre 1990;

che sono stati sospesi il 15 marzo 1989 e ripresi il 4 ottobre 1989 con un nuovo termine per l'ultimazione nel 25 maggio 1991;

che si è provveduto ad eseguire tutte le espropriazioni dei terreni nonchè la preparazione del piano di posa dei rilevati;

che successivamente risulta che l'ANAS ha proceduto alla rescissione del contratto d'appalto con l'impresa Valli;

che in data 14 gennaio 1992 il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto protocollo n. 2381 ha dichiarato l'opera di cui trattasi - primo lotto - di pubblica utilità, urgente ed indifferibile, ha approvato il nuovo progetto per l'importo di lire 14.200.000.000 ed ha stabilito in 360 giorni dalla data del citato decreto il termine entro il quale dovevano essere iniziati i lavori;

che ad oggi, nonostante il notevole tempo trascorso, non si ha notizia nè dell'appalto nè tanto meno dell'assegnazione e dell'inizio dei lavori;

che nel corso di questi lunghi anni, in relazione alla costruzione della strada, numerose, costanti ed intense sono state le iniziative delle amministrazioni locali e delle popolazioni interessate;

che le amministrazioni hanno avuto periodici incontri con il prefetto della provincia, hanno inviato una nutrita corrispondenza al Ministro dei lavori pubblici ed all'ANAS, hanno fermamente e continuamente protestato per le lungaggini e le lentezze che hanno fin qui accompagnato l'iter della pratica ed hanno altresì chiesto di essere ricevute dal Ministro senza seguito di alcun riscontro;

che le popolazioni, poi, si sono costituite in comitato che giustamente ora ha finito per minacciare forme di protesta pesanti ed iniziative dirompenti nel caso del protrarsi dell'inizio dei lavori, con grave pregiudizio per l'ordine pubblico,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire immediatamente presso l'ANAS al fine di imporre all'azienda l'immediato espletamento delle procedure relative all'assegnazione dei lavori del primo lotto, all'appalto del completamento sino a Ponte di Calanna ed alla progettazione esecutiva da tale punto e fino a Gambarie, tenuto conto che l'intera opera risulta inclusa nel piano triennale della grande viabilità.

L'urgenza e l'importanza di realizzare questa strada è di tutta evidenza anche come volano di sviluppo di un vasto territorio; inoltre la nuova strada, consentendo tempi velocissimi di percorrenza per giungere nel cuore dell'Aspromonte, diventa anche importante mezzo per il

sempre maggior controllo del territorio da parte delle forze dell'ordine. Il futuro turistico, economico, demografico e civile dell'intera vallata dipende, in gran parte, dalla realizzazione di questa arteria.

(4-02791)

(18 marzo 1993)

RISPOSTA. - L'unico collegamento viario tra i paesi posti lungo la vallata del fiume Gallico e le pendici dell'Aspromonte con Reggio Calabria è rappresentato attualmente dalla strada statale n. 184 «delle Gambarie».

Tale arteria, di vecchia costruzione, dal tracciato tortuoso per lo più a mezza costa, appare a un livello di servizio assai basso, caratterizzato da una modesta velocità di deflusso e, quindi, da elevati tempi di percorrenza. Da ciò deriva un notevole costo dei trasporti che penalizza ogni attività di ordine economico, industriale e turistico per i paesi attraversati dall'arteria.

A fronte di tale situazione erano stati previsti nel programma di cui all'articolo 10 della legge n. 119 del 1981 i lavori di costruzione delle strade a scorrimento veloce Gallico-Gambarie che avrebbero agevolato il collegamento tra i paesi dell'Aspromonte e della vallata del torrente Gallico, con Reggio Calabria, favorendo così le condizioni di sviluppo socio-economico degli stessi.

Il compartimento di Catanzaro ha redatto il progetto del primo e del secondo lotto da Gallico a ponte Calanna.

I lavori del primo lotto sono stati aggiudicati all'impresa Valli Lavori spa di Sesto Fiorentino con l'offerta ed accettato ribasso del 25,18 per cento.

I lavori sono stati consegnati in data 10 marzo 1989 ma l'impresa non ha mai dato inizio ai lavori. Si è dovuto, pertanto, procedere alla rescissione del relativo contratto.

Il progetto è stato aggiornato e trasmesso al consiglio di amministrazione dell'ANAS che ha espresso il relativo parere favorevole per l'importo di lire 14.200.000.000 delle quali lire 7.275.921.000 per lavori, per i quali è in corso il procedimento per un nuovo affidamento.

Il progetto del secondo lotto dell'importo presunto di lire 60 miliardi ha ottenuto i pareri favorevoli degli enti territoriali unitamente al primo lotto, e quanto prima sarà sottoposto all'esame del consiglio di amministrazione dell'ANAS.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(9 settembre 1993)

PAINI. - *Al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile e al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso che nel comune di Sondalo (Sondrio), frazione Le Prese, è presente uno sbarramento sul fiume Adda, manufatto a servizio di una presa idrica dell'Azienda energetica municipale (AEM) di Milano, realizzata in ordine alla centrale idroelettrica di Grosio (Sondrio);

rilevato:

che lo sbarramento di cui sopra, attualmente inutilizzato, ha provocato, durante gli eventi alluvionali dell'estate del 1987, l'esondazione del fiume Adda con conseguenti ingenti danni a fondi agricoli e ad abitazioni civili;

che dei danni occorsi nel 1987 l'AEM non è stata ritenuta responsabile, in quanto gli eventi sono stati considerati eccezionali e quindi non prevedibili;

evidenziato che il permanere di tale sbarramento fuori uso potrebbe altresì determinare, a fronte di portate rilevanti del fiume Adda, il ripetersi di una situazione analoga a quella del 1987, situazione pertanto oggi ampiamente prevedibile in base proprio a quanto già verificatosi,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi l'AEM o il Genio civile di Sondrio non abbiano finora provveduto alla completa rimozione dello sbarramento in oggetto, nel caso in cui ne sia accertata la inutilizzazione presente e futura;

quali interventi si ritenga di adottare per garantire la totale sicurezza degli abitanti e delle zone interessate, nel caso che, contrariamente a quanto sopra, lo sbarramento in questione sia comunque ancora funzionale ad impianti esistenti o se ne preveda in concreto una sua futura utilizzazione.

(4-00695)

(23 luglio 1992)

RISPOSTA. - Si risponde alla interrogazione indicata in oggetto sulla base degli elementi informativi inviati dalla prefettura di Sondrio.

In data 4 agosto 1987, a seguito delle risultanze di un sopralluogo effettuato dalla commissione tecnica per lo studio delle situazioni a rischio idrogeologico in Valtellina - commissione nominata con ordinanza del 1° agosto 1987, n. 1112/FPC - la prefettura di Sondrio con fonogramma n. 1277/Gab., del 4 agosto 1987, inviato al sindaco di Sondalo ed al Centro operativo misto di Sondalo, comunicava tra l'altro che, prima di consentire il rientro delle popolazioni nella zona di Le Prese, frazione di Sondalo (evacuata a causa dell'alluvione del 18-19 luglio 1987), occorreva procedere ai lavori di demolizione delle opere di presa di una traversa fluviale dell'Azienda energetica municipale di Milano ed allo svaso del materiale accumulatosi a monte.

Con successivo telegramma del 5 agosto 1987, diretto al comune di Sondalo ed all'Azienda energetica municipale, il prefetto di Sondrio autorizzava formalmente lo smantellamento delle citate opere di presa.

Con nota del 10 agosto 1987, l'Azienda energetica municipale di Milano, nel confermare alla prefettura di Sondrio di aver dato incarico alla ditta Cariboni di procedere alla demolizione di tutte le parti metalliche installate sullo sbarramento di Le Prese, faceva osservare che i lavori di demolizione delle opere in calcestruzzo e pietrame non si riteneva fossero determinati per il rientro della popolazione di Le Prese in comune di Sondalo. Anzi le stesse opere avrebbero potuto avere una

efficace opera di regolazione a valle delle acque provenienti dal lago creato dalla nota frana della Val Pola e situato a monte delle opere in questione.

Preso atto di ciò, la prefettura di Sondrio con telegramma n. 1355/Gab., del 10 agosto 1987, su conforme avviso del presidente della commissione tecnica di cui sopra, invitava l'Azienda energetica municipale a sospendere i lavori di demolizione delle opere in calcestruzzo e pietrame per ventiquattro ore, in attesa di ulteriori decisioni.

Il 12 agosto 1987 a seguito di una riunione tecnica tra componenti della commissione tecnica e dell'Azienda energetica municipale alla presenza del sindaco di Sondalo, si affermava che la situazione locale andava considerata nel suo insieme: infatti oltre allo sbarramento dell'Azienda energetica municipale, sulla zona insistevano altre opere (argini, briglie, ponti) che concorrevano a determinare l'andamento del fiume Adda.

Si confermava inoltre che non esisteva nessuna implicazione tra le opere suddette e la possibilità o meno di rientro degli abitanti della frazione Le Prese.

Ad ogni buon fine la prefettura di Sondrio, con nota n. 2109/20.2/Gab., in data 17 settembre 1987, inviava il carteggio alla procura della Repubblica per eventuali indagini volte a verificare una connessione tra il manufatto in questione e le alluvioni che interessarono l'abitato di Le Prese.

Il giudice per le indagini preliminari presso il tribunale, con provvedimento del 7 agosto 1990, ha disposto l'archiviazione degli atti in quanto le esondazioni avvennero a monte dell'opera di presa «in un punto in cui il fiume non può aver risentito della presenza della traversa».

Cessata l'emergenza, la prefettura di Sondrio non si è più occupata del problema in quanto sono subentrati gli organi istituzionalmente competenti.

Le opere di derivazione oggetto dell'interrogazione riguardano, infatti, una concessione di grande derivazione d'acqua di competenza del provveditorato alle opere pubbliche per la Lombardia.

Quest'ultimo ufficio ha comunicato che la situazione riscontrata a seguito di un sopralluogo effettuato a cura di un proprio tecnico in data 12 luglio 1993 è rimasta invariata rispetto a quella esistente nel marzo del corrente anno allorchè fu chiesto all'Azienda energetica municipale di conoscere le motivazioni per le quali non si era proceduto alla demolizione delle residue strutture della traversa fluviale.

Il provveditorato medesimo è ancora in attesa di conoscere l'esito dello studio idrogeologico dell'Azienda energetica municipale, al fine di verificare la possibilità di rimuovere lo sbarramento di che trattasi.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio

RIGGIO

(27 luglio 1993)

PECCHIOLI, MIGONE, GIANOTTI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che il sindaco e i consiglieri comunali di Torino, eletti nella recente tornata amministrativa, sono stati regolarmente proclamati;

rilevata la gravità della crisi sociale ed occupazionale in cui versa la città, priva di un governo da circa sei mesi;

preso atto del rifiuto del consigliere anziano, Gipo Farassino, di compiere quello che, a norma di legge, costituisce un atto dovuto, accampando a pretesto il ricorso presentato dalla Lega Nord contro l'esito della votazione che ha avuto luogo il 6 giugno 1993, ma con l'evidente scopo di ostacolare il funzionamento del legittimo governo della città;

constatato, altresì, che quello che potrebbe configurare un reato di omissione di atti di ufficio alimenta forme di protesta che coinvolgono in maniera quantomeno inopportuna altri poteri dello Stato, attraverso la partecipazione di sindaci di altri comuni,

si chiede di sapere:

quale sia il giudizio del Governo sul mancato funzionamento dell'amministrazione comunale di Torino a causa della linea di condotta assunta dal suo consigliere anziano;

se non si intenda incaricare il prefetto di Torino per sollecitare la convocazione del consiglio comunale, surrogando, se necessario, l'atto dovuto, ma non compiuto del consigliere anziano, con grave nocumento degli interessi della cittadinanza.

(4-03617)

(30 giugno 1993)

RISPOSTA. - Sulla questione, proposta dagli onorevoli interroganti, il Ministro ha ampiamente riferito il 9 luglio 1993 alla Camera dei deputati, rispondendo alle interrogazioni presentate da tutti i Gruppi parlamentari sui problemi connessi con la convocazione del consiglio comunale di Torino.

Il Ministro dell'interno
MANCINO

(25 agosto 1993)

PELLEGATTI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che l'istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Trecenta (Rovigo) gode del «Lascito M.T. Bellini», costituito da immobili di pregio storico ed artistico per 8.966 metri quadrati e da aziende agricole per complessivi 16,30 ettari, il tutto per un valore di mercato prossimo a 13 miliardi di lire;

che l'istituto agrario di Trecenta ha sede e convitto per studenti all'interno del «Lascito M.T. Bellini» e serve, quale unico istituto secondario superiore con convitto, il territorio del distretto scolastico n. 57 carente sotto il profilo del trasporto scolastico pubblico, che conta 3.600 studenti su 23 comuni;

che l'istituto ha beneficiato di un finanziamento della Cassa depositi e prestiti di lire 707.000.000 per la ristrutturazione e l'adeguamento dei locali della scuola e del convitto, che sono di proprietà del «Lascito M.T. Bellini»;

che il vincolo per l'utilizzo del «Lascito M.T. Bellini» è la contestuale presenza di una scuola agraria con annesso convitto, mentre la carenza anche di uno solo di questi elementi consentirebbe agli eredi Bellini di rientrare in possesso del lascito; ciò significherebbe per l'erario la perdita dell'utilizzo delle strutture scolastiche recentemente ristrutturate, dei laboratori e di una biblioteca con oltre 3.500 volumi,

l'interrogante chiede di sapere:

se si sia a conoscenza di un provvedimento di chiusura del convitto, promosso dalla Direzione generale dell'istruzione professionale, motivato dal fatto che nell'anno scolastico 1992-93 si sono avuti 28 convittori e semiconvittori rispetto ai 30 ritenuti necessari dagli *standard* ministeriali;

se non si ritenga di dover concedere una deroga, limitatamente all'anno scolastico 1993-94, per consentire il regolare funzionamento del convitto, considerato che la chiusura dello stesso farebbe perdere all'istituto, in modo irreparabile, beni per un valore di 13 miliardi di lire (ora gratuitamente utilizzati) senza considerare i costi di una diversa sistemazione dell'istituto;

quali siano, inoltre, le ragioni che hanno indotto la Direzione generale dell'istruzione professionale a non concedere all'istituto di Trecenta alcune qualifiche sperimentali (nel settore agrario, ambientale ed alberghiero) per le quali esiste una forte richiesta a livello regionale ed erano stati raccolti i favorevoli pareri degli enti locali e del competente distretto scolastico, il che avrebbe consentito un potenziamento dell'istituto ed un conseguente maggior numero di convittori;

quali provvedimenti si intenda assumere per evitare che, a fronte di un presunto risparmio, si realizzi un enorme danno - anche economico - alla collettività e segnatamente a danno delle popolazioni dell'Alto Polesine.

(4-03536)

(22 giugno 1993)

RISPOSTA. - In merito alla questione rappresentata nell'interrogazione parlamentare, alla quale si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, si deve far presente che questa amministrazione, nonostante ogni miglior determinazione, non ha potuto mantenere in funzione il convitto annesso all'istituto professionale per l'agricoltura di Trecenta, in quanto il numero degli utenti è risultato inferiore ai parametri minimi (80 convittori e semiconvittori) previsti dalla normativa vigente (articolo 6 della legge n. 426 del 1988).

Tenuto conto dei problemi connessi alla presenza di una fondazione, dotata di proprie risorse, questo Ministero ha invitato il provveditore agli studi di Rovigo a valutare se esistono le possibilità che la

fondazione medesima possa assumersi gli oneri del convitto, ora a carico dello Stato.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(6 settembre 1993)

PIERANI. – *Al Ministro della difesa.* – Preso atto delle dichiarazioni pronunciate dal Capo di Stato maggiore dell'aeronautica e delle notizie di stampa secondo le quali, in accoglimento delle istanze ripetutamente espresse dall'opinione pubblica locale, si procederà entro breve tempo alla definitiva chiusura dell'aeroporto militare di Miramare di Rimini con trasferimento dei gruppi di volo presso gli aeroporti militari di Ghedi e Cervia;

considerato l'eccezionale rilievo che la cosa avrebbe in riferimento alle attese dei cittadini della zona e, più in generale, sul piano sociale, l'interrogante chiede di sapere:

1) se l'ipotesi formulata corrisponda effettivamente ai programmi che il Ministero della difesa sta portando avanti e, nel caso, entro quali tempi si preveda di portarne a termine la concreta realizzazione;

2) se non si ritenga opportuno prendere in considerazione la possibilità di utilizzare le strutture e le attrezzature esistenti, oltre che per le attività connesse al traffico aereo civile, anche per la auspicata costituzione di un supporto operativo e logistico di interesse nazionale utilizzabile ai fini di protezione civile.

(4-02149)

(26 gennaio 1993)

RISPOSTA. – Con riferimento a quanto prospettato dall'onorevole interrogante, si fa presente che è all'esame di questa amministrazione un'ipotesi di disattivazione operativa della base aerea di Rimini; il trasferimento di un gruppo di volo da Rimini a Ghedi è il risultato di accordi formalizzati in ambito NATO.

È, altresì, in fase di studio sia la possibilità di sostituire, sulla base di Cervia, i velivoli cacciabombardieri G91Y con velivoli di nuova generazione (il cui ruolo sarà quello di difesa aerea) sia la rinuncia allo schieramento dei velivoli di tipo AM-X.

Il Ministro della difesa
FABBRI

(13 agosto 1993)

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

che la stazione ferroviaria di Vallo della Lucania (Salerno) potrebbe svolgere – anche a cagione della sua epicentricità rispetto ad un vasto comprensorio di utenza – un ruolo, sia per il trasporto di

persone che per quello di merci, ben più efficiente e razionale di quello a cui ingiustamente è stata confinata;

che tutto ciò condiziona e penalizza gravemente i cittadini di moltissimi comuni che gravitano, appunto, su Vallo della Lucania, rendendo sempre più difficile lo svolgimento di ogni attività produttiva e di lavoro;

che, in particolare per quanto attiene al trasporto di merci, lo scalo più prossimo è quello di Battipaglia, per cui il prosieguo per le destinazioni interne del Cilento non può che avvenire con trasporto su gomma, col duplice inconveniente dell'aggravio dei costi e delle difficoltà connesse alla insufficiente ed inadeguata rete stradale;

che, anche per quanto concerne il trasporto delle persone per Roma, i convogli ora attivati si esauriscono in un treno espresso alle ore 5 ed in un altro alle ore 16.05, mentre un diretto è previsto per le 16.54;

che, pertanto, risulterebbe sommamente positivo attivare uno scalo merci a Vallo-Castelnuovo e prevedere nella predetta stazione la fermata di due *intercity* da e per Roma nella mattinata e nel pomeriggio,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Ministro dei trasporti e l'ente Ferrovie dello Stato intendano assumere per corrispondere concretamente alle suesposte essenziali ed irrinunciabili esigenze.

(4-01972)

(12 gennaio 1993)

RISPOSTA. - I treni *intercity* svolgono un servizio di collegamento veloce fra grossi centri di mobilità, effettuando poche fermate intermedie nelle località dove vengono rilevati flussi di traffico consistenti da e per le principali città del paese.

Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che la richiesta di fermate dei treni *intercity*, nella località Vallo della Lucania, non appare pienamente giustificata, pur riconoscendo l'importanza che la località riveste per il comprensorio.

Le esigenze di mobilità locale, dovute allo svolgimento di attività produttive e lavorative nella zona, trovano piena soddisfazione nell'utilizzo dei numerosi treni regionali e diretti che effettuano fermata nella locale stazione.

Per eventuali esigenze di movimentazioni a più lungo raggio (Roma, Milano, Torino, eccetera) oltre ai treni diurni e notturni che effettuano fermata a Vallo della Lucania, va considerata anche la possibilità di utilizzo dei citati treni regionali e diretti che a Battipaglia e/o Salerno trovano coincidenza con treni *intercity* ed espressi da e per le località più lontane.

Per quanto si riferisce al servizio merci, la politica perseguita dalle Ferrovie dello Stato è quella di raggruppare presso impianti più idonei logisticamente e commercialmente il traffico diffuso per consentire una economicità di gestione ed una buona qualità del servizio.

Osservano inoltre le Ferrovie dello Stato che negli ultimi anni di abilitazione dello scalo del Vallo della Lucania il traffico merci è stato

pressochè inesistente (anno 1986: 25 carri; anno 1987: 16; 1988: 9 e nei sette mesi precedenti la chiusura dello scalo nel 1989: 18 carri).

Tenuto conto dei dati di traffico sopra citati e delle potenzialità produttive e commerciali della zona, le Ferrovie dello Stato spa non ritengono che possano esistere elementi tali da giustificare la riapertura all'esercizio dello scalo in parola.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che l'ente Ferrovie dello Stato ha predisposto un programma di interventi volto a realizzare l'ammodernamento e la più puntuale funzionalità delle stazioni ferroviarie di maggiore rilievo nel paese anche attraverso l'installazione di avanzati servizi tecnologici a favore dell'utenza;

che dai predetti interventi, immotivatamente ed ingiustamente, risulta escluso lo scalo ferroviario di Salerno, nonostante il volume di traffico sempre crescente che in esso si registra e nonostante il suo rilievo nell'ambito del trasporto ferroviario della regione Campania ed in particolare del vastissimo territorio della provincia di Salerno;

che tale esclusione è, in ordine di tempo, l'ultimo, inequivoco segnale della penalizzazione in atto di una città e dei suoi servizi essenziali onde cresce una emarginazione che non può non ripercuotersi negativamente sulla grave crisi economica e sociale che attraversa la città e la provincia di Salerno;

che, inoltre, pesante ed irreversibile rischia di realizzarsi il riflesso di tanto sull'unica attività, quella turistica, che rappresenta invece l'ultima speranza di ripresa economica della città di Salerno e della sua provincia, ove si realizzino servizi efficienti e moderni accompagnati anche da quegli aspetti di dignità e di decoro che dovrebbero essere propri di una importante stazione ferroviaria che rappresenta, in un viaggio, la prima e l'ultima immagine di una città,

l'interrogante chiede di conoscere se il Governo non ritenga di porre in essere ogni urgente iniziativa atta ad assicurare l'inserimento dello scalo ferroviario di Salerno nel «progetto qualità» elaborato dall'ente Ferrovie dello Stato.

(4-02845)

(24 marzo 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato, al fine di migliorare l'offerta e di riqualificare gli spazi nell'ambito delle stazioni, hanno elaborato un progetto riguardante la «gestione operativa e qualità negli impianti», da realizzare nei maggiori impianti della rete ferroviaria.

Prima di passare alla fase esecutiva, si è proceduto ad individuare quelle stazioni ove fosse prioritario l'intervento di cui trattasi.

Alla luce di quanto sopra esposto è indubbio che l'intervento doveva essere effettuato in quelle stazioni ove si fosse verificato:

l'afflusso del maggior numero di passeggeri;
l'incasso più considerevole;
il maggior ritorno d'immagine.

A seguito di dette considerazioni è risultato che le stazioni da prendere in esame dovrebbero essere non meno di trenta e fra queste figura sicuramente anche l'impianto di Salerno.

Tenuto conto, però, dei limitati stanziamenti disponibili, al momento, l'intervento è stato programmato solo per 14 impianti (Milano centrale, Roma-Termini, Bologna centrale, Torino Porta Nuova, Napoli centrale, Firenze Santa Maria Novella, Venezia stazione Lido, Venezia Mestre, Palermo centrale, Bari centrale, Verona Porta Nuova, Genova Brignole, Genova Porta Principe e Rimini).

Le Ferrovie dello Stato riferiscono che, non appena si avrà la possibilità di proseguire nella realizzazione del programma avviato, si procederà alla meccanizzazione anche delle altre stazioni secondo la priorità stabilita.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che nel luglio 1990 l'ente Ferrovie dello Stato tenne nel centro di formazione di Foligno (Perugia) il 1° corso di formazione per l'accesso alla dirigenza riservato ai quadri (9^a e 8^a categoria) dell'intera rete;

che i 59 concorrenti dopo due settimane di corso furono sottoposti a colloquio dal direttore generale dottor De Chiara e dal vice direttore generale ingegner Massaro che ne dichiararono idonei 43;

che con varie deliberazioni dell'amministratore straordinario 29 dei 43 idonei furono promossi dirigenti e di questi ben 21 furono scelti fra gli idonei della direzione generale di Roma;

che del compartimento di Ancona presero parte al corso tre dipendenti (uno laureato in ingegneria civile ed uno in giurisprudenza) che, sebbene idonei, non furono promossi dirigenti;

che l'ente Ferrovie dello Stato ha inoltre provveduto ad assumere dirigenti dall'esterno, dimostrando così che potevano essere immessi altri idonei del corso,

l'interrogante chiede di conoscere:

i criteri con i quali sono stati scelti i 29 idonei;

perchè nel compartimento di Ancona non siano state accordate promozioni a dirigente a nessuno degli idonei (mentre nei compartimenti di Milano, Bologna e Palermo sono stati immessi nella dirigenza dipendenti per coprire posti individuati per i rapporti con gli enti territoriali e gli enti locali), ignorando che tale compartimento incorpora tre regioni con caratteristiche geografiche ed economiche completamente diverse fra loro.

(4-02287)

(9 febbraio 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che il primo corso di formazione riservato al personale dell'area quadri per l'accesso alla dirigenza, secondo quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 4 del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato, ha avuto luogo dal 16 al 25 luglio 1990, nel rispetto del combinato disposto degli articoli 3 e 4 del citato contratto.

Si precisa che, come i criteri di scelta per l'ammissione al corso sono stati in linea con la normativa contrattuale che prevede la consultazione con i sindacati, così la successiva immissione nell'area dirigenziale di alcuni idonei è stata disposta secondo criteri di massima trasparenza; infatti le promozioni sono state determinate da esigenze tecniche ed organizzative, valutando al contempo le caratteristiche professionali e le attitudini dei candidati che avevano superato la prova finale.

Gli stessi erano già stati precedentemente selezionati per la frequenza al corso dai direttori compartimentali e dipartimentali sulla base di riconosciute potenzialità e capacità professionali.

Con riferimento alle mancate promozioni a dirigenti nel compartimento di Ancona, le Ferrovie dello Stato spa hanno precisato che le promozioni sia in sede centrale che in sede compartimentale, adottate nel corso del 1991, sono da ricondursi al nuovo assetto strutturale dell'ente (deliberazione atto Senato n. 674 del 25 ottobre 1990) e che peraltro in quell'occasione nel compartimento di Ancona furono previste posizioni nello *staff* del direttore compartimentale, alcune delle quali ricoperte da neo-dirigenti.

Infine, dato il processo di societarizzazione in atto, non è possibile al momento prevedere immissioni nella carriera dirigenziale di ulteriori idonei del corso in questione.

Qualora, peraltro, ciò si verificasse, non sarà comunque possibile conferire una decorrenza retroattiva alle eventuali promozioni, posto che l'articolo 3, punto 5, del citato contratto collettivo nazionale dei lavoratori ne fissa la decorrenza giuridica ed economica al momento dell'effettiva immissione nelle funzioni dirigenziali.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

PONTONE, FLORINO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per sapere:

se corrisponda al vero la notizia apparsa su «Italia Oggi» del 23 marzo 1993, secondo la quale un ex Ministro della difesa occupa - a tutt'oggi - l'alloggio di servizio che gli era stato assegnato quando ricopriva la carica di Ministro, creando non pochi disagi all'amministrazione ed all'attuale Ministro che ha dovuto ripiegare su una diversa soluzione;

se il Governo intenda verificare tali avvenimenti e provvedere eventualmente di conseguenza, tenuto conto anche dei costi aggiuntivi di quest'anomala situazione.

(4-02867)

(25 marzo 1993)

RISPOSTA. - Si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Per motivi di sicurezza, dipendenti dalla carica di Governo che ricoprono, ai Ministri della difesa è consigliato di usufruire di un alloggio del demanio militare che meglio si presti a garantire adeguate misure di protezione personale.

L'onorevole Lelio Lagorio, nel periodo in cui è stato Ministro della difesa (aprile 1980-agosto 1983) - per tali ragioni di sicurezza - ha avuto a disposizione un piccolo alloggio di servizio nel complesso immobiliare della Difesa in via della Lungara. Successivamente, nel periodo in cui è stato Ministro del turismo e dello spettacolo (agosto 1983-agosto 1986) ha mantenuto la disponibilità di tale alloggio, perdurando - a giudizio degli organi competenti - le precedenti ragioni di sicurezza.

L'onorevole Lagorio ha rilasciato definitivamente l'anzidetto alloggio nell'autunno 1986. Per tutta la durata di tale periodo, l'onorevole Lagorio ha sempre pagato un canone mensile per l'occupazione dell'alloggio.

Non ha mai disposto di un alloggio nei complessi immobiliari della Difesa in via XX Settembre.

È, quindi, del tutto destituito di qualsiasi fondamento quanto affermato nell'interrogazione, che riprende una notizia-stampa assolutamente non veritiera.

Il Ministro della difesa

FABBRI

(19 agosto 1993)

PREIONI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Per sapere se davvero si intenda procedere all'assunzione di 1.000 magistrati (oltre ai giudici di pace), come dichiarato dal Ministro di grazia e giustizia Martelli nel corso della seduta della Commissione giustizia del Senato del 1° dicembre 1992.

(4-01797)

(9 dicembre 1992)

RISPOSTA. - In relazione all'interrogazione in oggetto, si comunica che i disegni di legge n. 1049/S e n. 1166/S, presentati dal Governo l'8 marzo 1993 e il 22 aprile 1993, relativi all'aumento di seicento unità nel ruolo organico del personale della magistratura, sono stati definitiva-

mente approvati e convertiti nella legge n. 295 del 9 agosto 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 12 agosto 1993.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(23 agosto 1993)

PREIONI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Per sapere se siano fondate le voci diffuse nell'ambiente forense novarese circa l'intenzione del Ministero di grazia e giustizia di sopprimere la pretura distaccata di Arona (Novara).

(4-02263)

(8 febbraio 1993)

RISPOSTA. - Il Presidente della corte di appello di Torino, nell'esprimere il parere in ordine al mantenimento o alla soppressione delle sezioni distaccate di pretura comprese nel distretto, ha proposto il mantenimento della sezione distaccata di Arona.

Si fa altresì presente che, non appena saranno pervenuti i pareri di tutti i presidenti delle corti di appello, verrà predisposta da questo Dicastero un progetto di revisione dell'attuale geografia pretorile.

Lo stesso sarà successivamente trasmesso al Consiglio superiore della magistratura per il parere previsto dall'articolo 10 della legge n. 195 del 1958.

Il Ministro di grazia e giustizia
CONSO

(14 agosto 1993)

PROCACCI. - *Al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali.* - Premesso:

che la regione Basilicata ha condotto una gara d'appalto per l'acquisto di 5.000 lepri da destinare al ripopolamento a scopo venatorio, per una spesa complessiva di 1.150.000.000 di lire;

che a questa spesa vanno ad aggiungersi alcuni milioni di lire per la pubblicazione della gara d'appalto sull'edizione nazionale de «La Repubblica»;

che le lepri d'allevamento, una volta "lanciate", serviranno da tiro a segno per i cacciatori. Parlare, quindi, di "ripopolamento" è davvero improprio; si tratta, infatti, di animali immessi sul territorio al solo scopo venatorio;

che quella del ripopolamento è una pratica fortemente contestata a livello scientifico in quanto provoca inquinamento genetico;

che è opportuno rilevare che mentre da un lato la regione Basilicata "regala" le lepri ai cacciatori, dall'altro taglia i fondi per la forestazione;

che quanto accade in Basilicata, in relazione ai cosiddetti ripopolamenti venatori, accade purtroppo anche in altre regioni: il denaro pubblico viene utilizzato per favorire uno "sport" peraltro esecrato dalla maggior parte dei cittadini,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire per richiamare la regione Basilicata e le altre regioni sulla inopportunità di utilizzare fondi pubblici in favore dei ripopolamenti e rivolgendo piuttosto gli stessi fondi a finalità ambientali.

(4-01683)

(19 novembre 1992)

RISPOSTA. - In relazione al documento indicato in oggetto, per delega del Presidente del Consiglio e sulla base degli elementi di risposta acquisiti presso le varie amministrazioni, si fa presente quanto segue:

la regione Basilicata ha acquistato, per il ripopolamento regionale, 3.500 lepri di cattura (e non 5.000 come indicato nella interrogazione);

le risorse finanziarie impiegate per l'acquisto provengono dalle tasse regionali in materia di caccia e sono ripartite sulla base della indicazione dell'articolo 40 della legge regionale n. 39 del 1979;

il ripopolamento ha interessato le zone di vocazione di tutti i comuni della Basilicata, compresi quelli facenti parte del Parco del Pollino (San Costantino Albanese, San Paolo Albanese, Terranova di Pollino, Cersosimo, Rotonda, Francavilla sul Sinni, Fardella, Viggianello, Noepoli, Senise, Episcopia, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore, Carbone, Castronuovo e San Giorgio Lucano), le 23 oasi di protezione regionali, le aree naturali protette, le 54 oasi di protezione delle autogestite ed il Parco regionale delle chiese rupestri di Matera;

la selvaggina è stata immessa in periodo di caccia chiusa; non si tratta, pertanto, di selvaggina «pronto sparo».

È anche da significare che, grazie ai ripopolamenti effettuati dalla regione, sul territorio regionale sono oggi presenti specie scomparse da tempo quali cinghiale, lepre, starna, coturnice, fagiano, oltre che daini, cervi e caprioli allevati in recinti e pronti per il ripopolamento regionale.

*Il Ministro senza portafoglio
per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali*
PALADIN

(11 settembre 1993)

PROCACCI. - *Ai Ministri dell'interno e dell'ambiente.* - Premesso: che ad Acri, in provincia di Cosenza, un guardiacaccia è stato ucciso da un cacciatore durante un controllo che addetti alla vigilanza stavano effettuando su un gruppo di cacciatori impegnati in una battuta ai tordi;

che la Calabria non è nuova ad episodi criminosi commessi da cacciatori;

che, tra l'altro, qualche tempo fa venne volutamente ridotto in fin di vita un forestale durante il periodico controllo dei bracconieri che sullo stretto di Messina facevano strage di falchi pecchiaioli,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro dell'interno, tramite i prefetti, intenda rivedere tutte le licenze di porto d'armi per uso di caccia che sono state rilasciate, in quanto è presumibile che molte persone in possesso di licenza esercitino in modo disinvolto l'uso di armi;

se i Ministri in indirizzo intendano, all'interno del preannunciato adeguamento dell'organico dei NOE (Nuclei operativi ecologici dei carabinieri), provvedere a costituire un corpo nazionale di agenti con lo specifico compito di controllare l'attività venatoria e a tutela della fauna.

(4-01692)

(23 novembre 1992)

RISPOSTA. - Questo Ministero ha da tempo impartito disposizioni volte ad applicare criteri restrittivi nel rilascio di licenze per l'esercizio dell'attività venatoria.

Quanto all'auspicata istituzione di una struttura specificamente finalizzata alla tutela della fauna e alla vigilanza venatoria, la questione non è di facile soluzione.

Allo stato, va ricordato che tali funzioni, oltre ad essere svolte dai Corpi ed associazioni indicati nell'articolo 27 della legge n. 157 del 1992, sono espletate, sin dalla sua costituzione, dal Nucleo operativo ecologico dell'Arma dei carabinieri.

Come noto all'onorevole interrogante, di tale speciale reparto è in atto il potenziamento volto a conferire allo stesso un'ampia articolazione, mediante l'istituzione di sezioni operative decentrate nelle aree più sensibili del paese.

Il Ministro dell'interno
MANCINO

(25 agosto 1993)

PROCACCI. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che Paride Orfei, ultimo figlio del celebre fondatore dell'omonimo circo, ha coraggiosamente scelto di escludere gli animali dal suo spettacolo, proponendo un ritorno all'origine dell'arte circense fatta di pagliacci, acrobati e giocolieri;

che molto spesso l'artista ha denunciato i maltrattamenti inflitti agli animali e le condizioni in cui vengono tenuti nei circhi;

che da notizie di stampa risulta che il Ministero della pubblica istruzione, pare su sollecitazione dell'Ente nazionale circhi, ha diramato una circolare con la quale ha di fatto proibito ad Orfei di entrare nelle scuole perchè le palestre non offrirebbero garanzie di sicurezza rispetto ai tendoni in cui il circo si tiene tradizionalmente,

L'interrogante chiede di sapere:

in base a quali criteri il Ministero della pubblica istruzione possa ritenere «più sicuro» un tendone rispetto ad una palestra scolastica;

se il Ministero non intenda rivedere la propria posizione anche alla luce della forte valenza diseducativa che ha verso i bambini il circo con animali, esempio di spettacolo che alimenta una concezione antropocentrica del mondo che riduce gli animali ad oggetti a fini ludici e che è tra l'altro contraria alla circolare emanata qualche tempo fa dallo stesso Ministero della pubblica istruzione sul valore della visione biocentrica.

(4-02559)

(3 marzo 1993)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, si premette che questa amministrazione non può che condividere le preoccupazioni espresse circa l'esigenza che gli spettacoli circensi offerti ai bambini non forniscano una visione distorta e contro natura degli animali in tali spettacoli utilizzati.

Pur apprezzando, pertanto, decisioni quali quelle che avrebbe assunto il signor Paride Orfei a salvaguardia della salute e dell'immagine degli animali, non si ritiene tuttavia che le palestre scolastiche siano, sotto i vari aspetti - ed, in particolare, sotto quello della sicurezza - i luoghi più adatti ove presentare ai bambini gli spettacoli di cui trattasi.

Tali luoghi sono infatti da individuare, ad avviso del Ministero, soltanto negli specifici tendoni, essendo questi adeguatamente attrezzati e da sempre destinati all'attività circense a seguito di omologazione, concessa in conformità alle vigenti disposizioni legislative in materia di sicurezza nei pubblici spettacoli.

D'altra parte, le palestre scolastiche, non sempre sufficientemente ampie e sicure, offrirebbero ai giovanissimi una visione riduttiva e quindi falsata della tradizionale bellezza e particolarità del circo, che abbisogna anche di idonei impianti di illuminazione e di acustica, che ne esaltino la spettacolarità.

Le suesposte considerazioni hanno ispirato la circolare ministeriale n. 8761/JR del 15 gennaio 1993, della quale è cenno nell'interrogazione, emanata su segnalazione del Ministero del turismo e dello spettacolo.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(12 agosto 1993)

RABINO. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Per sapere quali provvedimenti intenda porre in atto in riferimento alla prospettata chiusura della scuola media di Antignano (Asti), tenuto conto del fatto che la citata scuola è attualmente frequentata da bambini provenienti dai comuni di Celle Enomondo, Revigliasco e, ovviamente, di Antignano, tutti comuni collinari con centri abitati ridotti e molti casolari

sparsi serviti da 30-35 chilometri di strade a volte non asfaltate, strette, con lunghi tempi di percorrenza a causa della loro tortuosità, in considerazione dei quali è già da tempo in funzione un servizio di scuolabus a carico del comune di Antignano, che va a raccogliere i bambini sia della scuola media sia della scuola elementare, soprattutto nelle due frazioni Gonella e Perosini. La paventata chiusura della scuola media provocherebbe infatti un gravissimo disagio alle famiglie a seguito dello spostamento ad Asti degli alunni che dovrebbero provvedere con mezzi propri a raggiungere la nuova sede. Una soluzione alla attuale carenza numerica di bambini, come ci viene segnalato dalla stessa amministrazione comunale di Antignano, potrebbe essere quella di convogliare nella citata scuola media anche i bambini della frazione Variglie di Asti, poichè ciò comporterebbe soltanto una insignificante deviazione (500 metri) per l'attuale servizio di scuolabus.

Tutto ciò in considerazione anche del fatto che il comune di Antignano da qualche anno si è impegnato nella costruzione di un nuovo edificio scolastico con annessa palestra polifunzionale per le scuole medie ed elementari che entrerà in completa operatività già a partire dall'anno scolastico 1993-94.

(4-02157)

(27 gennaio 1993)

RISPOSTA. - Le preoccupazioni espresse dall'onorevole interrogante nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto circa la chiusura della scuola media di Antignano non hanno ragione d'essere, in quanto, allo stato attuale, il numero degli iscritti consente il mantenimento in funzione della scuola media in parola.

La situazione della succitata scuola media potrebbe essere eventualmente presa in esame negli anni successivi all'anno scolastico 1993-94 ove dovesse intervenire un ulteriore calo della popolazione scolastica.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(6 settembre 1993)

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

che la legge 10 maggio 1983, n. 189, concede l'autorizzazione alle Ferrovie dello Stato:

1) a predisporre nel periodo 1983-92 «un piano decennale di soppressione di passaggi a livello, mediante costruzione di idonei manufatti sostitutivi o deviazioni stradali...»;

2) a dare attuazione a tale piani di soppressione in due fasi;
che la stessa legge n. 189 del 1983, articolo 5, stabilisce modalità e condizioni per la soppressione e l'attuazione di detto piano di soppressione, secondo quanto già dettato dagli articoli 11 e 12 della legge 12 febbraio 1981, n. 17;

che le Ferrovie dello Stato hanno provveduto, di propria iniziativa, alla stesura di un piano per il rafforzamento della «sicurezza nella

gestione dell'esercizio», che prevedeva la «soppressione ed automazione dei passaggi a livello»;

che il direttore generale delle Ferrovie dello Stato (delibere n. 276 del 21 maggio 1987 e n. 460 del 20 ottobre 1988) ha stabilito gradualità e priorità di interventi in materia;

rilevato inoltre:

che la linea ferroviaria Treviso-Portogruaro, inutilizzabile per calamità naturale dal 1965, è oggetto di ristrutturazione in fase avanzata;

che il piano di ripristino della linea ferroviaria sopracitata conserva il vecchio tracciato e la stessa localizzazione delle strutture, compresi diversi passaggi a livello, due dei quali situati nell'agglomerato urbano di Oderzo (Treviso);

che la nuova linea ferroviaria citata potrà sostenere, secondo quanto affermato dalle Ferrovie dello Stato, il passaggio di 70 convogli giornalieri, con predominanza del servizio merci sul servizio passeggeri (il numero dei convogli giornalieri destinato al servizio passeggeri non è stato ancora definito e nemmeno le amministrazioni dei comuni interessati sono in grado di fornire questo dato),

l'interrogante chiede di conoscere:

a) se la linea ferroviaria in esame, rimasta inutilizzata per oltre 25 anni e soggetta ad integrale ristrutturazione, possa essere annoverata fra le opere di nuova costruzione;

b) se la normativa inerente «la sicurezza nella gestione dell'esercizio» possa essere applicata a questo tipo di opere di nuova costruzione;

c) se la linea ferroviaria Treviso-Portogruaro, che deve essere riattivata per consentire il collegamento fra il nodo ferroviario di Mestre ed il costruendo scalo merci di Cervignano, possa essere annoverata fra le opere di viabilità di rilievo strategico e quindi debba essere fornita di tutti i requisiti che caratterizzano una moderna linea ferroviaria;

d) perchè il progetto di ristrutturazione della linea ferroviaria Treviso-Portogruaro non abbia previsto l'eliminazione di tutti i passaggi a livello radiali, specie con riferimento ai due passaggi a livello compresi, in prossimità di scuole pubbliche, nell'agglomerato urbano di Oderzo.

(4-02324)

(11 febbraio 1993)

RISPOSTA. - Gli interventi che, in conformità a quanto disposto nella legge 12 febbraio 1981, n. 17, e nel relativo programma di attuazione, sono previsti per il ripristino della linea Treviso-Portogruaro riguardano l'elettificazione della tratta nonchè la realizzazione del controllo centralizzato del traffico.

Nell'ambito di tali ammodernamenti sono state finanziate anche le opere necessarie ad eliminare gli attraversamenti a raso della sede ferroviaria.

Le Ferrovie dello Stato spa fanno sapere che, in accordo con gli enti interessati, è stata decisa l'eliminazione di 24 attraversamenti

pubblici e di 35 privati; alcune opere relative a 19 attraversamenti pubblici e a 12 privati sono state, peraltro, già realizzate.

In particolare, per i 7 passaggi a livello pubblici e gli 8 privati esistenti nel territorio del comune di Oderzo, le Ferrovie dello Stato riferiscono che per quelli pubblici, oltre ai 2 da considerarsi soppressi in forza di accordi stipulati e di opere realizzate dalle Ferrovie dello Stato, sono previsti la soppressione di un terzo passaggio a livello e il ripristino con barriere dei restanti quattro.

Per gli 8 passaggi a livello privati sono invece programmati il ripristino di uno con chiavi in consegna all'utente privato e la soppressione dei restanti 7.

Il progetto relativo alla soppressione di un passaggio a livello pubblico e di 7 privati è stato approvato a maggioranza dal consiglio comunale uscente.

Le Ferrovie dello Stato sottolineano al riguardo che la permanenza di passaggi a livello sulla tratta Treviso-Portogruaro è consentita dalla classificazione della linea come «integrativa della rete commerciale»; infatti secondo quanto disposto dalla legge 3 aprile 1989, n. 137, l'assenza di attraversamenti a raso è prevista solo per le linee commerciali forti.

Le Ferrovie dello Stato fanno, infine, presente che è in corso una verifica della compatibilità tra risorse finanziarie e priorità degli investimenti, che coinvolge anche il ripristino della linea Treviso-Portogruaro.

Qualora fossero confermati i finanziamenti ad oggi approvati, il programma di soppressione potrebbe essere attuato entro il 1994 e comunque prima della riattivazione della linea stessa, attualmente fuori esercizio.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

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

che sono in corso opere di escavazione al passo di Croce Domini in località Bazena (Brescia) dove una ditta locale sta realizzando alcune gallerie paravalanghe di notevoli dimensioni;

che non sussistono motivi tecnici tali da giustificare lo scempio paesaggistico che queste opere provocano e che anzi sarebbe stato sufficiente un semplice muretto per contenere il materiale detritico che la montagna sistematicamente e naturalmente porta a valle;

che non è più tempo di spreco del pubblico denaro (cosa che del resto non sarebbe mai dovuta avvenire) o di private speculazioni coperte da inesistenti interessi pubblici,

l'interrogante chiede di sapere quali siano i motivi che hanno indotto l'ANAS o altri enti a deliberare ed intraprendere opere non necessarie costituite da mastodontiche gallerie paravalanghe in piena area protetta del parco dell'Adamello, lasciando nel dimenticatoio altre opere pubbliche molto più importanti tra cui la manutenzione della

strada statale n. 345 da sempre maltenuta, ma molto utilizzata dagli abitanti dell'Alta Valle Camonica.

(4-02503)

(24 febbraio 1993)

RISPOSTA. - In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che i lavori di costruzione della galleria artificiale paravalanghe tra i chilometri 65+245 e 65+995 sulla strada statale n. 345 «delle Tre Valli» si svolgono ad una quota di circa 2.000 metri in prossimità del Passo Crocedomini.

La scelta della galleria paravalanghe è scaturita da una esigenza tecnica, in quanto, da una dettagliata indagine geologica mirata alla valutazione statistica delle discontinuità strutturali e all'individuazione di volumi rocciosi instabili e della velocità e traiettoria degli stessi in caduta, si è riscontrata la presenza di affioramenti rocciosi caratterizzati da un elevato grado di fratturazione.

Tali affioramenti risultano soggetti a periodici distacchi e crolli di volumi anche cospicui nell'ordine di 2-3 metri cubi, che vanno ad alimentare la sottostante falda detritica, raggiungendo la sede della strada statale n. 345.

Nei mesi invernali, il versante in esame risulta anche soggetto a fenomeni valanghivi e la presenza della copertura nevosa favorisce il rotolamento dei massi.

Inoltre, è stata condotta una simulazione utilizzando una elaborazione elettronica al fine di verificare le condizioni e la dinamica di caduta dei volumi rocciosi lungo la pendice.

Questa simulazione ha permesso di conoscere i dati necessari per procedere alla progettazione e al dimensionamento delle strutture della galleria.

Pertanto, la realizzazione della galleria paravalanghe suddetta è risultata necessaria ed indispensabile per assicurare la pubblica incolumità e sicurezza al transito.

Si fa presente, infine, che l'opera è realizzata nel pieno rispetto delle prescrizioni contenute nei decreti autorizzativi degli enti locali, della regione Lombardia, del Parco e comunità montana dell'Adamello.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(9 settembre 1993)

SALVATO. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che i lavoratori della ditta Ecol hanno nei giorni scorsi occupato l'aula consiliare di Nocera Inferiore (Salerno) per protestare contro i comportamenti antisindacali e intimidatori della società;

che palesi sono le inadempienze rispetto al capitolato d'appalto stipulato dalla Ecol con il comune e grave è il disagio dei lavoratori per le condizioni nelle quali viene espletata la raccolta dei rifiuti;

che restano aperti interrogativi sullo stesso concorso d'appalto del 1991 a cui ha partecipato solo la suddetta società;

che, nonostante le gravi inadempienze che si riflettono sul servizio effettivamente prestato, la ditta Ecol continua a percepire per intero il compenso;

considerato:

che le organizzazioni sindacali si sono rivolte alla magistratura a cui è stato chiesto di verificare se in questa vicenda sussistano gli estremi di reati amministrativi o penalmente perseguibili;

che su questa vicenda sembra essere mancata una incisiva azione di controllo degli atti amministrativi da parte delle autorità competenti;

che il prefetto di Salerno, di fronte alla gravità della situazione, ha svolto un ruolo ambiguo e certamente non teso a garantire i diritti dei lavoratori della Ecol;

considerato inoltre che sussistono tutti gli elementi per la rescissione del contratto,

l'interrogante chiede di conoscere:

in quali comuni operi la ditta Ecol Ri.ma. di Frattamaggiore;

se si intenda aprire un'indagine tesa ad accertare se i comportamenti del prefetto di Salerno in questa vicenda siano stati finalizzati a costruire le condizioni necessarie per contrastare e prevenire situazioni di tensione e garantire il rispetto delle regole e dei diritti sindacali;

se non sia il caso di rimuovere questo funzionario ed assegnare a questa provincia un prefetto che sia all'altezza di operare in una realtà così difficile e complessa.

(4-00708)

(28 luglio 1992)

RISPOSTA. - Dagli accertamenti disposti in merito a quanto lamentato dall'onorevole interrogante, risulta che la Ecol. Ri.ma. è una società consortile composta dalla società a responsabilità limitata Risan e dalla ditta individuale Luigi Marrazzo.

Le due imprese sono aggiudicatarie del servizio di raccolta e trasporto di rifiuti solidi urbani nei comuni, tutti in provincia di Napoli, di Afragola, Arzano, Cardito, Casandrino, Frattamaggiore, Frattaminore, Acerra, Grumo Nevano, Casavatore, Lacco Ameno, Serrara Fontana e Casamicciola.

La Ecol Ri.ma. è stata l'unica società ad aver partecipato, nel dicembre 1991, alla gara d'appalto per l'affidamento del servizio di smaltimento dei rifiuti solidi urbani nel comune di Nocera Inferiore, avendo la precedente società ritenuto non congruo il prezzo stabilito dalla civica amministrazione.

Il servizio è stato comunque affidato alla società, previo esame della posizione societaria e contabile della Ecol. Ri.ma. da parte di un'apposita commissione.

La questione proposta dall'onorevole interrogante è stata seguita in tutte le sue fasi dalla prefettura di Salerno, che ha promosso le iniziative necessarie alla composizione della vertenza insorta tra le maestranze, le organizzazioni sindacali e l'impresa.

Nel corso di un incontro, tenutosi il 3 giugno scorso presso la prefettura di Salerno e presieduto dal prefetto, si è convenuto di costituire una commissione paritetica presso il comune di Nocera

Inferiore per la verifica degli adempimenti previsti nel capitolato di appalto del servizio di smaltimento dei rifiuti solidi urbani.

Con decreto dell'8 giugno successivo, inoltre, il prefetto di Salerno ha incaricato il collegio degli ispettori, già nominato ai sensi dell'articolo 14 della legge 12 luglio 1991, n. 203, di svolgere tutti gli accertamenti ritenuti necessari a verificare la regolarità della gara d'appalto.

Il Ministro dell'interno
MANCINO

(25 agosto 1993)

SARTORI. - *Al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile e ai Ministri della sanità e dell'ambiente.* - Premesso:

che in merito alla grave emergenza idrica registrata nella città di Terni in conseguenza dell'inquinamento di alcune sorgenti il Governo stanziò a metà agosto 1992 8 miliardi da spendere subito dando ad esso carattere di intervento urgente;

che a tutt'oggi non solo non si è spesa una lira ma non sono neppure note le procedure per l'appalto dei lavori in programma;

che il Ministro della sanità dichiarò di attivare l'Istituto superiore di sanità per compiere uno studio ed una indagine di cui non si conoscono risultati nè proposte;

che ancora tutto il progetto è stato sollecitato alla Presidenza del Consiglio in occasione della presentazione dei progetti «cantierabili» per l'emergenza lavoro;

stante la completa latitanza dei Ministeri interessati alla soluzione di questa grave emergenza,

si chiede di sapere come i Ministri in indirizzo intendano agire nell'immediato per dare prosecuzione ed attuazione al progetto già approvato e finanziato almeno per il primo stralcio di stanziamento.

(4-02883)

(25 marzo 1993)

RISPOSTA. - A seguito della situazione di emergenza idropotabile verificatasi nei comuni della provincia di Terni, fu emanata l'ordinanza n. 2305 del 19 agosto 1992 con la quale veniva autorizzata, a carico del Fondo per la protezione civile, la spesa di 8 miliardi finalizzata agli interventi ritenuti necessari per il superamento dell'emergenza.

L'ordinanza stessa, nel delegare il prefetto di Terni all'adozione di tutti i provvedimenti per l'attuazione degli interventi diretti a fronteggiare l'evento anche in deroga alla normativa concernente le procedure concorsuali in materia di opere pubbliche, all'articolo 2 prevedeva la facoltà per lo stesso prefetto di avvalersi del supporto tecnico dell'ufficio del Genio civile.

A seguito della soppressione di tale ufficio, il prefetto trovava difficoltà ad operare a causa della mancanza di collaborazione da parte degli organi tecnici subentrati nelle competenze del Genio civile.

Al fine di evitare ulteriori ritardi e disguidi, veniva interessato da questo Dipartimento il provveditorato regionale alle opere pubbliche per l'Umbria che dava la propria disponibilità.

I progetti ritenuti conformi alle finalità della legge dal comitato tecnico consultivo di questo Dipartimento nella seduta del 21 gennaio 1993 e successivamente fatti propri dall'ingegnere capo delegato per la provincia di Terni sono stati sottoposti all'esame del comitato tecnico amministrativo del 31 marzo 1993 con parere favorevole, in tal modo concludendosi l'*iter* di progettazione ed approvazione dei progetti.

Si è provveduto, altresì, ad inviare una lettera al presidente della provincia di Terni con la quale si evidenziavano le difficoltà insorte sia nella fase progettuale delle opere da eseguirsi, sia nell'acquisizione dei pareri tecnico-amministrativi necessari e si chiarivano gli adempimenti di questo Dipartimento prima di attivare le procedure per l'affidamento dei lavori secondo le indicazioni dell'ordinanza.

Il prefetto di Terni ha, successivamente, provveduto a emanare il decreto recante l'approvazione dei progetti, l'affidamento e la determinazione di appalto, dei lavori mediante gare ufficiose; il decreto di occupazione d'urgenza e il provvedimento recante la costituzione della commissione incaricata all'espletamento della procedura di gara.

Questo Dipartimento provvederà ad esprimere i pareri tecnici per i pagamenti sulla base delle comunicazioni mensili del prefetto sull'andamento dei lavori nonché sulla base della documentazione che sarà trasmessa a fronte delle richieste di pagamento in acconto ed in corso d'opera.

A tutt'oggi i lavori sono stati appaltati per un totale di 7 interventi e i tempi di realizzo sono quantificabili, come da contratto, in cento giorni dalla data di consegna dei lavori.

Per quanto riguarda i risultati dello studio affidato all'Istituto superiore di sanità, il Ministero della sanità, con nota n. 16795/A12 del 2 giugno 1993, ha comunicato che «dal punto di vista geologico la conca ternana presenta uno strato superficiale alluvionale di spessore variabile tra 8 e 20 metri particolarmente permeabile; i pozzi del consorzio Amerino e dell'ASM pescano nella falda immediatamente sottostante e risultano, pertanto esposti al rischio di contaminazione.

Nella zona si trovano discariche incontrollate, industrie chimiche e siderurgiche, un laboratorio galvanico a livello artigianale e vari punti di rottamazione di autoveicoli.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio
RIGGIO

(18 agosto 1993)

SENESI, SMURAGLIA, PELLEGRINO, FABJ RAMOUS, ALBERICI, NOCCHI, BUCCIARELLI, PAGANO, PEDRAZZI CIPOLLA. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che sulla stampa dell'11 marzo 1993 viene riferito che la preside del liceo classico «Zucchi» di Monza (Milano), professoressa Galbiati, ha violentemente ingiuriato uno studente della scuola. Lorenzo Fre-

diani, frequentante la classe V, sezione F, definendolo «giudeo, falso, ladro e bugiardo»;

che di fronte alle giustificazioni addotte dallo studente la preside in questione ha affermato: «Le giustificazioni non mi interessano, giudeo, impostore e ladro, vieni da una famiglia che ti ha impartito una educazione da giudeo»;

che i genitori del suddetto studente hanno denunciato il comportamento della preside presso la locale procura circondariale;

che la gestione autoritaria della suddetta preside nel corso degli ultimi 10 anni ha provocato numerose manifestazioni di protesta,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali procedimenti si intenda intraprendere nei confronti di tale funzionaria dello Stato, che come è evidente ha una distorta e intollerante concezione dei rapporti interpersonali e una singolare visione della funzione educativa cui è preposta;

se non si ritenga di accertare quali siano le condizioni nelle quali si trovano nel suddetto liceo gli alunni che non si avvalgono dell'insegnamento della religione cattolica;

se non si ritenga opportuno emanare istruzioni a contenuto generale indirizzate all'intero personale docente atte ad esaltare il pluralismo religioso come valore meritevole di assoluto rispetto.

(4-02689)

(11 marzo 1993)

RISPOSTA. - Con riferimento alla vicenda segnalata con l'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, si premette che, dagli accertamenti al riguardo eseguiti, non sono emersi elementi tali da confermare, senza possibilità di dubbio, che la preside del liceo classico «Zucchi» di Monza avrebbe apostrofato lo studente Lorenzo Frediani con le espressioni ingiuriose riportate nell'interrogazione medesima.

Un'evenienza del genere, infatti, oltre ad essere stata decisamente esclusa in una lettera di spiegazioni, diretta dalla stessa preside al provveditore agli studi di Milano, non ha trovato riscontri obiettivi nel corso dell'indagine ispettiva disposta dallo stesso provveditore, non appena a conoscenza che l'episodio - a suo tempo evidenziato anche dalla stampa locale - aveva costituito oggetto di una denuncia alla procura della Repubblica ed aveva determinato, nella scuola, un certo clima di tensione.

La suddetta indagine è stata espletata dall'ispettore tecnico professor Salvatore Finocchiaro il quale, dopo gli approfondimenti del caso, compiuti con le varie componenti scolastiche della scuola, ha riferito che le versioni dei fatti forniti dalle parti - ossia dal capo di istituto e dallo studente - sono state diametralmente opposte; tale circostanza, in mancanza di testimonianze dirette - dal momento che il tutto era accaduto nella sala della presidenza - non ha consentito di accertare se l'episodio si fosse realmente verificato nel modo denunciato dall'allunno, anche se la forte personalità della preside potrebbe far ritenere, ad avviso dell'ispettore, che la stessa abbia rivolto al giovane un richiamo particolarmente severo.

Dal proprio canto la professoressa Galbiati ha ribadito all'ispettore quanto aveva già precisato al provveditore agli studi, nel senso che, nella circostanza, aveva solo «raccomandato» all'alunno - presentandosi a scuola in ritardo - «di impegnarsi maggiormente visti gli esiti non pienamente soddisfacenti in relazione alle sue capacità».

A conclusione degli accertamenti eseguiti e delle numerose testimonianze raccolte, l'ispettore ha tratto l'impressione che, all'interno del liceo «Zucchi», si sia instaurata una situazione di tensione «latente ma concreta», a causa della severità eccessiva con la quale la preside impone l'osservanza delle disposizioni regolanti la vita dell'istituto che, negli ambienti locali, è peraltro a tutti noto come una scuola efficiente, ordinata e con bassi tassi di astensionismo nelle sue varie componenti.

Dalle surriferite considerazioni si ha pertanto motivo di ritenere che l'accaduto sia stato, in qualche modo, strumentalizzato per colpire la preside, alla quale si rimprovera, più che altro, una personalità forte, autoritaria, certamente dettata dalla volontà - come si rileva dalla relazione ispettiva - di incentivare i giovani all'adempimento dei propri doveri.

In relazione agli accertamenti compiuti, l'ispettore ha riferito, in sostanza, di non avere ravvisato motivi di censura a carico della professoressa Galbiati, limitandosi ad esprimere l'avviso che la stessa sia comunque invitata ad evitare, per il futuro, di tenere comportamenti che possano creare turbativa o dar luogo ad eventuali lamentele da parte dell'utenza scolastica.

Accogliendo tale suggerimento, il Ministero, con nota n. 150 del 15 luglio 1993, ha invitato il provveditore agli studi di Milano a vigilare sull'ordinato svolgimento della vita scolastica del liceo in questione e sull'operato della preside perchè fatti del genere non abbiano a ripetersi.

Con specifico riferimento, poi, alla richiesta contenuta nel penultimo punto dell'interrogazione, il suddetto provveditore ha precisato che, su 836 alunni, iscritti al liceo «Zucchi» nell'anno ormai conclusosi, quelli che hanno chiesto di non avvalersi dell'insegnamento della religione cattolica sono stati 37 (una percentuale quindi del 4,28 per cento).

Di questi ultimi, 19 hanno chiesto di uscire durante l'ora di religione, mentre i restanti 18 si sono dedicati allo studio personale, non avendo il competente collegio dei docenti ritenuto di accogliere alcuna proposta per lo studio di materie alternative.

Tra gli studenti che si sono avvalsi dell'insegnamento religioso è risultato compreso anche il giovane Lorenzo Frediani.

Quanto, infine, alla prospettata opportunità di direttive atte ad esaltare il pluralismo religioso, si osserva che tutte le circolari ministeriali emanate in materia hanno sempre posto l'accento sull'esigenza

che la scelta di avvalersi o meno dell'insegnamento della religione cattolica avvenisse nel pieno rispetto della libertà di coscienza degli alunni.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(11 agosto 1993)

SERENA. - *Al Ministro dell'interno.* - Per sapere se risponda al vero:

che i posti di presidente di sezione previsti nell'organico della Corte dei conti sono 21, ma che coloro che effettivamente ricevono lo stipendio inerente la carica sono 389, su un totale complessivo di 562 giudici;

che i 21 referendari (inizio carriera) percepiscono 93 milioni lordi annui, escludendo da tale cifra l'indennità integrativa speciale, pari, mediamente, a lire 17.923.000, e altre indennità e aumenti periodici pari circa a 20 milioni annui;

che i 31 primi referendari percepiscono lire 108.420.000;

che i 120 consiglieri facenti funzione di presidente di sezione percepiscono lire 212.794.000;

che i 34 presidenti di sezione effettivi percepiscono in media 200 milioni annui, una cifra, quindi, inferiore a quella percepita dai colleghi di grado meno elevato;

che il presidente della Corte riceve uno stipendio annuo complessivo di lire 242.649.000.

(4-00736)

(30 luglio 1992)

RISPOSTA. - In relazione all'interrogazione indicata in oggetto, sulla base di notizie fornite dalla Corte dei conti, si fa presente quanto segue.

Ai sensi dell'articolo 16, comma 10, della legge 6 agosto 1984, n. 425, ai consiglieri della Corte dei conti spetta lo stipendio della qualifica di presidente di sezione al compimento di sedici anni di servizio in carriera o al compimento di otto anni di anzianità di qualifica.

Per tale ragione il normale conferimento della qualifica di presidente di sezione non comporta per gli interessati alcun aumento retributivo avendolo già conseguito in via anticipata.

La misura dell'indennità giudiziaria, prevista dall'articolo 2 della legge 19 febbraio 1981, n. 27, è uguale per tutte le qualifiche della magistratura della Corte dei conti.

La misura dell'indennità integrativa speciale è quella stabilita per la generalità dei pubblici dipendenti.

In relazione all'importo dello stipendio annuo lordo, i magistrati della Corte dei conti, in ruolo o fuori ruolo, si distribuiscono nei seguenti gruppi:

1) presidente della Corte dei conti:

| | | | | |
|-----------------------|------|-----|---|------------------|
| classe 8 ^a | a.b. | 23° | = | lire 197.972.604 |
|-----------------------|------|-----|---|------------------|

2) presidenti di sezione:

| | | | | | | |
|-------|----|-----------------------|---|-----|-----|-------------|
| a) n. | 1 | classe 8 ^a | » | 22° | = » | 177.359.796 |
| b) n. | 8 | » | » | 21° | = » | 174.499.152 |
| c) n. | 35 | » | » | 20° | = » | 171.638.508 |

3) consiglieri con stipendio di presidente di sezione:

| | | | | | | |
|-------|-----|-----------------------|---|-----|-----|-------------|
| a) n. | 269 | classe 8 ^a | » | 21° | = » | 171.638.508 |
| b) n. | 22 | » | » | 16° | = » | 160.195.964 |
| c) n. | 2 | » | » | 11° | = » | 145.892.736 |
| d) n. | 8 | » | » | 10° | = » | 143.032.092 |
| e) n. | 2 | » | » | 5° | = » | 128.728.884 |
| f) n. | 3 | » | » | 4° | = » | 125.868.240 |
| g) n. | 8 | » | » | 2° | = » | 120.146.964 |

3a) consiglieri con stipendio di qualifica propria:

| | | | | | | |
|-------|----|-----------------------|---|-----|-----|-------------|
| a) n. | 2 | classe 8 ^a | » | 19° | = » | 144.044.104 |
| b) n. | 30 | » | » | 18° | = » | 141.563.352 |
| c) n. | 1 | » | » | 12° | = » | 126.918.864 |
| d) n. | 13 | » | » | 11° | = » | 124.478.124 |
| e) n. | 91 | » | » | 10° | = » | 122.037.372 |
| f) n. | 3 | » | » | 1° | = » | 100.070.652 |
| g) n. | 1 | classe 7 ^a | | | = » | 93.671.928 |
| h) n. | 8 | classe 6 ^a | | | = » | 89.713.956 |
| i) n. | 6 | classe 2 ^a | | | = » | 73.882.080 |

4) primi referendari:

| | | | | | | |
|-------|----|-----------------------|---|----|-----|------------|
| a) n. | 1 | classe 4 ^a | » | 1° | = » | 74.687.952 |
| b) n. | 14 | » | | | = » | 72.866.292 |
| c) n. | 2 | classe 3 ^a | | | = » | 69.340.500 |
| d) n. | 2 | classe 2 ^a | | | = » | 65.814.708 |

5) referendari:

| | | | | | | |
|-------|----|-----------------------|--|--|-----|------------|
| a) n. | 1 | classe 6 ^a | | | = » | 70.121.772 |
| b) n. | 3 | classe 5 ^a | | | = » | 67.028.160 |
| c) n. | 13 | classe 3 ^a | | | = » | 60.840.948 |
| d) n. | 10 | classe 2 ^a | | | = » | 57.747.336 |

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio
MACCANICO

(2 settembre 1993)

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

che da un rapporto sulla spesa sanitaria in Lombardia è emerso che l'amministrazione degli ICP (Istituti clinici di perfezionamento) ha denunciato nel 1990, per le mense della clinica «Mangiagalli» e del centro traumatologico, una spesa di 2 miliardi relativa a 145.000 pranzi non consumati;

che, sollecitata da una richiesta di chiarimenti, l'assessore regionale alla sanità, Patrizia Toia, ha annunciato l'apertura di un'inchiesta i cui esiti non è dato ancora di conoscere;

che chiarimenti in proposito non sono stati forniti neanche dal «comitato dei garanti» che dovrebbe svolgere funzioni di controllo;

che probabilmente anche i controllori dovrebbero subire più approfonditi controlli, dal momento che tra i membri del «comitato dei garanti» dell'Istituto in questione vi è anche il socialista Ceraudo, noto per aver piazzato 345 cittadini del suo paese su 350 dipendenti dell'ospedale che amministra,

l'interrogante chiede di sapere se non si intenda promuovere un'inchiesta ministeriale al fine di compiere una verifica amministrativa e di trovare soluzione al giallo dei «pasti fantasma».

(4-00789)

(30 luglio 1992)

RISPOSTA. - In merito ai chiarimenti oggetto dell'atto parlamentare summenzionato, da quanto in materia appreso dalla competente regione Lombardia risulta che quella giunta regionale, con deliberazione n. 27042 del 5 agosto 1992, ha effettivamente disposto una verifica amministrativo-contabile sulla gestione del servizio di mensa e dell'istituto contrattuale del lavoro straordinario presso il presidio multizonale di assistenza ospedaliera «Istituti clinici di perfezionamento» di Milano, con riferimento al biennio 1989-1990.

La commissione ispettiva incaricata di tale verifica ha espletato i suoi compiti entro il bimestre assegnatole e, sulla base delle conclusioni da essa raggiunte, la regione ha ritenuto di estendere a ritroso detta indagine fino a tutto il 1983 compreso, concedendo alla nuova commissione appositamente nominata un tempo di sei mesi per le proprie rilevazioni.

Frattanto, la relazione inerente alla verifica inizialmente deliberata, dopo che la giunta regionale ne aveva preso atto con provvedimento del 21 dicembre 1992, è stata trasmessa alla procura generale della Repubblica di Milano ed alla procura generale della Corte dei conti per le valutazioni di rispettiva competenza.

Gli esiti definitivi dell'inchiesta avviata, quindi, potranno conoscersi in modo certo soltanto dopo la conclusione degli ulteriori accertamenti in corso sia sotto il profilo amministrativo sia presso le magistrature penale e contabile.

Non appena essi risulteranno definitivamente acquisiti sarà tempestiva cura di questo Ministero integrare doverosamente la presente risposta.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
FIORI

(3 settembre 1993)

SERENA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Per sapere se risponda al vero che sono ancora in corso lavori e debbono essere ancora erogati finanziamenti per oltre 2.000 miliardi per i mondiali di calcio del 1990.
(4-02341)

(11 febbraio 1993)

RISPOSTA. - In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che gli interventi nel settore della viabilità stradale statale nelle aree interessate dai campionati mondiali di calcio del 1990 sono da considerare praticamente ultimati in quanto, a fine 1992, il totale dei pagamenti effettuati ammontava a 626 miliardi che rappresenta il 90 per cento della spesa autorizzata pari a 697 miliardi.

Il residuo 10 per cento è costituito, infatti, dalle somme residue (ritenute di garanzia e rate di saldo) che saranno corrisposte alle imprese esecutrici dopo l'approvazione dei certificati di collaudo e degli atti contabili afferenti a ciascuna opera.

Non sono previsti, allo stato, ulteriori finanziamenti al riguardo.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(9 settembre 1993)

SERENA. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:
che con propria comunicazione il provveditore agli studi di Treviso ha espresso l'orientamento alla soppressione della classe prima del plesso scolastico di San Vito di Valdobbiadene;

che lo stesso consiglio comunale di Valdobbiadene ha già espresso all'unanimità le proprie fondate contrarietà a tale provvedimento per tutta una serie di motivi di ordine formativo, pedagogico, didattico, di servizio, logistico e di ubicazione nell'ambito del territorio comunale e provinciale, nonché per le strutture esistenti limitrofe al plesso a disposizione dei bambini;

che attualmente la scuola in oggetto è frequentata da 74 bambini provenienti da un bacino di utenza delle frazioni di San Vito, Ron e Funer e sua vocazione è quella di servire un'ampia zona ad ovest di Valdobbiadene;

che attualmente gli alunni frequentanti il plesso possono godere di una serie di servizi unici nell'ambito comunale, quali: trasporto e riconsegna dei bambini porta a porta, servizio mensa presso la scuola

materna comprensivo di trasporto dalla scuola, trasporto a mezzo pulmino per rientri pomeridiani e attività parascolastiche, servizio di doposcuola comprendente attività di recupero su programmi differenziati;

che tutte queste opportunità fornite ai bambini sono state realizzate attraverso un rapporto consolidato tra scuola, famiglia e enti di volontariato;

che, a tutto ciò, va aggiunta la dislocazione geografica della scuola, posta ai limiti tra le province di Treviso e Belluno ed interessante un ampio bacino di utenza altrimenti sguarnito;

che l'inopportunità della chiusura del plesso è evidente anche attraverso la lettura dell'andamento demografico, sfavorevole per tutti i plessi scolastici della direzione didattica di Valdobbiadene e che invece, per San Vito, evidenzia una inversione di tendenza per l'anno 1994-95,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda:

a) intervenire presso il competente provveditorato agli studi affinché autorizzi l'istituzione, per l'anno scolastico 1993-94, della classe prima nel plesso scolastico di San Vito di Valdobbiadene;

b) attivarsi, anche alla luce dei suesposti motivi, onde potenziare la scuola esistente ampliando il suo bacino di utenza.

(4-02482)

(23 febbraio 1993)

RISPOSTA. - Le considerazioni addotte con l'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, a sostegno dell'opportunità di mantenere in funzione la classe prima del plesso di scuola elementare di San Vito di Valdobbiadene, sono state tenute debitamente presenti dal provveditore agli studi di Treviso.

Infatti, nel predisporre il piano di razionalizzazione delle istituzioni scolastiche della provincia, lo stesso provveditore non ha mancato di autorizzare, anche per il prossimo anno scolastico, il funzionamento, presso il plesso in questione, della suddetta prima classe.

Il Ministro della pubblica istruzione
JERVOLINO RUSSO

(11 agosto 1993)

SERENA. - *Al Ministro della difesa.* - Per sapere a quanto ammon-
tino i contributi annui che lo Stato versa alle seguenti associazioni:

ANPI - Associazione nazionale partigiani d'Italia;

ANPdI - Associazione nazionali paracadutisti d'Italia;

ANA - Associazione nazionale alpini;

ANAdI - Associazione nazionale artiglieri d'Italia.

(4-03236)

(20 maggio 1993)

RISPOSTA. - I contributi che il Ministero della difesa ha previsto nel 1993 a favore dei sottoindicati sodalizi sono i seguenti:

all'ANPI - Associazione nazionale partigiani d'Italia (legge 22 luglio 1991, n. 250) lire 530.000.000;

all'ANPdI - Associazione nazionali paracadutisti d'Italia (legge 7 ottobre 1986, n. 653) lire 80.000.000;

all'ANA - Associazione nazionale alpini (legge 7 ottobre 1986, n. 653) lire 80.000.000;

all'ANAdI - Associazione nazionale artiglieri d'Italia (legge 7 ottobre 1986, n. 653) lire 52.000.000.

Il Ministro della difesa

FABBRI

(13 agosto 1993)

SERENA. - *Al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* -
Premesso:

che le amministrazioni della provincia di Treviso sono oberate di incombenze, sempre più delegate, ma non altrettanto fornite di mezzi;

che l'impegno straordinario per affrontare l'emergenza è diventato quotidiano, con gravi ripercussioni sul morale, sulla qualità delle prestazioni ed anche sulla salute degli operatori dei servizi demografici della provincia di Treviso, sottoposti per troppo tempo a *stress*;

che l'arredamento degli uffici è per lo più obsoleto ed inadeguato alla funzionalità dei servizi ed anche fisicamente rende un'idea borbonica dei servizi stessi;

che l'aumento del volume certificativo prodotto da tali uffici di fatto assorbe la maggior parte delle risorse degli operatori, sacrificando talune funzioni e limitando l'aggiornamento professionale;

che a fronte di questa situazione ci si trova davanti ad una ormai cronica carenza di copertura organica di posti, già previsti allo stretto necessario, rispetto ad altre realtà,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si intenda operare per raggiungere un drastico abbattimento del fabbisogno certificativo cartaceo: ciò è già possibile da subito, facendo applicare le leggi vigenti, la n. 15 del 1968 e la n. 241 del 1990; ma le pubbliche amministrazioni disattendono la puntuale applicazione di dette leggi e scaricano sui comuni, tramite l'utente, la richiesta di certificazione che potrebbero acquisire direttamente o con l'autocertificazione;

se non si ritenga di fare un ulteriore passo verso la realizzazione della cosiddetta «interfaccia» informatica tra le anagrafi e l'INPS, che consentirebbe un abbattimento del 40 per cento del numero di certificati e quindi dell'accesso allo sportello.

(4-03665)

(1° luglio 1993)

RISPOSTA. - Il Dipartimento per la funzione pubblica, al fine di favorire l'attuazione delle leggi n. 15 del 1968 e n. 241 del 1990 e di migliorare così i rapporti tra i cittadini e la pubblica amministrazione, ha già provveduto non solo a diramare una serie di circolari (nn. 778/8.8.1, 26779 e 87923/18.10.3, rispettivamente in data 21 ottobre 1968, 20 dicembre 1988 e 14 aprile 1992), ma anche ad organizzare campagne informative a mezzo di *spot* televisivi, volantini e manifesti ed è inoltre costantemente impegnato in un'azione di «monitoraggio» sullo stato di attuazione dei due citati provvedimenti legislativi.

Per quanto concerne, in particolare, la situazione di disagio in cui versano le pubbliche amministrazioni aventi sede nella provincia di Treviso, si fa presente che in data 29 luglio 1993 il Dipartimento per la funzione pubblica ha invitato il prefetto di Treviso a sensibilizzare, nella veste di presidente del comitato provinciale della pubblica amministrazione, gli uffici pubblici per una sollecita e compiuta applicazione delle menzionate leggi.

Per quanto attiene poi alla problematica di carattere generale, si precisa che l'interconnessione telematica tra gli uffici anagrafici comunali e gli enti centrali (segnatamente INPS e anagrafe tributaria) è già operativa fin dal decorso mese di giugno sulle reti pubbliche Videotel e Itapac mediante l'uso del servizio telematico predisposto dagli organi tecnici dell'ANCI.

Inoltre, a seguito della circolare n. FL 15/93 emanata in data 3 giugno 1993 dai Ministeri dell'interno e delle finanze, il servizio di interconnessione è stato attivato anche per l'attribuzione del codice fiscale ai cittadini minorenni, a causa dell'imposizione ai contribuenti dell'obbligo di denunciare sul modello 740 i codici fiscali dei figli minorenni.

A tal fine si fa rilevare che alla data del 15 luglio 1993 più di mille comuni hanno già inviato, per via telematica, all'anagrafe tributaria i dati anagrafici riguardanti detti minorenni, procedendo così all'attribuzione dei codici fiscali ad oltre 10.000 soggetti.

Per quanto riguarda infine le specifiche connessioni con l'INPS, risultano già positivamente collaudate le procedure informatiche per lo scambio di dati con i comuni. I sistemi Integra, sviluppato dall'ANCI, e Arco, sviluppato dall'INPS, sono in grado infatti di garantire la connessione tra tutti i comuni e l'INPS.

L'entrata in funzione di tutti i collegamenti predisposti potrà in ogni caso avere luogo non appena l'INPS avrà attivato le sue procedure interne anche via Integra. Si può ragionevolmente prevedere - stando anche alle intese raggiunte tra INPS ed ANCI - che entro la fine del corrente anno almeno 3.000 comuni utilizzeranno il sistema telematico per lo scambio di dati con l'INPS.

Il Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica
CASSESE

(11 settembre 1993)

SPERONI. - *Al Ministro dei trasporti.* - L'ordinanza recentemente emanata dalla direzione aeroportuale della Malpensa in ordine alla

disciplina del servizio di taxi risulta estremamente penalizzante nei confronti dei tassisti di Busto Arsizio e di Gallarate, principali città immediatamente adiacenti all'aeroporto; in ordine alla nuova regolamentazione sono stati inoltre avanzati dubbi circa la sua conformità rispetto alla normativa regionale.

Si chiede di sapere se si ritenga di valutare l'opportunità di una modificazione che tenga nel debito conto le esigenze di tutti gli operatori del servizio nell'ambito delle norme statali e lombarde.

(4-02495)

(24 febbraio 1993)

RISPOSTA. - L'ordinanza emanata dalla direzione di circoscrizione aeroportuale di Malpensa in ordine alla disciplina del servizio taxi nell'aeroporto di Malpensa richiama le disposizioni emanate dalla regione Lombardia.

Tale regione, infatti, ha individuato due categorie di tassisti.

Nella prima categoria rientrano quelli facenti parte del cosiddetto «carico primario», che appartengono ai comuni sul cui territorio insiste il sedime aeroportuale di Malpensa (Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Cardano al Campo).

Nella seconda categoria rientrano i tassisti facenti parte del cosiddetto «carico sussidiario» che appartengono ad altri comuni della medesima regione, tra i quali sono compresi quelli di Gallarate e Busto Arsizio.

In base a tale divisione, i tassisti appartenenti alla prima categoria sopra indicata hanno la precedenza rispetto agli altri. La circostanza non manca di provocare le rimostranze degli altri tassisti e viene considerato dagli uffici dell'Aviazione civile negativamente sotto il profilo dell'efficienza del servizio.

Per risolvere il problema in questione è stata presentata alla regione dalla citata direzione aeroportuale e dal comune di Lonate Pozzolo una proposta di equiparazione tra le due categorie di tassisti.

Si è in attesa di conoscere la determinazione regionale al riguardo.

Il Ministro dei trasporti

COSTA

(11 agosto 1993)

SPERONI, ROVEDA, PAINI, ZILLI, MANARA, BOSO, MANFROI, SCAGLIONE, STAGLIENO, PREIONI, ROSCIA, BODO, MIGLIO, PERIN. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Sul numero di novembre 1992 della rivista «Il Carabiniere» è apparso un articolo con il quale, prendendo a pretesto la difesa dell'unità italiana, si indirizzavano pesanti avvertimenti nei confronti della Lega Nord e della sua linea politica.

Tale atteggiamento si configura come un gravissimo tentativo di interferenza, inammissibile da parte di un organo di stampa espressione di un corpo dello Stato che dovrebbe distinguersi per imparzialità e

soprattutto rimanere estraneo ad ogni valutazione di ordine politico su temi di competenza di organi istituzionali.

Ciò fa seriamente dubitare non solo in merito all'imparzialità, ma anche all'affidabilità di un corpo militare che, in quanto armato e dotato di poteri di polizia, non può assolutamente far dubitare del rispetto delle regole della vita democratica; i minacciosi accenni, contenuti nell'articolo, ad oscuri periodi della storia italiana destano al contrario la preoccupazione che nell'Arma possano esistere frange propense ad interventi illegittimi e golpisti.

Si chiede pertanto di conoscere quali iniziative si intenda assumere affinché l'Arma dei carabinieri non esuli dai propri compiti istituzionali.

(4-01554)

(10 novembre 1992)

RISPOSTA. - Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

«Il Carabiniere», pubblicazione mensile dell'ente editoriale per l'Arma dei carabinieri, si propone fini promozionali, culturali e di informazione.

Retta da un consiglio di amministrazione e controllata da un collegio dei sindaci, la rivista, di natura privatistica, si autofinanzia con il ricorso agli abbonamenti e alla pubblicità.

La redazione del giornale non riflette il pensiero ufficiale dell'Arma dei carabinieri.

Il Ministro dell'interno
MANCINO

(25 agosto 1993)

STEFANELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che funzione fondamentale della gestione pubblica di alcune reti di trasporto è quella di condizionare le scelte di gestione alla valutazione di interessi pubblici socialmente rilevanti, tra i quali non è secondario lo scopo di disincentivare l'impiego di mezzi privati per le immaginabili conseguenze di ordine economico ed ambientale;

rilevato:

che per il treno rapido «Sannio» n. 624 da Benevento a Roma, con fermata a Caserta-Cassino-Frosinone, attualmente è previsto l'arrivo a Roma alle ore 9,10;

che nell'orario estivo in vigore dal prossimo 25 maggio 1993 è previsto per il predetto treno l'arrivo a Roma alle ore 9,20;

considerato che tale differimento di orario risulta pregiudizievole per la puntualità al lavoro di moltissimi lavoratori pendolari i quali si vedrebbero costretti ad usare mezzi di trasporto propri sopportando notevoli spese o altrimenti a servirsi di altre coincidenze con notevole pregiudizio per i lavoratori stessi e le loro famiglie,

l'interrogante chiede di conoscere quali motivi abbiano indotto l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato a variare l'orario in que-

stione e se non si ritenga di prevedere l'orario di arrivo del treno sopraccitato alle ore 9 o quanto meno alle ore 9,10 come avviene attualmente.

(4-03173)

(12 maggio 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che il provvedimento di posticipo in arrivo a Roma-Termini del treno *intercity* 750 (ex 624), previsto dall'orario 1993, è motivato da provvedimenti tecnici di circolazione.

La tratta finale della linea Ciampino-Roma, come è noto, è utilizzata non solo da treni provenienti da Cassino ed oltre, ma anche da numerosi treni regionali provenienti da Velletri, da Frascati e da Albano. Si deve anche tener conto delle difficoltà di ricevimento dei treni sui binari della stazione di Roma-Termini, meta primaria di tutta la clientela pendolare in afflusso alla capitale e giunta, ormai, al limite della potenzialità.

Per quanto sopra esposto, dopo numerosi studi in sede di definizione dei nuovi orari, a fronte anche delle difficoltà riscontrate lungo il primo tratto del collegamento ferroviario e dovendo prevedere un distanziamento tecnico di circolazione minimo di 10 minuti nel tratto Cassino-Roma (in anticipo circola il treno interregionale 2350 da Avellino e Roma, ex 822) la soluzione realizzata si è rivelata l'unica possibile.

Considerato, inoltre, che nei mesi da ottobre 1992 e febbraio 1993 il treno ha presentato un andamento con ritardo medio di 6 minuti, si ritiene che il provvedimento possa anche soddisfare meglio la richiesta regolarità in arrivo.

Le Ferrovie dello Stato spa assicurano tuttavia che la proposta di anticipo (arrivo a Roma-Termini alle ore 9) verrà tenuta nella debita considerazione nella prossima revisione degli orari e realizzata se i fattori ostativi al provvedimento potranno essere rimossi.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

STEFÀNO. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso che il tratto di strada Taranto-Martina, in particolare all'altezza della curva Orimini, ha già mietuto 30 vittime, rivelandosi dunque pericolosissimo;

considerando che non bastano la segnaletica e gli inviti alla prudenza a scongiurare un pericolo che permane comunque anche se si è prudenti, soprattutto quando si aggiungono circostanze concomitanti come pioggia o pietrisco,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda prevedere e se si ritenga valide le barriere di calcestruzzo sistemate fra le corsie per rallentare l'eventuale sbandamento dei mezzi e limitarne le conseguenze negative.

(4-02336)

(11 febbraio 1993)

RISPOSTA. - In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che il tratto della strada statale n. 172 «dei Trulli» denominato raddoppio di Orimini, compreso tra le progressive chilometriche 56+600 e 60+000, ha un andamento fortemente condizionato dalle difficoltà orografiche della zona attraversata, che ha imposto un tracciato con una serie di curve e controcurve con raggi variabili da metri lineari 220 a metri lineari 500 ed una pendenza media del 7 per cento.

Al fine di assicurare alla tratta una migliore scorrevolezza e sicurezza della circolazione stradale, l'ANAS, in attesa di una sistemazione definitiva della tratta con adeguamento della sezione stradale dai metri lineari 12,00 circa alla sezione terza delle norme CNR, che consente l'adozione di due carreggiate separate da spartitraffico centrale, che elimina ogni possibilità di scontri frontali tra i veicoli marcianti in direzione opposte, ha realizzato un primo parziale intervento.

Con detto intervento si è provveduto ad integrare la segnaletica orizzontale e verticale per la delimitazione di due sole corsie, una per ogni senso di marcia, in luogo delle vecchie tre, di cui due in salita ed una in discesa, e ciò al fine di non permettere manovre di sorpasso in curva, manovra, che nel passato, si è rivelata molto pericolosa.

Da riscontri effettuati sul tratto in questione si è rilevato infatti che molti automobilisti non rispettano i limiti di velocità imposti dalla segnaletica installata e che l'eccessiva velocità raggiunta dai veicoli in discesa, nella direzione Martina Franca-Taranto, è spesso causa di allargamenti in curva con invasione della corsia opposta.

Dalla realizzazione di detto intervento ad oggi non si sono verificati incidenti.

Il compartimento ANAS di Bari ha inoltre redatto, ad integrazione e completamento di quanto già realizzato, una perizia, in attesa di approvazione da parte del CTAC, per il rifacimento del vecchio tappeto di usura con l'impiego di materiale basaltico che, presentando una migliore scabrezza ed aderenza, assicura una migliore tenuta anche in caso di pioggia per quei veicoli che dovessero affrontare pericolosamente le curve a forte velocità, oltre ogni limite consentito sia dal codice della strada che dalla segnaletica installata.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(9 settembre 1993)

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

che il 17 luglio 1990 a Melfi (Potenza) veniva ucciso il brigadiere dei carabinieri Antonio Cezza, feriti il brigadiere Sergio Taurino e un passante per la cattura di un pluripregiudicato;

che al defunto brigadiere dei carabinieri Antonio Cezza veniva conferita alla memoria la medaglia d'argento al valore militare con decreto presidenziale così epigrafato: «brigadiere dei carabinieri Antonio Cezza, sottufficiale addetto al nucleo operativo e radiomobile di compagnia, appreso che in giardini pubblici della sede era in atto una grave rissa, sebbene libero dal servizio e in abiti civili interveniva prontamente insieme ad altri militari. Intercettato noto pregiudicato armato di fucile e in atteggiamento minaccioso lo affrontava con grande sprezzo del pericolo precedendo i commilitoni. Veniva ferito mortalmente dalla proditoria e ravvicinata azione di fuoco da parte del malvivente a cui aveva intimato la resa. Fulgido esempio di elette virtù militari, altissimo senso del dovere e di generoso altruismo spinti fino al supremo sacrificio. - Melfi (Potenza) 17 luglio 1990»;

che analoga ricompensa di medaglia d'argento veniva concessa al brigadiere Sergio Taurino;

che i genitori del caduto hanno rifiutato la ricompensa di cento milioni, prevista per le famiglie delle vittime del dovere, da loro devoluta in beneficenza;

che l'abnegazione mostrata dal brigadiere Cezza è stata riconosciuta sia a Melfi, dove gli è stato dedicato un monumento, sia a Grumo Appula (Bari) con una medaglia d'oro nel 1991 e una targa nel 1992, sia a Maschito (Potenza), dove la madre dell'eroico brigadiere Cezza ha consegnato la bandiera alla locale nuova caserma dell'Arma, sia dal comune di Trani (Bari) con varie manifestazioni alla memoria, con pubbliche dichiarazioni dell'onorevole Virginio Rognoni, Ministro *pro tempore*, della difesa, e del generale Antonio Viesti, all'epoca comandante dell'Arma,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo, *melius re perpensa*, non ritenga di riesaminare l'episodio *de quo*, perchè sembrerebbe allo scrivente che l'assegnazione della medaglia d'argento al valor militare, concessa al giovane brigadiere Antonio Cezza, laureando in giurisprudenza e prossimo al matrimonio (15 settembre 1990), deceduto all'età di 25 anni, non sia adeguata.

L'interrogante ritiene che vi sia stata una istruttoria carente, illogica e manifestamente ingiusta, che non ha considerato adeguatamente l'azione eroica del giovane brigadiere dei carabinieri Antonio Cezza che ha immolato la vita in difesa dei cittadini e per il prestigio dell'istituzione. Infatti, pur tenendo presente la pericolosità del soggetto, a lui noto quale pluripregiudicato, non ha esitato un solo istante, pur essendo fuori servizio, ad affrontare l'energumeno, armato di fucile, seriamente intenzionato a commettere una strage. Al brigadiere dei carabinieri Antonio Cezza (ucciso da un delinquente) è stata data la stessa ricompensa conferita al commilitone Sergio Taurino, rimasto ferito, nella stessa circostanza, da taluni pallini della rosa di tiro, deviati dal calcio della pistola impugnata dal brigadiere Cezza, che precedeva i colleghi nel dirigersi contro il malvivente, incitandoli, e che proprio per questa ragione perdeva la vita.

Si chiede altresì di sapere se sia vero che al padre del caduto, signor Giovanni Cezza, appuntato dei carabinieri in congedo, sia stata respinta la domanda di pensione privilegiata indiretta per il decesso del figlio, brigadiere dei carabinieri Antonio Cezza, nato a Corsi (Lecce) il 15 febbraio 1964, avvenuto il 22 luglio 1990 per «ferita arma da fuoco regione frontale facciale con arresto cardiocircolatorio, morte», come recitano gli atti amministrativi, perchè dal modello 101 dell'anno 1989 risulta che il richiedente supera il reddito minimo annuo previsto dalla legge per avere diritto alla reversibilità della pensione privilegiata.

(4-02595)

(4 marzo 1993)

RISPOSTA. - A favore del brigadiere Cezza fu avanzata dai superiori gerarchici una proposta di concessione di medaglia d'oro al valor militare «alla memoria» per un fatto di ardimento avvenuto in Melfi (Potenza) il 17 luglio 1990.

Tale proposta fu trasmessa alla commissione militare consultiva per le decorazioni al valor militare che, nella seduta del 12 aprile 1991, si espresse favorevolmente alla concessione di medaglia d'argento, anziché d'oro, al valor militare «alla memoria».

Il provvedimento venne reso esecutivo in data 13 giugno 1991 con l'accoglimento da parte del Ministro *pro tempore* del predetto parere della commissione.

Si rammenta che, come sancito dall'articolo 13 del regio decreto 4 novembre 1932, n. 1423, le determinazioni in fatto di concessioni di decorazioni al valor militare sono inappellabili.

In merito al quesito concernente la pratica di pensione privilegiata del signor Giovanni Cezza, padre del defunto brigadiere Antonio Cezza, si fa presente che l'attribuzione della pensione privilegiata di reversibilità è condizionata - tra i vari requisiti - anche da quello della nullatenenza; nel caso di specie, questa amministrazione in data 28 settembre 1992, con decreto ministeriale n. 105, ha respinto la domanda di pensione presentata dal signor Giovanni Cezza in quanto l'istante, alla data della morte del figlio (22 luglio 1990), è risultato titolare di un reddito complessivo annuo superiore al limite stabilito dalla legge.

Il Ministro della difesa

FABBRI

(20 agosto 1993)

VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che nel 1997 Bari sarà sede dei Giochi del Mediterraneo a cui parteciperanno tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo (e forse per la prima volta israeliani e palestinesi) con 4.800 atleti;

viste le varie proteste circa le condizioni in cui si trova l'aeroporto di Bari-Palese, oggetto di numerose interrogazioni da parte dello scrivente;

rilevato che contro questo stato di cose, protrattosi oramai da troppo tempo, ci sono ora anche i rilievi degli assessori regionali al turismo e ai trasporti della Puglia (si veda «La Gazzetta del Mezzogiorno» dell'8 aprile 1993),

l'interrogante chiede di conoscere se, sulla base di quanto in varie occasioni rilevato, il Ministro in indirizzo non ritenga di dover sollecitamente operare per mettere l'aerostazione di Bari nelle condizioni non solo di svolgere in maniera civile e sicura la propria funzione, ma anche di poter essere nel 1997 all'altezza dell'impegno derivante dal fatto che Bari ospiterà i Giochi del Mediterraneo.

(4-03007)

(20 aprile 1993)

RISPOSTA. - L'aerostazione passeggeri dell'aeroporto di Bari, sistemata nell'edificio aerostazione merci, attualmente non è in grado di sostenere consistenti flussi di traffico, come già fu constatato in occasione della manifestazione «Italia '90».

Nonostante siano state espletate le procedure per l'appalto della nuova aerostazione, la Direzione generale dell'Aviazione civile, sentito il comitato *ex* articolo 5 della legge n. 449 del 1985, non ha ritenuto dimensionalmente adeguato alle necessità il progetto prescelto dalla commissione giudicatrice dell'appalto-concorso appositamente indetto.

Si è quindi prospettata l'opportunità di avviare tempestivamente una nuova procedura per la realizzazione dell'aerostazione in questione, richiedendo il contributo comunitario costituito dai cofinanziamenti del Fondo europeo di sviluppo regionale, coinvolgendo nel processo progettuale e finanziario enti terzi quali la regione Puglia e la società di gestione SEAP, al fine di dare una soluzione definitiva ai problemi succitati.

Attualmente le risorse disponibili possono far fronte, e con qualche difficoltà, solo agli interventi minori già programmati ed a quelle evenienze contingenti ed improvvise che dovessero presentarsi, mentre il progetto dell'aerostazione passeggeri di Bari costituisce uno di quei progetti di valenza internazionale ai quali si annette importanza strategica per l'intero sistema dei trasporti ma che per il momento non possono essere realizzati a causa della scarsità di risorse finanziarie disponibili.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(11 agosto 1993)

VISIBELLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile e di grazia e giustizia.* - Premesso che l'avvocato dello Stato Capogabinetto del Ministro della marina mercantile onorevole Carta risulta prosciolto in istruttoria, con argomentazioni ad avviso dell'interrogante del tutto pretestuose e risibili, nel procedimento n. 3741/92 RG GIP (giudice per le indagini preliminari Trivellini, tribunale di Roma), l'interrogante chiede di

conoscere se l'avvocato Gaudenzio Pierantozzi sia quello stesso avvocato Gaudenzio Pierantozzi che risulta implicato anche in altri procedimenti giudiziari legati alle malversazioni commesse sui fondi assertivamente stanziati per la ricostruzione dell'Irpinia colpita dagli eventi sismici del 1980.

(4-03790)

(9 luglio 1993)

RISPOSTA. - In relazione all'interrogazione indicata in oggetto, sulla base di notizie fornite dall'Avvocatura generale dello Stato, si fa presente quanto segue.

Il procedimento n. 3741/92 RG GIP, al quale si fa riferimento, concerne una imputazione a carico di Mariano Pane, Felice D'Aniello e Gaudenzio Pierantozzi per il reato previsto e punito dall'articolo 323, comma 2, del codice penale, per fatti accaduti a Roma fino al 30 luglio 1985 e relativi ad una fornitura di battelli Pelican offerti dalla Ecolmare come mezzi navali idonei ad assicurare il disinquinamento marino da idrocarburi.

Il pubblico ministero imputava all'avvocato Pierantozzi di aver simulato con l'ispettore capo del Corpo della capitaneria di porto che il ministro Carta fosse contrariato dall'atteggiamento di opposizione degli ufficiali del Corpo al progetto di convenzione tra il Dicastero e l'Ecolmare inducendo l'ammiraglio a non partecipare alla seduta conclusiva del comitato previsto dall'articolo 8 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, sulla difesa del mare.

Il procedimento si è concluso con la sentenza di proscioglimento emessa il 2 dicembre 1992 dal giudice per le indagini preliminari Trivellini del tribunale di Roma.

La sentenza appare correttamente motivata, tant'è che lo stesso pubblico ministero che aveva chiesto il rinvio a giudizio non ha proposto impugnazione.

Il 23 settembre 1993 è fissata l'udienza preliminare innanzi al tribunale di Salerno per altro procedimento penale a carico dell'avvocato Gaudenzio Pierantozzi per i reati di cui agli articoli 319, 479 e 640, capoverso, del codice penale, per fatti commessi nella sua qualità di presidente della commissione di collaudo di uno stabilimento industriale sito in Oliveto Citra, commissione nominata dal Ministro per gli interventi straordinari per il Mezzogiorno. Il Ministro, tuttavia, a seguito di ulteriori verifiche compiute da altri organi dell'amministrazione, ha pienamente condiviso le valutazioni compiute dalla commissione di collaudo per cui ha chiesto all'Avvocatura dello Stato di assumere la difesa dell'avvocato Pierantozzi a norma dell'articolo 44 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio

MACCANICO

(2 settembre 1993)

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

che il compartimento ANAS di Potenza, operando in uno stato di cronica carenza di personale, è in una situazione che vede 2 operatori amministrativi di sesto livello che svolgono mansioni di settimo livello, 31 cantonieri ed operai qualificati di quarto livello che svolgono mansioni di quinto e sesto livello nei servizi amministrativi e 28 cantonieri di quarto livello che svolgono da un minimo di 6 ad un massimo di 16 anni mansioni di capo cantoniere di quinto livello;

che, a seguito di un'arbitraria interpretazione dell'articolo 57 del decreto legislativo n. 29 del 3 febbraio 1993, la direzione del compartimento ANAS in oggetto ha emesso 28 revoche delle mansioni di capo cantoniere facente funzioni sopra specificate;

che tale situazione sta già avendo pesanti ripercussioni sulla funzionalità degli uffici, dal momento che il personale amministrativo di ruolo (14 unità in tutto per il compartimento di Potenza) è in numero ridicolmente basso anche per garantire l'attività minima;

che i provvedimenti presi non solo costituiscono una lesione della dignità dei lavoratori che da lungo tempo esercitano mansioni superiori nell'interesse della collettività, ma soprattutto rischiano di produrre in brevissimo tempo una paralisi totale del servizio ANAS in un settore, quello del compartimento di Potenza, che già tanti disagi presenta per la viabilità stradale, unica vera forma di collegamento con il resto d'Italia,

l'interrogante chiede di sapere:

se l'interpretazione della norma del decreto legislativo citato debba necessariamente avere come conseguenza le revoche in oggetto;

nel caso in cui tale comportamento della direzione dell'ANAS di Potenza non costituisca una inevitabile applicazione della legge, se non si ritenga indispensabile porre in essere tutte le iniziative perchè, in attesa di provvedere all'assunzione di nuovo personale, vengano immediatamente ripristinati nelle precedenti funzioni i dipendenti colpiti da revoca.

(4-02687)

(11 marzo 1993)

RISPOSTA. - Con vari ordini di servizio impartiti nel tempo dal capo compartimento di Potenza sono state conferite, in via temporanea e per far fronte a situazioni di fatto di necessità, le mansioni superiori di capo cantoniere (quinto livello retributivo) a personale ausiliario in possesso della qualifica di cantoniere (quarto livello retributivo).

Com'è noto, l'articolo 57 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, ha limitato l'utilizzazione del dipendente in mansioni superiori ad un periodo non eccedente i tre mesi, con diritto al trattamento economico corrispondente all'attività svolta.

L'assegnazione a mansioni superiori è disposta sotto la personale responsabilità disciplinare e patrimoniale del dirigente preposto all'unità presso cui il dipendente presta servizio.

La direzione generale dell'ANAS, comunque, con decreto aziendale 24 aprile 1993, n. 2005, ha già dato inizio alle procedure previste dal decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1991, n. 385, previste per l'accesso alla quinta qualifica funzionale (profilo professionale di capo cantoniere), al fine di risolvere i problemi funzionali connessi nel settore.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(9 settembre 1993)
