

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 28 novembre al 4 dicembre 1996)

INDICE

| | | | |
|---|----------|---|----------|
| BATTAFARANO ed altri: sull'impiego delle locomotive diesel sulle linee ferroviarie che collegano Taranto con altre città del Sud (4-00489) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) | Pag. 643 | (4-01768) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>) | Pag. 662 |
| BATTAGLIA ed altri: sulla produzione di solfato di potassio (4-00925) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) | 646 | CECCATO: sulla ristrutturazione della USL n. 5 Ovest Vicenza (4-01090) (risp. BINDI, <i>ministro della sanità</i>) | 663 |
| BEDIN: sulla crisi della subfornitura del comparto del tessile-abbigliamento (4-01494) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) | 653 | CÒ: sulla chiusura di alcune stazioni sulla linea ferroviaria Bologna-Verona (4-00484) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) | 665 |
| BONATESTA: sul polo industriale di Civita Castellana (Viterbo) (4-00157) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) | 656 | DE CORATO ed altri: sul quadruplicamento delle linee delle Ferrovie Nord (4-00234) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) | 667 |
| sulla vacanza del posto di procuratore capo del tribunale di Viterbo (4-00504) (risp. FLICK, <i>ministro di grazia e giustizia</i>) | 658 | DEMASI, COZZOLINO: sulla situazione della medicina specialistica poliambulatoriale di competenza della ASL SA/2 (4-00730) (risp. BINDI, <i>ministro della sanità</i>) | 668 |
| BORNACIN: sul trasporto merci su rotaia (4-00336) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) | 659 | GASPERINI: sulla corresponsione di un canone da parte dei possessori di unità da diporto dotati di una stazione radiotelefonica ad onde metriche (4-00580) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) | 670 |
| sull'autotrasporto di merci infiammabili e pericolose (4-00356) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) | 660 | GUERZONI ed altri: sulla Bieffe Medital di Modena (4-01015) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) | 671 |
| CARCARINO ed altri: sulla salvaguardia della zona di San Giusto a Lucera (Foggia) | | sulla vendita delle auto storiche della Maserati (4-02561) (risp. VELTRONI, <i>ministro per</i> | |

| | |
|---|--|
| <i>i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport)</i> Pag. 672 | (4-00584) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) Pag. 682 |
| LAVAGNINI: sulle tariffe dell'abbonamento integrato «Metrebus» (4-00422) (risp. BURLANDO <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 674 | PERUZZOTTI: sulla qualità del parmigiano reggiano DOC venduto all'aeroporto di Fiumicino (4-01193) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) 683 |
| LO CURZIO: sul trasporto ferroviario in Sicilia (4-00314) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 675 | PREIONI: sulla tratta ferroviaria Novara-Varallo Sesia (4-00661) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 684 |
| MANZI, CÒ: sulla elettrificazione della linea ferroviaria Aosta-Torino (4-00563) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 678 | SALVATO: sulla possibilità del cambio di stato giuridico per il personale di polizia penitenziaria impiegato in mansioni non istituzionali (4-01209) (risp. FLICK, <i>ministro di grazia e giustizia</i>) 686 |
| MIGNONE: sull'organizzazione dei Giochi del Mediterraneo a Bari (4-00653) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>) 679 | SARTO: sul personale assegnato alle soprintendenze (4-02439) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>) 687 |
| MILIO: sulla produzione di solfato di potassio (4-00833) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) 647 | SPECCHIA, CURTO: sulla realizzazione della dorsale adriatica (4-00692) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 689 |
| NAPOLI Roberto: sulla assenza di fermate ferroviarie nella frazione di Bellizzi (Salerno) (4-00365) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 681 | ZANOLETTI: sulla mancata consegna delle targhe ripetitrici agricole in provincia di Cuneo (4-00372) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 690 |
| PACE: sulla necessità di un adeguato ufficio postale nella zona di Acilia (Roma) | |

BATTAFARANO, LORETO, BRUNO GANERI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che con l'entrata in funzione dell'orario estivo delle Ferrovie dello Stato i treni in partenza da Taranto per Cosenza-Sibari-Reggio Calabria saranno trazionati da locomotiva diesel, come da annesso grafico:

LISTA TRENI PREVISTI A TRAZIONE DIESEL

| Partenza | Arrivo | Nr. Treno |
|-----------|-----------|-----------|
| Taranto | Cosenza | 2488 |
| Cosenza | Taranto | 2480 |
| Taranto | Sibari | 58610 |
| Sibari | Taranto | 12740 |
| Taranto | Cosenza | 578 |
| Cosenza | Taranto | 580 |
| Taranto | Cosenza | 774 |
| Cosenza | Taranto | 766 |
| Taranto | Cosenza | 2490 |
| Cosenza | Taranto | 2484 |
| Taranto | Catanzaro | 2486 |
| Catanzaro | Taranto | 2482 |
| Taranto | Pisticci | 12600 |
| Taranto | Cosenza | 778 |
| Cosenza | Taranto | 770 |
| Taranto | Sibari | 12614 |
| Sibari | Taranto | 12734 |
| Taranto | Sibari | 12608 |
| Sibari | Taranto | 58670 |

che è stato altresì previsto l'impiego delle locomotive diesel sulla Taranto-Bari e sulla Taranto-Potenza, anch'esse elettrificate;

che l'impiego delle locomotive diesel comporta, sui percorsi con diverse fermate, tempi di percorrenza più lunghi, a causa delle difficoltà di accelerazione;

che ciò determinerà inevitabilmente un disincentivo alla scelta del treno da parte dei viaggiatori e un conseguente ricorso all'uso del mezzo privato e del trasporto pubblico su gomma;

che questa decisione delle Ferrovie dello Stato comporta lo spostamento delle lavorazioni su mezzi elettrici dalle officine manutenzione rotabili di Taranto a quelle di Foggia e Bari,

si chiede di sapere se non si ritenga di intervenire nei confronti delle Ferrovie dello Stato per far modificare decisioni che danneggiano i viaggiatori dell'area ionica-calabrese e le strutture di manutenzione di Taranto.

(4-00489)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. - L'elettrificazione della linea Bari-Lecce, attivata il 2 giugno 1996 con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo, ha comportato l'utilizzazione su tale linea dei mezzi di trazione elettrici, con conseguente recupero e riutilizzo dei mezzi di trazione termici fino a tale data utilizzati sulla tratta stessa.

Considerato che il tratto di linea Sibari-Cosenza non è elettrificato, per cui i treni percorrenti la relazione Taranto-Cosenza necessitano del cambio di trazione nella stazione di Sibari, si è previsto l'utilizzo di mezzi diesel sia sulla Taranto-Cosenza sia sulla Taranto-Catanzaro.

Tale disposizione, oltre ad evitare le soste dei treni nella stazione di Sibari, ha anche permesso una più razionale utilizzazione del personale (14 macchinisti, evitando il taglio delle tratte di condotta a Sibari) ed una migliore organizzazione nelle stazioni di Sibari e Taranto.

Non essendo più necessario effettuare il cambio di trazione a Sibari si è altresì ottenuto un sostanziale equilibrio dei tempi di percorrenza, rendendo, così, del tutto trascurabili (come si rileva dall'allegato 1) i sia pur lievi maggiori tempi di accelerazione dei mezzi termici, rispetto a quelli elettrici.

Dagli accertamenti esperiti dalle Ferrovie dello Stato, relativi alla prima settimana di vigenza del nuovo orario estivo 1996, sulle linee in questione non sono emersi ritardi nella marcia dei treni imputabili alla disposta trasformazione di tipo di trazione.

Infine, in ordine allo spostamento delle lavorazioni su mezzi elettrici dalle officine manutenzione di Taranto a quelle di Foggia e Bari si fa presente che detto spostamento non è correlato in modo alcuno all'utilizzazione dei mezzi termici sulle linee in parola, ma rientra in più ampio piano generale di riorganizzazione del servizio di manutenzione che, tenendo conto delle specifiche vocazioni degli impianti riparatori, è orientato, nella nuova visione dell'organizzazione manutentiva dei rotabili, ad interventi specialistici immediati, pronti ed efficaci, per cui una distinta specializzazione - mezzi elettrici nella OML di Foggia e termici in quella di Taranto - non potrà che incrementare l'economia dei costi generali di manutenzione e l'efficienza delle riparazioni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

ALLEGATO 1

CONFRONTO PERCORRENZE

| Treno | STAZIONE | | ORARIO | | Percorrenza | Treno | STAZIONE | | ORARIO | | Percorrenza | Differenza percorrenza orario estivo orario inv. |
|------------|-------------|------------|----------|--------|-------------|-------------|-------------|------------|----------|--------|-------------|--|
| | di partenza | di arrivo | Partenza | Arrivo | | | di partenza | di arrivo | Partenza | Arrivo | | |
| 2470/2471 | TARANTO | COSENZA | 7.05 | 10.30 | 3,25 | 2488/2489 | TARANTO | COSENZA | 7.13 | 10.30 | 3,17 | - 8 |
| 2462/2463 | COSENZA | TARANTO | 11.25 | 14.48 | 3,23 | 2480/2481 | COSENZA | TARANTO | 11.25 | 14.48 | 3,23 | 0 |
| 8410/12605 | SIBARI | TARANTO | 13.47 | 16.17 | 2,30 | 12740/12609 | SIBARI | TARANTO | 13.47 | 16.18 | 2,31 | 1 |
| 782/783 | TARANTO | COSENZA | 19.30 | 22.08 | 2,38 | 578/579 | TARANTO | COSENZA | 20.53 | 23.42 | 2,49 | 11* |
| 762/763 | COSENZA | TARANTO | 8.00 | 8.28 | 2,28 | 580/581 | COSENZA | TARANTO | 5.30 | 8.09 | 2,39 | 11* |
| 774/775 | TARANTO | COSENZA | 9.30 | 12.08 | 2,38 | 774/775 | TARANTO | COSENZA | 9.35 | 12.08 | 2,33 | - 5 |
| 766/767 | COSENZA | TARANTO | 14.00 | 16.29 | 2,29 | 766/767 | COSENZA | TARANTO | 14.00 | 16.29 | 2,29 | 0 |
| 2472/2473 | TARANTO | COSENZA | 11.20 | 14.35 | 3,15 | 2490/2491 | TARANTO | COSENZA | 11.20 | 14.35 | 3,15 | 0 |
| 2466/2467 | COSENZA | TARANTO | 19.25 | 22.39 | 3,14 | 2484/2485 | COSENZA | TARANTO | 19.25 | 22.42 | 3,17 | 3 |
| 2468/2469 | TARANTO | CATANZ. L. | 5.18 | 9.40 | 4,24 | 2486/2487 | TARANTO | CATANZ. L. | 5.16 | 9.40 | 4,24 | 0 |
| 2464/2465 | CATANZ. L. | TARANTO | 14.25 | 18.40 | 4,15 | 2482/2483 | CATANZ. L. | TARANTO | 14.36 | 18.41 | 4,05 | - 1 |
| 12590 | TARANTO | METAPONTO | 5.57 | 6.50 | 0,53 | 12600 | TARANTO | METAPONTO | 5.53 | 6.47 | 0,54 | 1 |
| 778/779 | TARANTO | COSENZA | 13.30 | 16.08 | 2,38 | 778/779 | TARANTO | COSENZA | 13.30 | 16.08 | 2,38 | 0 |
| 770/771 | COSENZA | TARANTO | 18.00 | 20.32 | 2,32 | 770/771 | COSENZA | TARANTO | 18.00 | 20.31 | 2,31 | - 1 |
| 12612/8419 | TARANTO | SIBARI | 20.08 | 22.40 | 2,38 | 12814/12749 | TARANTO | SIBARI | 20.08 | 22.15 | 2,07 | - 25** |
| 8406/12597 | SIBARI | TARANTO | 7.47 | 10.00 | 2,13 | 12734/12603 | SIBARI | TARANTO | 7.47 | 10.04 | 2,17 | 4 |
| 12602/8413 | TARANTO | SIBARI | 15.46 | 17.58 | 2,14 | 12608/12741 | TARANTO | SIBARI | 15.46 | 18.00 | 2,14 | 0 |

(*) Per il 578 e 580 l'aumento di percorrenza di 11' prescinde dal tipo di trazione nella tratta taranto Sibari, ma è dovuto ad allungamento di percorrenza per motivi rete nella tratta Sibari Cosenza.

(**) La diminuzione della percorrenza al 12614, pari a 25', è dovuta anche alla riduzione della sosta a Metaponto che è passata da 17' a 4'. Pertanto l'effettiva riduzione dei tempi di percorrenza è pari a 12'.

BATTAGLIA, CUSIMANO, MAGNALBÒ, RAGNO, MAGGI, SILIQUINI, MINARDO, CIRAMI, TURINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che dal luglio 1992 è cessata la produzione siciliana del solfato di potassio che costituiva unica fonte nazionale di approvvigionamento dei consumi interni ed alimentava una significativa esportazione nei paesi del Mediterraneo, del vicino e lontano Oriente e del Sud America; l'attività impegnava a regime circa 900 addetti, oltre l'indotto almeno doppio;

che venuta meno quella che era la produzione nazionale i consumi interni sono soddisfatti, a prezzi ormai più elevati, da prodotto importato quasi totalmente dalla Germania; il personale del comparto siciliano rimasto inattivo ha ottenuto, seppure con molti ritardi e non interamente, gli interventi di cassa integrazione a carico dello Stato; da gennaio 1995, poi, quanti hanno compiuto 45 anni di età ricevono dalla regione siciliana all'incirca l'intera retribuzione purchè non lavorino e sino a quando non avranno maturato l'età della pensione; agli altri di età inferiore, in attesa che compiano i 45 anni, la regione siciliana corrisponde la differenza tra la indennità di cassa integrazione guadagni e la intera retribuzione, impiegandoli in lavori definiti socialmente utili ed in realtà privi di qualsiasi reale contenuto;

che causa unica della cessazione di una attività produttiva che di per sè sarebbe prospera e suscettibile di sviluppo è la mancanza nei territori interessati di ogni infrastruttura di tutela ambientale; il compito di realizzare quelle necessarie al funzionamento dell'industria dei sali potassici era stato attribuito con legge regionale n. 8 del 1991 all'assessore alla industria della regione siciliana ed è rimasto totalmente inadempito; inoltre, il compendio produttivo, che in definitiva appartiene al patrimonio della regione siciliana, è rimasto incustodito ed abbandonato a distruzione dato che tutto il personale, il cui costo grava in massima parte sulla regione ed in parte minore sullo Stato, a partire dal direttore per finire agli addetti alla portineria di ciascun impianto, è stato dispensato da qualsiasi prestazione e viene pagato per non lavorare,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali valutazioni i Ministri in indirizzo rendano di un caso, che sembra emblematico, di distruzione di una attività produttiva priva di alternative nazionali, competitiva alla esportazione ed economicamente redditizia;

quali interventi ritengano che il Governo dello Stato possa compiere al fine di impedire la dispersione e la distruzione di un compendio aziendale che ha impegnato cospicui investimenti ed incentivi dello Stato e che comunque interessa l'economia nazionale e quali iniziative intendano assumere al fine di riavviare prontamente la produzione e la realizzazione dei progetti di ampliamento già approvati dallo stesso Ministero con l'assegnazione di congrui contributi spettanti per leggi dello Stato;

se risulti che le circostanze denunciate siano a conoscenza della procura generale e della procura regionale della Corte dei conti e se siano in corso, ovvero ancora da assumere, le iniziative di legge a carico dei pubblici funzionari onorari o effettivi al Cui comportamento attivo ed omissivo sono da ascrivere gli ingenti danni inferti allo Stato ed alla regione;

se, tenuto conto degli interessi coinvolti, sia da ricondurre ad un unico disegno la complessa vicenda che ha fatto venir meno la produzione nazionale di solfato potassico; se e quali iniziative al prefetto di Palermo si intendano demandare, nell'ambito dei poteri speciali che gli sono attribuiti, per rimuovere con atti positivi la condizione di abbandono a distruzione e perdita del compendio aziendale in argomento onde prevenire i pericoli che sono insiti nelle circostanze denunciate;

se si ritenga ammissibile e compatibile con le esigenze di razionalizzazione, se non di contenimento, della spesa pubblica che lavoratori validi e di alta qualificazione professionale siano destinati a rimanere inattivi sino all'età della pensione percependo a carico delle risorse dello Stato e della regione siciliana una retribuzione, loro malgrado, non guadagnata e che vada disperso e distrutto un patrimonio industriale di preminente spettanza pubblica, privo di alternative nazionali e di alta competitività nel mercato internazionale.

(4-00925)

(3 luglio 1996)

MILIO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che dal luglio 1992 è cessata la produzione siciliana del solfato di potassio (impianti minerari di Pasquasia, in provincia di Enna, e di Casteltermeni, in provincia di Agrigento) che costituiva l'unica fonte nazionale di approvvigionamento dei consumi interni ed alimentava una significativa esportazione nei paesi del Mediterraneo, del vicino e lontano Oriente e del Sud America; l'attività impegnava a regime circa 900 addetti, oltre l'indotto almeno doppio, in aree della Sicilia dove, peraltro, si registra il più basso tasso di disoccupazione d'Italia ed il più basso livello di «qualità di vita»;

che, venuta meno la produzione nazionale, i consumi interni sono soddisfatti, a prezzi ormai più elevati, da prodotto importato quasi totalmente dalla Germania, appesantito, in certe fasi, da un notevole aggravio finanziario dovuto al mercato dei cambi; se si pensa, poi, che i solfati potassici si utilizzano pressochè totalmente in agricoltura, come «concime assolutamente naturale», si potrà ben notare quale oggettivo danno si registri per l'economia agricola nazionale;

che il personale del comparto siciliano dei potassici, rimasto inattivo, ha ottenuto, seppure con molti ritardi e non interamente, gli interventi di cassa integrazione a carico dello Stato; dal gennaio 1995, poi, quanti hanno compiuto 45 anni di età ricevono dalla regione sicilia-

na all'incirca l'intera retribuzione «purchè non lavorino» e sino a quando non avranno maturato l'età della pensione; agli altri, di età inferiore, in attesa che compiano i 45 anni, la regione siciliana corrisponde la differenza tra la indennità di cassa integrazione guadagni e la intera retribuzione, impiegandoli in lavori definiti socialmente utili, ma in realtà privi di qualsiasi reale contenuto;

che giova ricordare che il personale tecnico ed amministrativo delle miniere e degli impianti di lavorazione dei potassici siciliani è di elevatissime capacità professionali e costituisce una «risorsa» assolutamente non ripetibile nè ricostituibile in tempi brevi e che non può essere «perduta» rispetto ad una possibile e necessaria ripresa produttiva dell'intero comparto dei potassici;

che causa unica della cessazione di un'attività produttiva che di per sè sarebbe prospera e suscettibile di sviluppo è la mancanza nei territori interessati di ogni infrastruttura di tutela ambientale (impianti di depurazione, rete fognante); il compito di realizzare quelle necessarie al funzionamento dell'industria dei sali potassici era stato attribuito con legge regionale n. 8 del 1991 all'assessore all'industria della regione siciliana ed è rimasto totalmente inadempito; inoltre il compendio produttivo, che in definitiva appartiene al patrimonio della regione siciliana, è rimasto incustodito ed abbandonato a distruzione dato che tutto il personale, il cui costo grava in massima parte sulla regione ed in parte minore sullo Stato, dal direttore agli addetti alla portineria di ciascun impianto, è stato dispensato da qualsiasi prestazione e viene pagato per non lavorare o impiegato in «lavori socialmente utili» che però non prevedono la manutenzione e la cura degli impianti,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di tale situazione, molto emblematica, di distruzione di un'attività produttiva priva di alternative nazionali, competitiva alla esportazione ed economicamente redditizia;

quali interventi ritengano di poter adottare al fine di impedire la dispersione e la distruzione di un compendio aziendale che ha impegnato cospicui investimenti ed incentivi dello Stato e che interessa l'economia nazionale e quali iniziative intendano assumere al fine di riavviare prontamente la produzione e la realizzazione dei progetti di ampliamento già approvati dallo stesso Ministero dell'industria con l'assegnazione di congrui contributi previsti dalla legge dello Stato;

se risulti che le circostanze denunciate siano a conoscenza della procura generale e della procura regionale della Corte dei conti e se risultino iniziative assunte a carico dei pubblici funzionari onorari o effettivi al cui comportamento attivo ed omissivo sarebbero da ascrivere gli ingenti danni inferti allo Stato ed alla regione;

se, tenuto conto degli interessi coinvolti, sia da ricondurre ad un unico disegno la complessa vicenda che ha fatto venir meno la produzione nazionale di solfato potassico;

se e quali iniziative si intenda demandare al prefetto di Palermo, nell'ambito dei poteri che gli sono attribuiti, per rimuovere con atti positivi la condizione di abbandono a distruzione e perdita del compendio

aziendale in argomento onde prevenire i pericoli che sono insiti nelle circostanze denunciate;

se si ritenga ammissibile e compatibile con le esigenze di razionalizzazione e di contenimento della spesa pubblica che lavoratori validi e di alta qualificazione professionale siano destinati a rimanere inattivi sino all'età della pensione percependo a carico delle risorse dello Stato e della regione siciliana una retribuzione, loro malgrado, non guadagnata e che vada disperso e distrutto un patrimonio industriale di preminente spettanza pubblica, privo di alternative nazionali e di alta competitività nel mercato internazionale.

(4-00833)

(27 giugno 1996)

RISPOSTA. (*) – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

L'attività estrattiva nella regione autonoma della Sicilia rientra tra le competenze esclusive della regione a statuto speciale e le miniere fanno parte del demanio regionale. Esse sono pertanto amministrare dai competenti organi regionali e controllate dal competente Corpo regionale delle miniere.

In particolare, a partire dalla fine del 1980 la coltivazione dei giacimenti siciliani di sali alcalini nell'ambito delle varie miniere esistenti (Petralia, Pasquasia, Milena, Realmonte e Racalmuto) è stata affidata dalla regione alla Società italiana sali alcalini-Italkali spa, che è una società, appositamente costituita, con partecipazione maggioritaria (51 per cento) dell'Ente minerario siciliano e gestione operativa affidata ai privati (49 per cento).

L'intervento del Ministero dell'industria è stato perciò limitato al solo campo agevolativo delle leggi di politica mineraria (legge n. 752 del 1982 e successive modifiche ed integrazioni, legge n. 246 del 1984, legge n. 41 del 1989 e legge n. 221 del 1990) che, trovando applicazione sull'intero territorio nazionale, prescindono dalla competenza amministrativa, statale o regionale, sulle attività minerarie.

In linea generale è da segnalare che nell'ambito delle leggi di politica mineraria è stata iniziata da più di un decennio, sul piano nazionale, un'azione di sostegno al settore estrattivo, che ha avuto l'effetto positivo di protrarre nel tempo l'attività produttiva delle miniere in crisi gestionale e/o di favorire, mediante ristrutturazioni, il ritorno a condizioni di economicità, evitando in tal modo la chiusura traumatica delle attività colpite da crisi strutturale o congiunturale, con conseguenti alti costi sociali.

Più recentemente, a seguito delle leggi n. 41 del 1989 e n. 221 del 1990, gli interventi dello Stato sono stati diretti anche a favorire la realizzazione di attività economiche sostitutive di quelle minerarie dismesse

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

o in corso di dismissione, al fine di alleviare la grave crisi occupazionale conseguente agli esodi minerari.

In tale contesto, anche l'attività mineraria siciliana, primariamente incentrata nella coltivazione di salgemma e di sali potassici, è stata beneficiaria di importanti interventi agevolativi, qui di seguito descritti.

Ai sensi della legge n. 246 del 1984, sono stati liquidati, nel 1986, contributi in conto capitale per interventi di ristrutturazione, pari a circa 1.667 milioni per la miniera di Realmonte ed a circa 7.209 milioni per la miniera di Pasquasia.

Con decreto ministeriale del 1989 sono stati poi concessi contributi, in conto interessi, per programmi di investimento, ai sensi dell'articolo 12 della legge n. 752 del 1982, alla miniera di Realmonte per un importo di 8.130 milioni di lire ed alla miniera di Pasquasia per un importo di 13.377 milioni di lire. I relativi finanziamenti sono stati erogati dal Banco di Sicilia e sono attualmente in corso di ammortamento, con interessi a carico dello Stato.

Con vari decreti ministeriali emanati negli anni 1991-1993 ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 752 del 1982 sono stati inoltre concessi alla società Italkali contributi in conto capitale per il mantenimento in fase produttiva ed il ripiano delle perdite di gestione, per complessivi 10.627,5 milioni, di cui 10.043,5 milioni per la miniera di Realmonte (con riferimento agli anni 1989-1992) e 584 milioni per la miniera di Racalmuto (con riferimento agli anni 1990 e 1991). Di tali contributi risultano in atto liquidati soltanto 7.780 milioni circa.

Per quanto concerne i programmi di ricerca mineraria operativa, di cui all'articolo 9 della legge n. 752 del 1982, la società Italkali ha ottenuto la concessione di contributi per complessivi 13.747,5 milioni di lire relativamente alle unità minerarie di Pasquasia e di Realmonte ed agli anni 1988-1991. Tuttavia, attualmente risultano liquidati soltanto 1.280 milioni circa, mentre sono stati revocati contributi per 6.855 milioni.

La società Italkali, che aveva beneficiato anche di un contributo di circa 11.296 milioni per l'esecuzione di ricerche operative all'estero (Ucraina) ai sensi dell'articolo 17 della citata legge, ha successivamente rinunciato al programma.

Infine, in Sicilia è stato anche finanziato alla società Italkali un programma di ricerca mineraria di base, ai sensi dell'articolo 4 della stessa legge, con una convenzione stipulata nel dicembre 1993 tra il Ministero dell'industria e la stessa società, per un importo di circa 1.094 milioni, a fronte del quale è stata finora liquidata, con decreto ministeriale 12 giugno 1996, soltanto la cifra di circa 189 milioni relativa ai primi due stati di avanzamento.

Il problema della risistemazione degli addetti esuberanti a seguito di programmi di ristrutturazione è stato poi affrontato negli ultimi anni mediante gli interventi finanziari previsti dalle leggi n. 41 del 1989 e n. 221 del 1990 a favore di nuove attività economiche sostitutive di quelle minerarie in crisi.

Gli interventi in parola, deliberati dal CIPI nelle sedute del 20 dicembre 1991 e del 3 agosto 1993, hanno riguardato 4 progetti della società Italkali, da realizzarsi nel comune di Pasquasia (Enna), per com-

plessivi 60.736 milioni di investimento e 30.368 milioni di contributi. Tali progetti, ove fossero compiutamente realizzati, dovrebbero rendere disponibili circa 90 posti di lavoro per i minatori esodati.

In realtà, la situazione in atto è la seguente:

1) stabilimento di produzione di nitrato di potassio: contributo concesso con decreto ministeriale 20 dicembre 1991, termine per l'ultimazione 20 dicembre 1995 a seguito di proroga biennale, investimento complessivo lire 13.600.000.000 contributo concesso lire 6.800.000.000, nessuna anticipazione liquidata;

2) stabilimento di produzione di cloruro di sodio (fase 1): contributo concesso con decreto ministeriale 20 dicembre 1991, termine per l'ultimazione 20 dicembre 1995 a seguito di proroga biennale, investimento complessivo lire 9.224.000.000, contributo concesso lire 4.612.000.000, nessuna anticipazione liquidata;

3) stabilimento di produzione di cloruro di potassio: contributo concesso con decreto ministeriale 28 dicembre 1993, termine per l'ultimazione 28 dicembre 1995, investimento complessivo lire 23.602.000.000, contributo concesso lire 11.801.000.000, nessuna anticipazione liquidata;

4) stabilimento per arricchimento di minerali: contributo concesso con decreto ministeriale 28 dicembre 1993, termine per l'ultimazione 28 dicembre 1995, investimento complessivo lire 14.310.000.000, contributo concesso lire 7.155.000.000, nessuna anticipazione liquidata.

Fino all'aprile 1996 l'Italkali non aveva comunicato - nè aveva compiuto alcuno dei relativi adempimenti - l'avvio dei lavori di realizzazione di nessuno dei quattro progetti di investimento ammessi a contributo: per tale inerzia del beneficiario, il Ministero aveva avviato l'istruttoria relativa all'eventuale revoca dei provvedimenti di concessione dei contributi suddetti.

A seguito di tale attivazione del Ministero, l'Ente minerario siciliano - subentrante all'Italkali nei titoli minerari tra i quali quello attinente la miniera di Pasquasia - ha presentato istanza di proroga dei termini previsti dai decreti ministeriali di concessione relativi ai primi tre dei quattro progetti sopra descritti. Il Ministero dell'industria, comunque, rilevando i limiti posti dalla stessa legge n. 221 del 1990 per l'ultimazione degli investimenti finanziati, sta svolgendo la necessaria istruttoria in merito, valutando la richiesta alla luce di quanto consentito dalla normativa, nonchè della necessità di tenere presenti i termini di perenzione amministrativa dei fondi impegnati a favore dei citati progetti di attività sostitutive.

A tale proposito, recentemente l'assessorato all'industria della regione siciliana è intervenuto presso l'amministrazione sostenendo la richiesta di concessione di una «congrua proroga», al fine di concertare con altro soggetto (società SORIM spa, a capitale interamente regionale) l'effettiva realizzazione delle attività sostitutive ammesse a contributo.

Per quanto concerne le cause che hanno indotto l'interruzione delle attività di coltivazione gestite dalla Italkali presso la miniera di Pasquasia, il Ministero dell'industria può affermare, sulla base degli elementi conoscitivi disponibili, che nel corso del 1990 l'esaurimento delle risor-

se idriche ha comportato l'arresto degli stabilimenti di trattamento e delle unità minerarie accessorie.

Gravi problemi sono insorti anche in ordine allo smaltimento dei rifiuti di tipo industriale, liquidi e solidi, in relazione alle necessità di tutela ambientale.

Su tali importanti problematiche, che richiedono rilevanti investimenti, interventi sul territorio e certezze operative, possono verosimilmente essersi determinate confusioni ed incertezze nei rapporti tra l'azionista privato e l'azionista di emanazione regionale (Ente minerario siciliano).

Trovarebbe così giustificazione la situazione descritta nel testo dell'interrogazione e a fronte della quale il Ministero dell'industria ritiene che l'unica possibile soluzione consista nella pronta realizzazione da parte del competente assessorato all'industria di tutti quei lavori infrastrutturali occorrenti al corretto funzionamento dell'industria dei sali alcalini, nel rispetto dei vincoli di natura ambientale, e relativi agli impianti idrici, fognari e di smaltimento dei reflui.

A tale scopo dovrebbero essere utilizzate le risorse all'uopo già destinate dalla stessa regione con la legge regionale 1° febbraio 1991, n. 8.

Per quanto riguarda l'ulteriore interruzione delle attività presso la miniera di Pasquasia verificatasi nel luglio 1992, questa è stata determinata dai ritardi nell'applicazione degli impegni legislativi e finanziari recati dalla legge regionale 1° febbraio 1991, n. 8, emanata per rimuovere le cause che ostavano alla ripresa produttiva verificatasi nel 1990.

Inoltre nel novembre 1993 l'Italkali dichiarava l'indisponibilità a riavviare la produzione di sali potassici nella miniera di Pasquasia, a seguito della sentenza emessa dal pretore di Enna il 10 dicembre 1993.

A tale riguardo, sulla base di informazioni rese dal Ministero dell'interno, si precisa che con la predetta sentenza il pretore, accertato che lo stabilimento di Pasquasia scaricava nel fiume Marello con continuità acque reflue con altissima concentrazione di cloruri e solfati, ha condannato per reati ambientali commessi prima del 1990 il presidente ed il consigliere delegato dell'Italkali, il direttore della miniera di Pasquasia ed il presidente dell'Ente minerario siciliano. Successivamente, con provvedimento del dicembre 1994 è stato sospeso per due mesi l'intero consiglio di amministrazione della società e nel gennaio 1995 l'assessore regionale all'industria ha emanato il decreto di decadenza della concessione mineraria denominata Pasquasia.

Pertanto, alle problematiche sopra descritte si aggiungono, quindi, a seguito della suddetta sentenza, problemi di tutela ambientale connessi allo smaltimento dei rifiuti di tipo industriale, solidi e liquidi.

Tuttavia, ad oggi, il conflitto tra l'azionista di emanazione regionale (Ente minerario siciliano) e l'azionista privato non è risolto e l'intera vicenda - che ha determinato il fermo da quattro anni del settore di sali potassici e gravi problemi occupazionali - è oggetto di indagine da parte della procura della Repubblica di Palermo che ha richiesto al giudice per le indagini preliminari, nello scorso mese di luglio, il rinvio a giudizio degli amministratori pubblici (governo regionale, Ente minerario si-

ciliano, Istituto per l'industria dei sali potassici ed affini) e privati (Italkali).

Relativamente al comparto dei sali alcalini si precisa, infine, che lo stesso, ancorchè gestito con competenze esclusive dalla regione, riguarda minerali che sono classificati di prima categoria dalla vigente legge mineraria (articolo 2 del regio decreto n. 1443 del 1927) e che, inoltre, essendo stati dichiarati dal CIPE (4 dicembre 1990) minerali di rilevante interesse per il paese ai fini dell'applicazione delle leggi di politica mineraria, hanno beneficiato degli ingenti interventi contributivi sopra elencati.

Infine, non si è a conoscenza di alcuna iniziativa allo stato adottata dalla procura regionale della Corte dei conti nei confronti di pubblici funzionari eventualmente responsabili della situazione denunciata nel testo dell'interrogazione.

In conclusione, il Ministero dell'industria non può che concordare con la necessità di una positiva soluzione della crisi determinatasi a carico di un comparto minerario di grande rilevanza sul piano nazionale, quale è certamente quello dei sali alcalini siciliani, soluzione da perseguire tenendo conto dei limiti delle proprie competenze istituzionali.

*Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato e per il turismo*

BERSANI

(21 novembre 1996)

BEDIN. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Considerato:

che la subfornitura nella filiera del tessile-abbigliamento sta subendo una crisi determinata non tanto dalla tendenza alla delocalizzazione della produzione verso i paesi a basso costo della manodopera, fenomeno peraltro accettabile nel libero mercato, quanto dalle modalità distorte con cui questo fenomeno avviene: produzione in paesi extracomunitari nei quali lo sfruttamento minorile e la mancanza di condizioni di sicurezza sono tollerate, cucitura dell'etichetta «made in Italy» sul capo finito, concorrenza sleale da parte del molto lavoro sommerso;

che il comparto tessile-abbigliamento rappresenta una quota significativa della subfornitura realizzata da imprese artigiane, prive di tutela specifica nei confronti della posizione dominante della committenza, che non è obbligata al contratto scritto e dilata a dismisura i pagamenti a centoventi e anche centottanta giorni;

che nella sola provincia di Padova sono a repentaglio duemila aziende con circa novemila addetti, come dimostra il fatto che nei primi quattro mesi di quest'anno si è registrata una caduta dell'occupazione del 5,8 per cento e la previsione per i prossimi mesi è di arrivare ad una diminuzione del 7,8 per cento,

si chiede di sapere:

se non si ritenga urgente mettere in atto i provvedimenti di seguito elencati, utili a salvaguardare la qualità del prodotto «made in Ita-

ly» e con essa migliaia di posti di lavoro altamente specializzati e qualificati:

a) obbligo di apporre sugli indumenti prodotti in subfornitura appositi marchi identificativi del produttore, in modo da renderli facilmente riconoscibili per il consumatore finale;

b) obbligo che il marchio «made in Italy» o «prodotto interamente in Italia» sia posto esclusivamente sui capi interamente lavorati nel nostro paese;

c) introduzione di un marchio «prodotto realizzato in condizioni moralmente accettabili», sull'esempio di quanto ha già fatto la Svizzera, sul quale far convergere il consenso della comunità internazionale;

se non si ritenga necessario:

a) che le imprese operanti in subfornitura possano pagare l'Iva al momento dell'incasso della fattura o, almeno, che il committente sia obbligato a pagare l'imposta subito;

b) che la normativa *antitrust* sia applicata per garantire una maggiore equità nei rapporti contrattuali di subfornitura, facendo rientrare in tale disciplina tutte quelle pratiche per cui i committenti, approfittando della loro posizione di forza, scaricano sui subfornitori i problemi di liquidità, di organizzazione del lavoro, di approvvigionamento e stoccaggio dei prodotti.

(4-01494)

(30 settembre 1996)

RISPOSTA. — Le difficoltà economico-produttive in cui versano le piccole imprese, artigianali ed industriali, operanti nel settore del tessile e dell'abbigliamento, spesso come contoterziste, sono da tempo all'attenzione del Ministero dell'industria che sta operando, sul piano interno, per una disamina approfondita degli aspetti del fenomeno.

Lo scrivente ha, infatti, in programma l'istituzione di un «tavolo tecnico» di consultazione permanente con tutte le parti interessate, sede dove potrebbero essere esaminati i problemi oggetto dell'interrogazione, fra i quali quelli relativi alla contabilità ed alla fatturazione.

Al contempo, sul piano comunitario, questa amministrazione opera per sensibilizzare i competenti servizi della Commissione dell'Unione europea.

La crisi che investe il settore in questione è da imputare essenzialmente a scelte di politica economico-commerciale attuate dalle grandi imprese del settore, che hanno da tempo delocalizzato al di fuori del mercato comune europeo, ed in particolar modo fuori dal mercato italiano, molte attività produttive attinenti al processo di lavorazione dei prodotti dell'abbigliamento.

Ciò soprattutto per motivi di costi in quanto le aree produttive marginali al mercato comune, segnatamente i paesi dell'Est europeo, nonché i paesi del Sud-Est asiatico, India, Pakistan, eccetera, notoriamente hanno un costo del lavoro estremamente più basso di quello europeo e, ovviamente, di quello italiano.

Il processo di delocalizzazione all'estero di attività produttive del settore tessile-abbigliamento è stato in parte nel passato favorito anche da una normativa comunitaria essenzialmente voluta da alcuni *partner* comunitari quali la Germania, la Danimarca, il Regno Unito e i paesi del Benelux che hanno preferito, per motivi di ordine commerciale, trasferire nei paesi sopra menzionati talune lavorazioni attraverso il meccanismo del traffico del perfezionamento passivo (TPP) cioè quelle operazioni consistenti nel lavorare e trasformare in un paese terzo merci temporaneamente esportate dalla Comunità per reimportarle nella medesima sotto forma di prodotti compensatori (si vedano i Regolamenti CEE n. 2291/72 e n. 636/82).

Circa due anni or sono in sede comunitaria, in occasione della revisione della normativa in questione, l'Italia, appoggiata da Francia, Grecia, Spagna e Portogallo, ha cercato di introdurre taluni correttivi che tenessero conto delle peculiarità del settore tessile italiano, costituito per più del 70 per cento da piccole aziende con meno di 15 dipendenti, correttivi che recepiti hanno drasticamente ridotto le operazioni di traffico di perfezionamento all'estero nel settore del tessile e dell'abbigliamento (si veda il Regolamento CEE n. 3036/94).

Si è infatti ritenuto, fra l'altro, che il beneficio del regime del TPP debba essere accordato soltanto a persone fisiche e giuridiche stabilite nella Comunità, per le quali devono comunque ricorrere le condizioni previste dall'articolo 2, comma 2, dello stesso Regolamento (come, ad esempio, l'obbligo di fabbricare nella Comunità prodotti simili a quelli risultanti dalla lavorazione di merci che hanno costituito oggetto delle operazioni di perfezionamento e di realizzare nel proprio stabilimento i principali processi di fabbricazione su tali prodotti) ed è stato introdotto un principio di proporzionalità tra le operazioni di perfezionamento passivo da autorizzare annualmente nei riguardi di un produttore tessile richiedente ed il volume della produzione effettuata, in ambito comunitario, dallo stesso operatore economico nell'anno precedente, così che la diminuzione del livello di produzione dell'anno precedente, connessa all'effettuazione di operazioni di perfezionamento, può comportare per l'operatore una riduzione proporzionale del diritto precedentemente acquisito.

Il processo di crisi, quindi, che oggi investe il settore del tessile e dell'abbigliamento nazionale si situa in un'ottica transnazionale, tanto è vero che gli ultimi rapporti della Commissione europea sul settore hanno per il passato quantificato in circa 800.000 addetti le perdite occupazionali del tessile-abbigliamento europeo e preannunciato per i prossimi 13 anni un ulteriore calo occupazionale della stessa dimensione.

In relazione a quanto sopra, il Ministero dell'industria si è fatto recentemente promotore in sede comunitaria di una serie di iniziative volte ad attirare l'attenzione dell'Esecutivo sulla necessità di realizzare interventi concreti a favore del tessile-abbigliamento europeo.

A tale riguardo sono state ottenute concrete assicurazioni che prevedono, nel corso di quest'anno, l'istituzione di specifici gruppi *ad hoc* di lavoro per il tessile-abbigliamento comunitario, rappresentativi anche di esponenti dell'amministrazione nazionale e degli stessi imprenditori

del settore, allo scopo di mettere a punto, con i competenti servizi della Commissione, un pacchetto di misure a sostegno delle imprese del settore che includerebbero anche la possibilità di disciplinare, attraverso l'istituzione di apposite clausole sociali, lo sfruttamento del lavoro minorile ed altro in quei paesi esportatori di tessili a basso costo, prioritari nell'esercitare una concorrenza sleale.

Un ulteriore obiettivo perseguito da questa amministrazione è quello di creare le premesse concrete affinché in sede comunitaria, in occasione della prossima tornata dei negoziati multilaterali nel settore, si pervenga in modo definitivo al rispetto delle regole e discipline in materia di traffici internazionali del tessile-abbigliamento, recepite nell'ultima conclusione del negoziato Uruguay Round.

Per gli ulteriori aspetti che riguardano la tutela del marchio «made in Italy», si fa presente che la materia è disciplinata da due atti internazionali: la Convenzione di Parigi per la protezione della proprietà industriale del 20 marzo 1883 e l'Accordo di Madrid per la repressione delle indicazioni di provenienza false o fallaci del 14 aprile 1891, ratificati dallo Stato italiano con legge 4 luglio 1967, n. 676. I paesi che aderiscono a dette Convenzioni sono tenuti ad impedire l'utilizzazione diretta o indiretta di un'indicazione falsa relativa alla provenienza del prodotto e all'identità del produttore, fabbricante o commerciante.

Si ha comunque motivo di ritenere che le false indicazioni di origine vengano apposte in paesi che non hanno sottoscritto le Convenzioni in questione, per cui non è facile chiedere ai Governi interessati di intervenire in proposito a tutela del prodotto italiano; dall'altra parte, si ha l'impressione che, più che di illecita apposizione di marchio «made in Italy», si possa parlare in molti casi di lavorazioni finali effettuate all'estero su prodotti semilavorati in Italia.

Converrà, comunque, tenere presente che la normativa doganale in vigore consente, quando ricorrano le condizioni, di procedere al sequestro delle merci «contraffatte».

Esistono, infine, le norme dei codici civili e penali italiani in materia di concorrenza sleale che prevedono adeguate sanzioni penali e civili; sono possibili di conseguenza, in quanto previste non soltanto dalle suddette convenzioni ma anche dalla nostra legislazione interna, azioni giudiziarie di interdizione di commercializzazione, di sequestro dei prodotti in questione e di risarcimento dei danni.

*Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato e per il turismo*

BERSANI

(21 novembre 1996)

BONATESTA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che il polo industriale di Civita Castellana (Viterbo) rappresenta una realtà produttiva presente da almeno cinquant'anni nella bassa Tuscia;

che tale comprensorio monoproduttivo, tutto centrato sulla ceramica, sui sanitari e sulle stoviglie, interviene sul mercato con il 40 per cento (per i sanitari) e con il 60 per cento (per le stoviglie) della produzione nazionale;

che il prodotto venduto all'estero è pari ad una quota del 35 per cento (per i sanitari) e del 55 per cento (per le stoviglie);

che la crisi occupazionale interessa moltissime industrie singolarmente prese;

che le relazioni sindacali in tema di «occupazione e sviluppo» lasciano trasparire oggettive ed allarmanti difficoltà nel perseguimento di accordi risolutivi,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per il sostegno all'occupazione nel comprensorio suddetto;

se non si intenda procedere al suo inserimento – con specifica procedura di revisione dei criteri e dei parametri in base ai quali sono individuate le aree oggetto degli interventi agevolativi – nella politica comunitaria di sostegno alle regioni più deboli attraverso cui l'Unione europea interviene con gli apporti dei fondi strutturali, in special modo dell'obiettivo n. 2 (sostegno delle aree industriali in declino).

(4-00157)

(22 maggio 1996)

RISPOSTA. – In merito ai quesiti posti nel testo dell'interrogazione, diretti a conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per il sostegno all'occupazione nel polo industriale di Civita Castellana (Viterbo) e se non si intenda procedere al suo inserimento nella politica comunitaria di sostegno alle regioni più deboli con gli apporti dei fondi strutturali, in special modo dell'obiettivo n. 2 (sostegno delle aree industriali in declino), si fa presente quanto segue.

Per quanto riguarda gli interventi a sostegno dell'occupazione (a parte il riferimento alle competenze del Ministero del lavoro), non risultano esistere incentivazioni finanziarie particolari per il settore ceramico riguardanti il polo di Civita Castellana.

Si ricorda, inoltre, che – a seguito dell'entrata in vigore della legge 6 febbraio 1996, n. 52 (legge comunitaria 1994) – è stato possibile provvedere agli adempimenti connessi all'articolo 44 della legge stessa ed ai nuovi istituti introdotti per la tutela della ceramica artistica, tradizionale e di qualità.

Al riguardo si fa presente che con decreto ministeriale 15 luglio 1996, n. 506, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 228 del 28 settembre 1996, è stato emanato il regolamento di attuazione della legge 9 luglio 1990, n. 188, recante tutela della ceramica artistica e tradizionale e della ceramica di qualità.

Per ciò che attiene al secondo quesito si fa presente che, proprio recentemente, l'Unione europea, a seguito di lunghe e difficili trattative che hanno coinvolto le regioni italiane, ha approvato il piano, valido fino al 2000, delle zone rientranti nell'obiettivo n. 2.

In pratica sono state riconfermate le stesse zone del piano precedente con due sole varianti proposte dalla regione Lombardia e dalla regione Emilia-Romagna.

Si ritiene impossibile, allo stato attuale, prevedere una qualsiasi procedura di revisione dei criteri e dei parametri che hanno portato all'attuale individuazione delle zone in questione.

*Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato e per il turismo*

BERSANI

(21 novembre 1996)

BONATESTA. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso: che presso la procura della Repubblica del tribunale di Viterbo è vacante il posto di procuratore capo;

che, ad eccezione di un breve periodo di applicazione del dottor Gennaro, l'ufficio è, di fatto, scoperto da oltre quattordici mesi, con conseguenze inevitabili per il sovraccarico di processi in capo ai sostituti e per la mancanza di direttive concordate tra gli stessi;

che, presso la presidenza dello stesso tribunale, dalla decorrenza della pensione, per raggiunti limiti d'età, del dottor Speranza, l'incarico è rimasto privo di titolare;

che, conseguentemente, la prima sezione (civile e penale) del tribunale è sempre incompleta e spesso integrata da magistrati onorari; che l'intero tribunale sta soffrendo da circa diciotto mesi dell'assenza di una guida, punto di riferimento indispensabile per avvocati, magistrati, impiegati e cittadini;

che per una rotazione di ruoli che appare anomala sono sempre state assegnate al presidente decine di cause civili, congelate *sine die*,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per risolvere la situazione di precarietà in cui si trova il tribunale di Viterbo e se, inoltre, riterrà opportuno procedere ad un'indagine conoscitiva per accertare eventuali responsabilità.

(4-00504)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che il Consiglio superiore della magistratura, con delibere rispettivamente del 20 luglio e 9 ottobre 1996, ha conferito al dottor Luigi Di Gennaro l'incarico di presidente del tribunale di Viterbo e al dottor Giancarlo Armati quello di procuratore della Repubblica presso il medesimo tribunale.

Con la recente nomina del dottor Armati l'organico magistratuale della procura presso il tribunale di Viterbo – che consta, oltre al procuratore, di due sostituti – risulta integralmente coperto.

Con l'insediamento del dottor Di Gennaro alla presidenza del tribunale succitato (la presa di possesso è del 15 ottobre 1996), l'organico

magistratuale dell'ufficio giudiziario in questione presenta un solo posto di giudice scoperto sugli otto previsti (è, altresì, presente un presidente di sezione).

Il conferimento dei due incarichi ora menzionati, nell'assicurare una stabile direzione agli uffici interessati, fa, oggi, venir meno le comprensibili ragioni di preoccupazione esternate dall'onorevole interrogante.

Il Ministro di grazia e giustizia

FLICK

(27 novembre 1996)

BORNACIN. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e per le aree urbane e del commercio con l'estero.* – Premesso:

che, secondo studi realizzati da associazioni di settore, il trasporto merci su rotaia attraverso i valichi alpini raggiungerà la saturazione delle strutture esistenti entro il 1998, a fronte di una previsione di completamento del nuovo collegamento ferroviario veloce Torino-Lione intorno all'anno 2010;

che attualmente il 50 per cento del commercio del nostro paese con l'estero transita attraverso le Alpi e di tali transiti il 45 per cento avviene con la modalità ferroviaria, con la previsione di un incremento dei volumi di traffico del 70 per cento nei prossimi 15 anni;

che appaiono pertanto necessari interventi urgenti quali la realizzazione di nuovi tunnel ferroviari verso Svizzera ed Austria, paesi che peraltro perseguono da tempo politiche restrittive nei confronti del trasporto merci su strada, parallelamente ad un miglioramento degli *standard* qualitativi del trasporto merci su rotaia;

che particolarmente necessari sono, a detta dei sopracitati studi di previsione, investimenti quantificabili in circa 2.000 miliardi per il raddoppio del numero dei treni merci attualmente viaggiante sulla direttrice del Brennero tra Italia ed Austria e di circa 20.000 miliardi per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario sulla medesima direttrice,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere per scongiurare il rischio di paralisi e saturazione delle direttrici ferroviarie di valico alpine, in mancanza del cui sviluppo si vanificherebbero gli sforzi da tempo ritenuti indispensabili per diminuire l'eccessiva incidenza del trasporto merci su strada, penalizzante per l'intero sistema economico nazionale, e si vedrebbe l'Italia sempre più emarginata dalla rete europea del trasporto merci ferroviario e nel suo complesso.

(4-00336)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Il miglioramento dei collegamenti con l'Europa rappresenta uno dei principali obiettivi dei programmi di sviluppo delle Ferro-

vie dello Stato spa, considerato che i treni merci tra l'Italia e i paesi confinanti sono giornalmente oltre 350, per un totale di oltre 40 milioni di tonnellate di merce scambiata all'anno.

A fronte dell'incremento generalizzato degli scambi tra i diversi paesi europei e delle restrizioni al traffico stradale imposte da Austria e Svizzera, è possibile prevedere un notevole incremento della domanda di trasporto per ferrovia; per questo motivo il potenziamento del sistema dei valichi ferroviari alpini è da tempo all'attenzione.

In tale contesto emerge la necessità di migliorare i collegamenti con le altre reti ferroviarie europee sia potenziando i transiti attuali sia realizzando nuovi collegamenti veloci.

Nel contratto di programma 1994-2000, che prevede la realizzazione di investimenti per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete e degli impianti ferroviari, sono inclusi, nel medio periodo, notevoli interventi in gran parte in corso di esecuzione sui transiti attuali e sulle linee ad essi afferenti. Al completamento di tali interventi sarà possibile, quasi, raddoppiare l'attuale potenzialità complessiva dei valichi alpini, consentendo, tra l'altro, lo scambio con i paesi confinanti di circa 650 treni merci al giorno.

Invece, per assorbire completamente i maggiori traffici ipotizzati nel lungo periodo, le Ferrovie prevedono la realizzazione, con tempi e modalità da concordare con gli altri paesi interessati, del nuovo asse tra Lione e Torino (per il quale è già stata costituita la GEIE italo-francese Alpetunnel, con il compito di sviluppare studi e analisi sulla fattibilità tecnico-economica del progetto del nuovo collegamento ferroviario, di quello del Gottardo e di quello del Brennero).

Con la attuazione dei programmi di medio e lungo periodo sarà possibile incrementare il traffico merci per ferrovia di circa il 170 per cento, con positivi effetti economici per l'Italia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

BORNACIN. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che il 1° luglio 1995 è entrata in vigore la normativa ADR in merito alle misure di sicurezza per l'autotrasporto di merci infiammabili e pericolose;

che presso gli uffici ADR della Motorizzazione civile non risultano disponibili gli elenchi di classificazione delle varie merci per gradi di pericolosità;

che in tale situazione di confusione ed incertezza gli autotrasportatori, in particolare quelli operanti nella vezione del collettame, quali i corrieri espressi, che movimentano merci di grande varietà qualitativa, rischiano di sottoporre i veicoli di proprietà loro e dei

sub-vettori a costosissime modifiche che all'atto pratico potrebbero risultare non necessarie;

che d'altra parte la mancata effettuazione di dette modifiche espone gli autotrasportatori in questione al rischio di contravvenzioni e, in caso di incidente, di mancato risarcimento del carico da parte delle società assicurative,

si chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda attuare per porre rimedio ad un problema che reca grave nocuo-mento agli operatori di un settore così importante per l'occupazione e l'intera economia nazionale.

(4-00356)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. - La legge 12 agosto 1962, n. 1839, e successive modifi-cazioni ed integrazioni, ha stabilito che il trasporto internazionale deve avvenire nel rispetto delle norme previste dall'Accordo ADR.

Non risultano ulteriori modifiche in materia per cui nulla è innova-to dal 1° luglio 1995 rispetto a quanto già avviene fin dal 1962.

L'articolo 1 della legge 15 luglio 1970, n. 579, ha stabilito che, ai fini del trasporto su strada in campo nazionale, sono considerati materia-li pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati al citato accordo europeo ADR. Tale disposizione è integralmente riportata nel comma primo dell'articolo 168 del nuovo codice della strada.

La classificazione delle merci pericolose è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* nel 1985, come pure i successivi emendamenti all'ADR, l'ultimo dei quali è contenuto nel supplemento ordinario n. 41 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 13 aprile 1995.

L'Accordo ADR in lingua italiana, edizione 1993, è stato diffuso ad uso interno presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile. Inoltre, secondo impegni assunti dalla Unione europea, entro il corrente anno sarà disponibile un testo completo delle norme ADR anche in lin-gua italiana, che costituisce l'allegato alla direttiva n. 94/55/CE.

Tale direttiva, concernente l'adeguamento tra gli Stati membri della Unione europea delle norme relative al trasporto di merci pericolose su strada, ha stabilito che le norme contenute nell'Accordo ADR vengono estese al trasporto nazionale anche al fine di garantire più elevati livelli di sicurezza. Peraltro, rispetto alla norma già esistente, con tale direttiva, non vengono sostanzialmente innovate le condizioni di trasporto, ma vengono definiti ed integrati particolari aspetti tecnici ai fini della sicu-rezza, introducendo più precisi riferimenti nella documentazione di trasporto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

CARCARINO, CÒ, MANZI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che a Lucera (Foggia), nella zona di San Giusto, dove si sta costruendo una diga sul fiume Celone, si sono avuti recentemente importanti ritrovamenti archeologici;

che si tratta di una basilica paleocristiana del sesto secolo dopo Cristo e di un'azienda per la lavorazione del vino del primo secolo dopo Cristo, di 400 metri quadrati circa di mosaico a cerchi concentrici ed a losanghe, di un battistero con tombe e di una decina di orci interrati, epigrafi e resti di colonne;

che il sito assume un'importanza storica notevole perchè era il punto di confluenza dei tratturi delle transumanze di epoca romana con la via che collega il Sannio con l'antica città di Arpi presso Foggia e quindi con il mare a Siponto;

che la zona, che doveva essere un villaggio e che è stata semidistrutta dagli scavi (si spera inconsapevolmente!) del consorzio di bonifica, che sta costruendo una diga appunto sul fiume Celone, sarebbe distrutta irrimediabilmente insieme a tutti i ritrovamenti archeologici quando fosse ricoperta dalle acque dell'invaso se non si apportassero modifiche nella esecuzione della diga;

considerato che per permettere la continuazione degli scavi il professor Volpe, per conto dell'università di Bari, ha ricevuto 30 milioni dall'amministrazione provinciale di Foggia, 22 milioni dal comune di Lucera e 20 milioni dalla soprintendenza ai beni archeologici della Puglia;

valutato:

che il luogo assumerebbe un'importanza fondamentale dal punto di vista turistico in quanto con la diga esso diventerebbe una «zona umida» e quindi adattissima ad attività agrituristiche che si potrebbero coniugare con il turismo culturale che è la primaria direttrice dei flussi turistici che si dirigono verso Lucera e dintorni;

che il ritrovamento di San Giusto rappresenta una tessera preziosa nel già ricchissimo patrimonio archeologico della Capitanata, definito dallo stesso Ministro per i beni culturali del precedente Governo come la vera e propria risorsa per un nuovo sviluppo dell'intera provincia di Foggia, purtroppo a lungo saccheggiata e depauperata dall'opera di speculatori e dall'indifferenza delle istituzioni che hanno ignorato quanto avrebbe potuto essere importante per la ricchezza di quelle popolazioni una risorsa culturale come quella dei giacimenti archeologici che oggi potrebbe arricchirsi di una vera e propria perla come la basilica paleocristiana reperita, definita dal professor Francesco Grelle del dipartimento degli studi classici e cristiani dell'università di Bari come «un complesso molto ricco ed articolato che non ha confronto; è una delle cose più singolari che abbiamo individuato. È un vero gioiello» (rivista «Archeo» n. 4 dell'aprile 1994), e un villaggio, stazione che ingloba la villa romana di epoca imperiale, quasi certamente il Praetorium Lauvrianum indicato dalla Tabula Peutingeriana, una carta stradale della metà del quarto secolo,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere per salvare e valorizzare gli importanti reperti archeologici di San Giusto di Lucera senza peraltro mortificare gli interessi del consorzio di bonifica nè mutare le finalità dei lavori di costruzione della diga che possono essere salvaguardate attraverso modifiche apportabili al progetto iniziale.

(4-01768)

(18 settembre 1996)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si premette che la soprintendenza archeologica di Taranto ha attivato, sin dalla scoperta, ogni iniziativa utile alla conoscenza dell'area archeologica di San Giusto.

Le evidenze archeologiche straordinarie acquisite nel corso delle indagini, eseguite con il contributo finanziario dell'amministrazione provinciale di Foggia e del comune di Lucera, impongono ora la realizzazione di un programma di completamento degli scavi e di salvaguardia del complesso antico.

Già dal 14 ottobre 1996 sono stati intrapresi i lavori di consolidamento e protezione dei mosaici con fondi ordinari del Ministero; nel contempo proseguirà, d'intesa con l'Università di Bari, l'azione di sensibilizzazione e di ricerca di collaborazioni per la realizzazione di un progetto di conservazione e valorizzazione dell'area archeologica di San Giusto.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(29 novembre 1996)

CECCATO. — *Al Ministro della sanità.* — Premesso che lo scrivente concorda con il processo di razionalizzazione della sanità italiana il quale prevede non solo responsabilità e competitività tra le varie USL ma anche la soppressione di alcuni ospedali di piccola entità, il cui rapporto costi-benefici e qualità-garanzie al cittadino non è favorevole o rispondente ai nuovi parametri;

considerato che lo scrivente ha pertinenza per il collegio elettorale ricadente nel territorio dell'USL n. 5 Ovest Vicenza e che nell'ambito della USL stessa è sindaco del paese di Montecchio Maggiore che con i suoi ventimila abitanti e le sue sedicimila aziende può essere definito a buon titolo città;

rilevato che nella suddetta USL sono presenti quattro ospedali ben attrezzati, data la grande concentrazione industriale e la presenza di notevoli malattie dovute all'inquinamento;

considerato inoltre che, a fronte della scheda regionale che prevedeva la chiusura di due ospedali, il direttore generale rispondeva con un progetto condiviso da tutti i sindaci della relativa conferenza, il quale

prevedeva una ristrutturazione dei servizi attribuendo, anzichè operarne la chiusura, dei ruoli specifici a ciascun ospedale;

evidenziato che la ristrutturazione policentrica, infatti, rispondeva a requisiti di efficienza, razionalità ed economicità, evitando inoltre ingenti investimenti che dovrebbero essere fatti sui due ospedali previsti, mantenendo e non smantellando gli altrettanti investimenti recentemente fatti negli ospedali destinati alla chiusura;

constatando con estrema amarezza la chiusura a tale progetto da parte della giunta regionale, preferendosi seguire la strada del declassamento di due stabilimenti ospedalieri, quindi anche con ingenti spese per l'adattamento dei rimanenti due,

l'interrogante chiede di sapere quali siano stati i criteri di economicità, razionalità e qualità adottati dall'assessore regionale per arrivare alla qualificazione di generale per l'ospedale del vicino paese di Arzignano e di distrettuale per quello di Montecchio Maggiore; a tale scopo si informa che gli ospedali in questione sono sempre stati considerati per dimensione e ruolo paritetici e gravitano, rispettivamente, su due città pressochè identiche per numero di abitanti e concentrazione industriale, che l'ospedale di Arzignano è situato in posizione collinare, non servito da mezzi pubblici e lontano 7 chilometri dal nodo viario più importante, rappresentato dalle strade statali n. 11 e n. 246 e dall'autostrada A4, che invece l'ospedale di Montecchio Maggiore è situato alla confluenza delle predette statali ed ha un proprio casello autostradale e che recentemente sono stati fatti grossi investimenti per il pronto soccorso (data la posizione strategica), sale operatorie nuove e centro di rianimazione relativo e parecchio terreno è disponibile per eventuali espansioni.

(4-01090)

(10 luglio 1996)

RISPOSTA. – Per apprendere le ragioni che hanno indotto la regione Veneto a qualificare «ospedale generale» la struttura ospedaliera di Arzignano (Vicenza) e ad assegnare a quella di Montecchio Maggiore (Vicenza) il ruolo di «ospedale distrettuale», questo Ministero ha attivato il commissariato del Governo presso quella regione.

Dai dati in tal modo pervenuti, forniti dalla giunta regionale del Veneto, risulta che l'assessorato competente ha dovuto procedere all'elaborazione di una proposta di revisione delle dotazioni ospedaliere sia pubbliche che private, già delineate con una serie di provvedimenti attuativi della legge regionale n. 39 del 1993, fra cui ultimo la deliberazione della giunta regionale n. 2223 del 1995, al fine di poter consentire l'adeguamento della rete ospedaliera regionale a quanto indicato dalla normativa contenuta nella legge 28 dicembre 1995, n. 549 (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica) e, in particolare, all'articolo 2, comma 5, prima parte, della legge in argomento, che ha imposto alle regioni, nell'ambito della ristrutturazione della loro rete ospedaliera, l'adozione di uno *standard* di dotazione media di 5,5 posti-letto per 1.000 abitanti, di cui una quota pari all'1 per mille riservata alla riabilitazione ed alla lungodegenza post-acuzie.

La proposta in tal senso elaborata dall'assessorato alla sanità, concernente la riduzione e razionalizzazione delle strutture ospedaliere per acuti e la contestuale individuazione e l'incremento di quelle per degenti post-acuti, e altresì le nuove schede di dotazione ospedaliera pubblica e privata, è stata approvata dalla giunta regionale con provvedimento n. 57/CR del 25 giugno 1996. Attualmente essa risulta all'esame della V commissione consiliare.

Proprio nella deliberazione n. 57/CR è contenuta la proposta di assegnare all'ospedale di Arzignano il ruolo di «ospedale generale» e a quello di Montecchio Maggiore le funzioni di «ospedale distrettuale».

Questa scelta, oltre a costituire il debito adempimento di disposizioni normative nazionali, fra cui ultime quelle contenute nella recente legge 18 luglio 1996, n. 382 (che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 17 maggio 1996, n. 280, recante disposizioni urgenti nel settore sanitario), rappresenta una fase ulteriore rispetto a quanto già previsto con i precedenti provvedimenti attuativi della legge regionale n. 39 del 1993, ove venne stabilito – in quanto appariva come la scelta più economica e razionale – di concentrare in uno stabilimento ospedaliero le attività chirurgiche, materno-infantili e di terapia intensiva, mantenendo nell'altro la specifica funzione medico-riabilitativa.

D'altro canto, proprio la legge n. 382 del 1996, nel modificare integralmente il citato comma 5 dell'articolo 2 della legge n. 549 del 1995, ha fissato, alle date del 31 dicembre 1996 e del 31 dicembre 1999, rispettivamente, i termini entro cui ciascuna regione deve provvedere – con apposito atto programmatico di carattere generale, anche a stralcio del piano sanitario regionale – a ristrutturare la rete ospedaliera e a completarne la riorganizzazione.

La stessa legge n. 382 del 1996 ha stabilito, nei confronti delle regioni che entro il 31 dicembre 1996 non abbiano adottato il dovuto atto programmatico, l'applicazione, a decorrere dall'anno 1997 e fino alla data di adozione di tale atto, di una riduzione, pari al 2 per cento, della quota spettante in base alla ripartizione del fondo sanitario nazionale.

Analoghe riduzioni sono previste per le regioni nel caso del mancato rispetto del termine concesso per il completamento della ristrutturazione della propria rete ospedaliera.

Il Ministro della sanità

BINDI

(28 novembre 1996)

CÒ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: che la direzione delle Ferrovie dello Stato spa ha proceduto alla soppressione di alcuni tratti nonché alla chiusura di alcune stazioni sulla linea ferroviaria Bologna-Verona;

che tale soppressione ha creato e crea fortissimi disagi ai lavoratori e agli studenti pendolari da e verso Bologna;

considerato:

che sono già stati approvati i piani di raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Brennero nonchè l'aumento delle corse all'interno dell'area metropolitana bolognese;

che i provvedimenti adottati delle Ferrovie dello Stato spa sono in aperta contraddizione con i piani di potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Brennero già approvati,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non ritenga urgente e indifferibile intraprendere idonee iniziative nei confronti dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato per sollecitare la revoca dei provvedimenti adottati e l'immediato ripristino della frequenza delle corse nonchè dell'utilizzo delle stazioni soppresse sulla tratta ferroviaria Bologna-Verona.

(4-00484)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – L'orario estivo entrato in vigore il 2 giugno 1996 ha introdotto una nuova offerta di servizi di carattere commerciale per i treni interregionali della linea Bologna-Verona; nel nodo di Verona è stato introdotto un sistema di coincidenze con i treni della linea Milano-Venezia.

Da quella data il nodo di Bologna ha previsto una diversa disponibilità di ricevimento dei treni, in particolare nella fascia oraria delle 8; in tale quadro il treno regionale 11447, in arrivo nel precedente orario alle ore 8,13, è stato posticipato alle ore 8,33.

In un incontro tenutosi presso la direzione regionale del trasporto locale dell'Emilia-Romagna tra i rappresentanti degli enti locali dei comuni della linea ed i pendolari è stata esaminata la nuova situazione determinata dalle variazioni degli orari che comportavano disagi per i pendolari di Crevalcore e San Giovanni in Persiceto.

In tale sede si è ritenuto opportuno stabilire fermate del treno espresso E 289 «Brenner Express» Monaco-Verona – Porta Nuova (6,00)-Bologna (7,50)-Firenze – Santa Maria Novella (9,10) anche nelle stazioni di Mirandola, San Felice sul Panaro, Crevalcore e San Giovanni in Persiceto nel periodo 10 giugno-3 agosto e dal 2 al 28 settembre limitatamente ai giorni lavorativi.

Il nuovo orario invernale ha ripristinato il precedente orario del treno regionale 11447, accogliendo in tal modo le richieste dei pendolari e degli enti locali.

Non è possibile, invece, introdurre variazioni negli orari dei treni interregionali perchè legati alla situazione delle coincidenze nel nodo di Verona Porta Nuova ed al sistema di offerta cadenzata.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

DE CORATO, CARUSO Antonino, SERVELLO, MANTICA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – In relazione ai lavori in zona Sempione (Milano) per il quadruplicamento delle linee delle Ferrovie Nord;

premessò:

che le strade limitrofe a detti lavori di ampliamento sono inagibili da parecchio tempo anche in relazione al fatto della sospensione di detti lavori;

che il 22 maggio 1996 una cinquantina di abitanti ha pacificamente invaso il consiglio di zona chiedendo al presidente Nicola Fortuna di far rimbalzare la loro protesta al comune di Milano, alle Ferrovie Nord ed a tutti gli enti interessati alla questione;

visto:

che le strade chiuse costituiscono grande disagio per gli stessi abitanti e per chi arriva alla Fiera di Milano da fuori; infatti, ci si ritrova innanzi ad un cantiere fermo ed in compenso bisogna ingegnarsi, tra una via e l'altra, a trovare un'uscita;

che in questa zona è attivo uno dei grandi cantieri milanesi, aperto nel 1990 e sempre da chiudere, che doveva provvedere al raddoppio dei binari nel tratto compreso tra la stazione milanese delle Ferrovie Nord Cadorna e la Bovisa;

che detti lavori si protrarranno oltre la Bovisa sino a raggiungere Saronno ed in seguito Busto Arsizio; infatti questa via sarà di collegamento con l'aeroporto della Malpensa;

che il traffico e l'inquinamento si sono concentrati in maniera vistosa visto il blocco delle vie Massena e Domodossola;

che via Domodossola è aperta in un senso di marcia mentre totalmente chiuse sono via Ferruccio e via Filelfo;

che l'impatto ambientale di questa opera preoccupa notevolmente gli abitanti di questa zona, che non transigono soprattutto sull'abbandono dei cantieri al cui riguardo non si è avuta nessuna risposta;

che il responsabile delle Ferrovie Nord ha assicurato che i ritardi si limiteranno a poco tempo poichè il blocco è stato fatto per la richiesta da parte delle Ferrovie Nord della revisione dei costi per le nuove opere da compiere;

che infatti i lavori del primo lotto costituiranno il raddoppio dei binari da Cadorna a corso Sempione escluso, e la creazione di una stazione a Domodossola;

che resta dunque solo il tratto Sempione, che per poter ripartire necessita di una nuova gara d'appalto,

si chiede di sapere quali interventi urgenti intenda adottare riguardo la ripresa e la continuazione dei lavori evitando così il perdurare dei cantieri fantasma in una zona delicata ed economicamente importante per la metropoli milanese.

(4-00234)

(23 maggio 1996)

RISPOSTA. – I lavori sospesi, relativi al quadruplicamento della tratta ferroviaria Cadorna-Corso Sempione, finanziati con i fondi di cui alla

legge 22 dicembre 1986, n. 910, articolo 2, comma 3, sono stati affidati dalla Ferrovia Nord Milano esercizio spa al Consorzio Confemi con convenzione stipulata in data 14 giugno 1990.

Sullo schema di convenzione di affidamento dei lavori e della progettazione esecutiva si è espresso favorevolmente il Consiglio di Stato con parere n. 790/90 in data 29 agosto 1990.

Con il suddetto parere il Consiglio di Stato aveva prescritto che, analogamente a quanto avvenuto per lo schema di convenzione, anche per i singoli atti integrativi, che disciplinano la realizzazione dei singoli stralci progettuali nelle varie fasi esecutive, doveva essere acquisito il parere del supremo Consesso.

L'approvazione ministeriale degli stralci progettuali esecutivi si è conclusa nell'autunno dell'anno 1995, mentre i relativi atti integrativi sono stati stipulati entro la fine dello stesso anno.

Non è stato possibile autorizzare la consegna dei lavori relativi alle opere previste negli ultimi atti integrativi sopra citati, in quanto si è ancora in attesa del parere del Consiglio di Stato sugli atti stessi.

La mancata attivazione di questi ultimi lavori non consente di procedere alla ripresa dei lavori già iniziati e sospesi, relativi ai cavalcaferrovia cui si fa riferimento nell'interrogazione parlamentare, per il fatto che gli interventi sono realizzabili unicamente per fasi interrelate e programmate a causa della necessità del mantenimento dell'esercizio ferroviario.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(27 novembre 1996)

DEMASI, COZZOLINO. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso: che organizzazioni di categoria lamentano lo stato di abbandono della medicina specialistica poliambulatoriale a Salerno di competenza della ASL SA/2;

che, nonostante le assicurazioni fornite in corso di riunione sindacale, tali preoccupazioni sembrano suffragate dal disinteresse che la ASL SA/2 mostrerebbe nei confronti di investimenti idonei ad incrementare la produttività;

che tale disinteresse si sostanzierebbe nel mancato ammodernamento di apparecchiature e tecnologie idonee ad una medicina specialistica moderna;

che, addirittura, in attesa di attuazione di poli oncologici sarebbero lasciati inattivi apparecchi per la diagnostica e la prevenzione che, invece, potrebbero essere utilmente impiegati nella poliambulatorietà specialistica;

che questa situazione, aggravata dalla fatiscenza dei locali riservati alla diagnostica, non consente una corretta libera scelta da parte dei pazienti;

che perfino i bilanci consuntivi 1995 sarebbero stati contestati da un sindacato in quanto avrebbero erroneamente evidenziato un *deficit* notevole sulla base del quale si potrebbe pervenire ad un giudizio di antieconomicità gestionale;

che da tutto quanto in narrativa sembrerebbe emergere la volontà di compressione della specialistica ambulatoriale pubblica da parte della AS SA/2;

che già si è registrata la chiusura di due poliambulatori cittadini,

si chiede di conoscere:

quali iniziative si intenda prendere, anche di tipo ispettivo, per garantire la presenza di poliambulatori specialistici pubblici sul territorio di competenza della ASL SA/2;

se non si ritenga utile una conferenza dei servizi anche per accertare le linee di programma e allontanare le perplessità che il contestato bilancio consuntivo 1995 ingenera nella popolazione e negli operatori sanitari e parasanitari.

(4-00730)

(27 giugno 1996)

RISPOSTA. – Sullo specifico problema prospettato con l'atto parlamentare in esame, questo Ministero deve rispondere necessariamente sulla base degli elementi di valutazione di competenza regionale, chiesti attraverso quel Commissariato del Governo.

Si è appreso, al riguardo, che già da alcuni mesi sono state superate le difficoltà (derivanti dalla mancanza di un «monte orario» nei distretti sanitari di recente istituzione), attraverso la «pubblicazione» della disponibilità di talune ore di specialistica ambulatoriale – nei diversi distretti della azienda sanitaria locale Salerno 2 – dopo che le rappresentanze sindacali degli specialisti ambulatoriali (in particolare il SUMAI) e i direttori sanitari avevano raggiunto un accordo riguardo alle branche specialistiche da potenziare.

La direzione sanitaria dell'ASL SA/2 afferma, peraltro, che sono già in atto le procedure di gara relative alle apparecchiature e alle tecnologie a tal fine occorrenti. Poichè la stessa azienda si trova in una fase di ristrutturazione o di costruzione *ex novo* dei propri centri di assistenza, si sta provvedendo, in base al nuovo assetto organizzativo, alla collocazione nonchè all'impiego delle apparecchiature al momento inutilizzate, frutto di precedenti acquisti da parte delle unità sanitarie locali oggi disciolte e confluite nella ASL.

Quanto al *deficit* di alcune branche specialistiche – contestato dalle organizzazioni sindacali – il direttore sanitario afferma d'aver evidenziato tale carenza sulla base di quanto dedotto dalla relazione a firma dei dirigenti competenti del distretto n. 96 di Salerno e che, comunque, la divergenza con il SUMAI è oggi superata.

Le prestazioni specialistiche in precedenza erogate dai tre (e non due) poliambulatori, successivamente chiusi, sono oggi comunque assicurate da altri due poliambulatori (situati in due zone strategiche del di-

stretto n. 96 di Salerno), che anzi, nell'ottica della razionalizzazione delle risorse, si considerano rispondenti al fabbisogno degli assistiti e con migliore capacità di accoglienza rispetto ai presidi soppressi.

Il Ministro della sanità

BINDI

(28 novembre 1996)

GASPERINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che i possessori di unità da diporto hanno l'obbligo di dotarsi di una stazione radiotelefonica ad onde metriche (VHF) e, quindi, di corrispondere un canone di gestione alla SIRM (Società italiana radio marittima);

che dai diportisti, attraverso proprie associazioni, è stata da tempo sollevata la questione relativa alla necessità di limitare la dotazione della stazione VHF al traffico di sicurezza, in considerazione del fatto che il suo utilizzo non è legato ad un traffico commerciale;

che, in conseguenza di ciò, i possessori di unità da diporto non dovrebbero corrispondere alcun canone;

che il decreto ministeriale n. 232 del 21 gennaio 1994, abrogativo del decreto ministeriale 15 settembre 1977, non dà risposte definitive alle problematiche sollevate, in quanto all'articolo 24 è prevista solo l'eventualità della suddetta limitazione al traffico di sicurezza, mentre nulla è disposto in merito alla soppressione del canone di gestione, l'interrogante chiede di sapere:

le motivazioni per le quali, a distanza di due anni, il Ministro non abbia ancora adottato il regolamento di concerto con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di cui all'articolo 24;

quali siano le sue intenzioni rispetto all'assoluta necessità di delineare un quadro normativo che sia un riferimento certo per i numerosi praticanti la navigazione da diporto;

se il Ministro non ritenga quantomeno insufficienti le disposizioni contenute nel suddetto decreto n. 232 del 1994 il cui spirito, invece, sembra voler prendere in considerazione le problematiche sollevate dai diportisti;

quali misure intenda adottare al fine di venire incontro alle legittime aspettative degli operatori che chiedono di evitare un «balzello» inutile ed ingiusto, dal momento che anche il Ministro, come si legge da recenti notizie apparse sulla stampa, considera il canone in questione illegittimo e ne auspica l'abolizione.

(4-00580)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. – Il decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della direttiva n. 94/25CE in materia di progettazione, costru-

zione e messa in esercizio delle unità da diporto, nell'articolo 18 ha recepito completamente le aspettative degli utenti sia con riferimento alla tipologia di dotazione radio (VHF) sia relativamente alla corresponsione del canone, in quanto, a determinate condizioni, non vi è obbligo dell'affidamento in gestione dell'apparato radio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

GUERZONI, ALBERTINI, CÒ, CORTELLONI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e della sanità.* – Posto che i rappresentanti della proprietà dell'azienda Bieffe Medital di Modena (località Baggiovara) – rilevata da detto gruppo multinazionale solo nel 1990 e che con 41 dipendenti, in gran parte donne, fortemente professionalizzati, produce soluzioni farmaceutiche ed ospedaliere – hanno annunciato la cessazione delle attività ed il licenziamento di tutti i lavoratori a partire dalla metà del mese in corso;

considerato che la cessazione delle attività di detta azienda risulta sorprendente poichè lo stabilimento è stato oggetto di recente di investimenti e le attività produttive che ivi si svolgono (confezioni in flaconi, fiale, sacche, anestetici e soluzioni per nutrizione parenterale, attività di ricerca e sviluppo per nuovi prodotti) non risultano incontrare difficoltà di mercato;

tenuto conto del fatto che la chiusura del menzionato stabilimento, a cui si oppongono sindacati e lavoratori con proteste e scioperi, preoccupa fortemente la comunità e le istituzioni locali per il venir meno di una quota significativa di posti di lavoro occupati da donne e per la inevitabile dispersione di un nucleo di professionalità altamente qualificate in un'area territoriale nella quale la Bieffe Medital risulta la sola azienda in campo farmaceutico e perciò essenziale per quella differenziazione produttiva del territorio che è perseguita con determinazione dal movimento sindacale e dalle locali istituzioni di governo per le maggiori garanzie di continuità produttiva e occupazionale che essa assicura;

avuta notizia che la preannunciata chiusura della Bieffe Medital di Modena è stata preceduta dalla cessazione delle attività di altre entità dello stesso gruppo a Calenzano (Prato) e a Mazzo (Sondrio), mentre altre ancora, come a Milano, sembrano minacciate di una stessa sorte;

a conoscenza che, nonostante la cessazione di attività, il *trend* di fatturato del gruppo, al quale contribuisce significativamente la Bieffe Medital di Modena, risulterebbe tutt'altro che intaccato cosicchè la richiesta chiusura dello stabilimento modenese, come del resto confermato dalla stessa rappresentanza della proprietà, sarebbe motivata solo dalle strategie produttive e di mercato del gruppo con indifferenza per le conseguenze sociali ed economiche sul territorio che esse

provocano e per il destino di un patrimonio produttivo-tecnologico e imprenditoriale rilevante;

avuta attenzione al fatto che la Bieffe Medital Group – che oltre ad avere diversi stabilimenti e depositi in Italia, con 420 dipendenti, è presente in Spagna, Paesi Bassi, Francia, Belgio, Svizzera, Tunisia e Antille olandesi e sembra in procinto di estendere le proprie attività in Russia e in Cina – è controllata dalle società multinazionali Clark e Pigal,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario intervenire immediatamente per richiedere un confronto tra il Ministero dell'industria e la Bieffe Medital Group, con la partecipazione dei sindacati, degli enti locali e delle regioni interessate, affinché la strategia produttiva e di mercato di detto gruppo multinazionale non danneggi l'economia e l'occupazione di aree territoriali importanti del nostro paese;

se, posto quanto sopra richiesto, il Ministro dell'industria non ritenga di intervenire presso la Bieffe Medital Group affinché vengano sospese le decisioni di cessazione delle attività nello stabilimento di Modena e negli altri interessati ad analoga richiesta almeno fino alla conclusione del confronto sulle strategie e la presenza imprenditoriale produttiva del gruppo in Italia.

(4-01015)

(9 luglio 1996)

RISPOSTA. – In merito al problema sollevato nel testo dell'interrogazione si fa presente che in data 22 luglio 1996 è stato siglato dai rappresentanti della ditta Bieffe Medital spa e dalle organizzazioni sindacali di settore un verbale di accordo i cui contenuti essenziali sono i seguenti.

La data di chiusura dello stabilimento di Baggiovara di Modena – decisa nell'ambito di una razionalizzazione del sistema produttivo dell'azienda – è stata fissata al 31 dicembre 1996. Conseguentemente a quella data 30 lavoratori saranno posti in mobilità, intendendosi effettuato a quell'epoca il periodo di preavviso contrattualmente previsto, mentre per altri 7 lavoratori è prevista la collocazione presso un'unità di stoccaggio prodotti, in fase di ultimazione e ubicata sempre in provincia di Modena.

*Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato e per il turismo*

BERSANI

(21 novembre 1996)

GUERZONI, DE ZULUETA, MORANDO, PASSIGLI, MAZZUCA POGGIOLINI, FIORILLO, D'URSO, BUCCIARELLI, ALBERTINI, CÒ, CORTELLONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai*

Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport, della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Con riferimento alla notizia resa pubblica secondo la quale la società West srl di Tortona (Alessandria), facente capo ad un gruppo finanziario inglese, avrebbe intenzione di vendere all'estero a partire dal prossimo dicembre, avvalendosi della casa d'aste Brooks di Londra, le 19 auto storiche e il primo motore progettato e costruito dal «marchio» Maserati, che costituiscono la «filiera» rappresentativa della vicenda storica dello stesso «marchio», insediato a Modena dal 1937, ed esposta al pubblico fino al luglio scorso;

tenuto conto che si tratta di prototipi ormai unici, i soli esistenti che possano ancora documentare una parabola creativa dell'ingegno umano-imprenditoriale, tecnologica, artistica (disegno industriale) e sportiva-protagonista nel mondo nel campo dell'auto e dello sport;

avuta considerazione al fatto che la dispersione di un sedimento culturale così significativo rappresenta una eventualità grave e tale da richiedere al Governo e alla pubblica amministrazione l'attivazione di ogni iniziativa volta a sventarla poichè tra l'altro tale deprecabile accadimento sarebbe precluso dalla stessa costituzione del progettato museo dell'auto con allocato centro di documentazione, iniziativa quanto mai appropriata se si considera che il territorio modenese può ben definirsi di eccellenza sullo stesso piano mondiale per l'auto sportiva e da competizione in quanto ivi hanno avuto origine le grandi «marche» storiche – dalla Stanguellini alla Ferrari, dalla Maserati alla Bugatti e alla Lamborghini – la più gran parte delle quali sono ancora operanti, e se parimenti si ha attenzione al fatto che la «produzione» di queste «officine» è stata ed è ancora decisiva sia per l'evoluzione tecnologica della motoristica e dell'auto in generale che per la formazione professionale ed imprenditoriale di tanti dipendenti che via via hanno attivato e attivano proprie autonome iniziative imprenditoriali;

dopo quanto sopra ricordato e con riferimento all'appello rivolto in questi giorni al Governo dal sindaco di Modena e dalla sovrintendenza ai beni culturali, storici e artistici di Modena e Reggio Emilia,

si chiede di sapere quali iniziative e provvedimenti urgenti si intendano adottare affinché le già richiamate auto storiche Maserati non lascino il territorio nazionale e siano acquisite quale parte costitutiva del patrimonio storico, culturale, industriale e artistico indisponibile della nazione, da porre a disposizione per la sua conservazione ed affinché possa essere fruibile, anche per attività didattiche, l'annunciato costituendo museo dell'auto.

(4-02561)

(24 ottobre 1996)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, con la quale viene chiesto al Ministero per i beni culturali e ambientali di adottare provvedimenti a tutela della collezione di auto storiche della Maserati, della quale si paventa la dispersione mediante

vendita all'asta, si premette che questo Ministero è ben consapevole della rilevanza che tale collezione riveste per la città di Modena costituendone testimonianza dello sviluppo industriale e tecnologico, che ha consentito alla città di diventare, negli anni Cinquanta e Sessanta, la capitale mondiale delle automobili da corsa prima e delle automobili da gran turismo poi.

Al riguardo si deve far rilevare purtroppo che la normativa vigente a tutela del patrimonio artistico e storico, di cui alla legge 1° giugno 1939, n. 1089, non consente di vincolare la collezione in questione in quanto non sussiste nella fattispecie la condizione prevista dal comma 3 dell'articolo 1 della sopracitata legge che permette di assoggettare al regime di tutela solo le opere la cui esecuzione risalga ad oltre cinquanta anni; le automobili in questione, infatti, sono di epoca più recente.

Una «notifica» della collezione, in assenza del suddetto presupposto, vedrebbe quindi soccombente l'amministrazione in caso di ricorso avverso il provvedimento di vincolo. In ogni caso si fa presente che la soprintendenza per i beni artistici e storici di Modena ha comunicato che è stata prevenuta la dispersione delle auto sul mercato londinese in quanto la società West srl, proprietaria delle stesse, è stata acquistata dal cavaliere Umberto Panini di Modena.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(29 novembre 1996)

LAVAGNINI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 1° dicembre 1994 sono entrate in vigore le nuove tariffe dell'abbonamento integrato «Metrebus», una convenzione di trasporto pubblico che serve l'intero territorio regionale del Lazio;

che immediate e ripetute sono state le lamentele manifestate dai sindaci dei comuni di Monte Porzio Catone, Colonna e Monte Compatri, a nome della cittadinanza che usufruisce dell'anzidetto servizio per ragioni diverse, alle autorità competenti e rivolte anche ad ottenere l'intervento del Ministro dei trasporti e della navigazione, che non hanno però ottenuto alcun risultato favorevole;

che con il foglio di disposizioni n. 12 del dicembre 1994, e successive integrazioni, della divisione trasporto locale delle Ferrovie dello Stato la stazione di Colle Mattia in Roma, a causa di una erronea suddivisione delle aree territoriali, pur rientrando nella fascia di abbonamento «A» (costo lire 50.000 mensili), è stata inserita indebitamente nella fascia di abbonamento «B» (costo lire 85.000 mensili), poichè i treni diretti verso la capitale percorrono un tragitto che attraversa quest'ultima zona di abbonamento;

che gli amministratori dei comuni sopra menzionati hanno più volte rappresentato alle autorità competenti la necessità di destinare a

parcheggio un'area nella stazione di Colle Mattia per gli utenti del suddetto servizio di trasporto, ma a tutt'oggi non sono state riscontrate iniziative concrete tendenti a risolvere il problema, inducendo gli utenti stessi a contravvenire, loro malgrado, alle segnalazioni di divieto di sosta che insistono nell'area antistante la stazione ferroviaria in argomento,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano intervenire presso l'Ente ferrovie e gli enti locali interessati al fine di pervenire all'appianamento della questione concernente l'onere indebito gravante sull'utenza del servizio «Metrebus» di cui in premessa e, in secondo luogo, alla realizzazione di un idoneo parcheggio capace di sopperire alle richieste dell'utenza medesima.

(4-00422)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il criterio di base dei sistemi di integrazione tariffaria a zone, e quindi del sistema tariffario Metrebus, è quello che ad ogni attraversamento di zona corrisponda uno scatto tariffario.

Da ciò consegue che i cittadini che intendono spostarsi dalla località di Colle Mattia con il vettore delle Ferrovie dello Stato possono utilizzare l'abbonamento integrato Metrebus, tenendo presente, tuttavia, che l'origine dello spostamento è nella stazione di Colle Mattia situata nella zona A e che lo spostamento in questione comporta l'attraversamento della zona B con possibilità di fermata anche presso la stazione di Ciampino e successivo arrivo a destinazione nella zona A, con possibilità di ulteriori e illimitati spostamenti all'interno del comune di Roma - zona A.

Allo stesso modo uno spostamento in direzione inversa dal comune di Ciampino, zona B, verso la località di Colle Mattia, zona A, comporta il pagamento di tre zone tariffarie.

Per ciò che attiene alla realizzazione di un parcheggio di interscambio presso la stazione di Colle Mattia, la società Ferrovie dello Stato spa conferma la propria disponibilità ad assegnare l'area restando in attesa della definizione di tutti gli aspetti della questione da parte degli enti locali preposti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

LO CURZIO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che nell'incontro fra i sindaci della Sicilia, avvenuto a Siracusa il 27 maggio scorso, sono stati affrontati i problemi relativi al trasporto ferroviario nella regione;

che il Parlamento italiano, attraverso l'approvazione di vari documenti di indirizzo in sede di discussione delle ultime leggi finanziarie, ha stabilito che:

a) il potenziamento della rete ferroviaria deve essere realizzato utilizzando le tecnologie più avanzate per la velocizzazione dell'intera rete;

b) il programma di investimenti per il potenziamento della rete nazionale e locale deve essere attuato senza riduzioni di linee nel rispetto delle finalità sociali del trasporto ferroviario;

c) tale programma, sostenuto con risorse pubbliche, deve garantire una moderna distribuzione del sistema ferroviario su tutto il territorio nazionale in relazione all'estensione territoriale ed alla densità della popolazione;

che il contratto di programma 1994-2000, stipulato tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato spa, non ha tenuto conto dei predetti indirizzi espressi dal Parlamento nazionale e non si è conformato nemmeno al parere espresso in data 3 ottobre 1995 dall'8ª Commissione permanente del Senato;

che la delibera del CIPE del 13 marzo 1996, relativa al suddetto contratto di programma, ha rilevato che il mancato adeguamento delle scelte in esso previste alle indicazioni della 8ª Commissione permanente del Senato dipende dal fatto che esse richiedono «la predisposizione di programmi aggiuntivi ispirati a specifiche strategie di sviluppo», i quali dovranno essere previsti nell'atto integrativo del contratto di programma previsto dalla legge 28 dicembre 1995, n. 550;

che il CIPE ritiene che «le istanze prospettate con specifico riferimento alle aree del Mezzogiorno possono essere valutate in sede di allocazione di risorse nazionali e comunitarie ad esse riservate»;

che l'Italia e la Sicilia devono cogliere pienamente le opportunità offerte dal Trattato di Maastricht che stabilisce il concorso della Comunità allo sviluppo delle reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni, dell'energia, con particolare riguardo alle necessità di «collegare alle regioni centrali della Comunità le regioni insulari e periferiche»;

che nell'incontro tra i sindaci siciliani è stato deciso:

di organizzare un convegno nazionale per discutere il programma degli interventi aggiuntivi al contratto di programma 1994-2000 per velocizzare l'intera rete ferroviaria del Mezzogiorno e per definire il ruolo e l'impegno delle regioni e dell'intero sistema delle autonomie locali nel processo di rinnovamento, potenziamento e miglioramento di uno dei nodi fondamentali dei trasporti;

di invitare a partecipare al convegno il Ministro dei trasporti, i commissari italiani dell'Unione Europea, le Commissioni trasporti del Parlamento europeo, della Camera e del Senato, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato e i rappresentanti delle regioni italiane;

di costituire un apposito gruppo di lavoro misto tra amministratori locali e rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e dei sindacati dei ferrovieri per definire iniziative idonee alla valorizzazione turistica della Sicilia e per dare attuazione al documento su « Le città barocche e

le infrastrutture ferroviarie» che prevede la creazione di un «treno del Barocco» il quale valorizzi le risorse culturali, storiche, archeologiche ed artistiche di tutta la Val di Noto e delle province di Catania, Siracusa, Ragusa, Enna, Caltanissetta ed Agrigento;

di riproporre la stazione di Siracusa quale stazione di testa della Sicilia orientale;

di dare corso al completamento degli atavici lavori ancora incompiuti dello scalo ferroviario delle merci in zona dei Pantanelli di Siracusa;

di dar vita ad un comitato per affrontare e risolvere il nodo dell'attraversamento dello stretto di Messina sia per il traffico merci sia per quello passeggeri;

di promuovere un incontro in tempi brevi di una delegazione di sindaci con il Ministro dei trasporti per coordinare ed armonizzare le sopraindicate iniziative,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda dare consenso e appoggio a tali iniziative dirette a rafforzare e valorizzare il sistema dei trasporti siciliani e, con esso, l'intera rete ferroviaria nazionale.

(4-00314)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Il contratto di programma 1994-2000 sottoscritto il 25 marzo 1996 tra le Ferrovie dello Stato spa e il Ministero dei trasporti e della navigazione prevede specifici investimenti nel settore ferroviario per gli interventi di potenziamento degli impianti localizzati in Sicilia.

In particolare le risorse disponibili, che ammontano complessivamente a circa 2.650 miliardi di lire, mirano, in primo luogo, a potenziare e velocizzare gli assi principali Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa, mediante la realizzazione del completamento del raddoppio Patti-Messina e il raddoppio del tratto Carruba-Fiumefreddo e Targia-Siracusa.

Ultimati i lavori, la direttrice Palermo-Messina-Catania, che risulterà a doppio binario per oltre il 50 per cento del suo tracciato, consentirà di far fronte a incrementi generalizzati di traffico di oltre il 20 per cento dell'attuale, di avere notevoli margini per lo sviluppo del traffico locale gravante sulle principali città e di conseguire nel contempo cospicue riduzioni nei tempi di percorrenza; per incrementare ulteriormente la capacità di trasporto si potrà anche aumentare la composizione dei convogli, che attualmente nel settore viaggiatori è modesta (in media circa 280 posti offerti per treno sulla Palermo-Messina e 320 sulla Messina-Catania, con frequentazioni medie tra il 20 per cento e il 40 per cento).

Peraltro, in aggiunta agli interventi previsti nel contratto di programma 1994-2000, un ulteriore tratto di raddoppio della linea Palermo-Messina, tra le stazioni di Fiumetorto e Cefalù, sarà finanziato a carico della legge n. 550 del 1995 (finanziaria 1996) come concordato nell'accordo per la definizione del potenziamento dei trasporti ferroviari

nel Sud, sottoscritto con le regioni meridionali (tra cui la Sicilia) il 10 settembre 1996.

Il programma degli interventi così individuati sarà sottoposto all'esame del CIPE ed al parere delle competenti Commissioni parlamentari, secondo le disposizioni stabilite dalla normativa vigente.

Sono, altresì, allo studio soluzioni innovative per la ristrutturazione ed il miglioramento del servizio di traghettamento tra la Sicilia e il continente, specialmente nel settore merci, che con la realizzazione dei potenziamenti sopra citati potrà senz'altro essere maggiormente concorrenziale con la strada e potrà, quindi, incrementare l'attuale quota di mercato.

Parallelamente, per analizzare e sviluppare iniziative idonee alla valorizzazione turistica della Sicilia tutta ed in particolare di quella orientale, la società Ferrovie dello Stato conferma la propria disponibilità al confronto con gli enti locali, con la partecipazione di propri rappresentanti a numerosi gruppi di lavoro istituiti per affrontare e risolvere, insieme ai comuni interessati, le problematiche esistenti sul territorio nel settore del trasporto ferroviario.

La realizzazione dello scalo merci Pantanelli di Siracusa rientra nel quadro generale di ammodernamento e potenziamento della linea ferroviaria Bicocca-Siracusa.

Le opere di costruzione dello scalo sono articolate su due fasi funzionali: la prima, riguardante essenzialmente la formazione della sede e la costruzione delle opere d'arte accessorie; la seconda, che consiste nella costruzione del parco binari, del fabbricato uffici-magazzini e delle opere di accesso allo scalo.

Allo stato attuale la prima fase funzionale risulta essere ultimata e le Ferrovie dello Stato stanno provvedendo alla realizzazione delle opere di seconda fase, la cui ultimazione è programmata agli inizi del secondo trimestre del 1997.

La società presume che entro la fine del 1997 l'intero scalo potrà entrare in funzione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

MANZI, CÒ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che da tempo si parla di ingenti somme di denaro pubblico investite per ammodernare le linee ferroviarie che gravitano su Torino;

che tra gli interventi si è sovente parlato dell'elettrificazione della linea Aosta-Ivrea-Torino, opera tra l'altro indispensabile per poter utilizzare il passante ferroviario;

che nelle scorse settimane il direttore generale delle Ferrovie dello Stato ha affermato che sono ancora in corso approfondimenti con le due regioni interessate per valutare i costi dell'intervento,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga che sia il caso di sollecitare una decisione promessa e rinviata per tanti anni;

quali iniziative intenda assumere per definire al più presto il piano delle linee per Torino e perchè si attui l'elettrificazione della linea Aosta-Torino quale mezzo per un effettivo miglioramento e una velocizzazione della linea indispensabile per il trasporto ferroviario di merci e passeggeri.

(4-00563)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. – In merito al potenziamento del nodo di Torino le Ferrovie dello Stato spa stanno sviluppando, sulla base di quanto stabilito nel contratto di programma 1994-2000, un insieme di interventi concentrati sull'obiettivo di aumentare in modo consistente i servizi erogati alla clientela, mediante la realizzazione del:

nuovo collegamento «passante» Lingotto-Porta Susa;

quadruplicamento Porta Susa-Stura;

nuovo impianto polifunzionale per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile a Lingotto.

Per quanto concerne l'elettrificazione della linea Aosta-Torino, come stabilito con la regione autonoma Valle d'Aosta in base all'appendice al contratto di servizio pubblico stipulato il 14 luglio 1995, le Ferrovie dello Stato spa hanno recentemente completato uno specifico studio di fattibilità tecnico-economica inerente l'eventuale elettrificazione dei tratti Chivasso-Aosta e Aosta-Pré St. Didier.

In particolare, sulla base di tale studio, per realizzare l'elettrificazione del tratto di linea Chivasso-Aosta, con la sagoma cinematica internazionale G1 che costituisce il requisito minimo essenziale per le linee della rete delle Ferrovie dello Stato, sarebbe necessaria una disponibilità finanziaria di circa 102 miliardi di lire, attualmente non prevista dal contratto di programma 1994-2000, nonchè un'interruzione dell'esercizio ferroviario di almeno 12 mesi sulla linea stessa per poter eseguire i lavori occorrenti, che richiedono, tra l'altro, interventi radicali nelle gallerie esistenti quali il rifacimento delle murature per consentire l'ampliamento della sagoma attuale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

MIGNONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che nel maggio 1997 si svolgeranno a Bari i Giochi mediterranei tra i quali sono previste anche alcune gare di canottaggio che dovrebbe-

ro essere disputate in un campo ricavato dal porto di Bari; per ammissione degli esperti tale campo non offrirebbe tutte le caratteristiche necessarie per il buon andamento di una gara internazionale;

che in quel di Senise, invece, ad un centinaio di chilometri da Bari è operativo un campo regolamentare per la disciplina citata nell'ambito del lago di monte Cotugno, che il presidente del comitato Federazione italiana canottaggio di Puglia e Basilicata, dottor Lorenzo Semeraro, ha reso disponibile senza onere alcuno, comunicandolo al CONI provinciale di Bari e alla Federazione italiana di canottaggio; purtroppo tale offerta è stata ignorata;

che, tra l'altro, il lago di monte Cotugno fornisce alla Puglia una enorme quantità di acqua per uso potabile ed irriguo con comprensibile disappunto delle popolazioni del Senisese che hanno visto invasi i loro campi coltivati senza alcuna contropartita;

che l'attribuzione delle gare di canottaggio al lago di monte Cotugno potrebbe essere uno dei primi segnali di un nuovo clima di collaborazione tra regione Puglia e Basilicata oltre che una occasione di sviluppo per un'area che ha qualità ambientali ed umane di indiscutibile interesse;

che la ricettività per atleti ed accompagnatori è assicurata in strutture di una vasta area che va dal Parco nazionale del Pollino alla costiera jonica,

si chiede di sapere se non si ritenga di dover intervenire presso gli organi competenti:

per far svolgere le gare di canottaggio dei Giochi del Mediterraneo in campi idonei;

per poter disporre lo svolgimento di tali gare nel campo regolamentare del lago di monte Cotugno.

(4-00653)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione in oggetto, sulla base degli elementi acquisiti presso il CONI, si fa presente quanto segue.

Il comitato organizzatore di «Bari 97» ha predisposto ed approvato uno specifico programma tecnico-organizzativo che prevede l'utilizzazione di tutti gli impianti esistenti nella città di Bari e nella provincia di Bari e di alcuni impianti sportivi ubicati negli altri capoluoghi della regione Puglia.

La localizzazione e la scelta definitiva del campo di regata del canottaggio è stata demandata alla Federazione internazionale delle società di canottaggio, in quanto a Bari sono disponibili due campi: uno prospiciente il lungomare Nazario Sauro e l'altro nel porto di Bari.

Mentre per il primo sono previsti lavori di adeguamento, il secondo è collaudato da oltre 50 anni di attività ed ha già ospitato manifestazioni ad alto livello quali i Campionati italiani juniores e quelli del mare. Su tale sede si è già espresso favorevolmente il responsabile tecnico della Federazione italiana canottaggio.

Per lo svolgimento delle regate saranno disponibili sul suddetto campo tutte le installazioni previste dal codice internazionale delle regate, quali pontoni, torri di partenza, cavi di delimitazione delle corsie, torre d'arrivo con foto-finish.

Il bacino risulta, inoltre, assistito da una considerevole quantità di servizi realizzati dal Centro universitario sportivo (deposito imbarcazioni al coperto, parcheggio carrelli ed automezzi, spogliatoi e servizi igienici, pronto soccorso, ospedale a 50 metri di distanza, pista di atletica leggera, piscine natatorie, palazzetto dello sport, campi di calcio, calcetto, tennis e quant'altro), che nessun'altra struttura disponibile è in grado, al momento, di offrire.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(28 novembre 1996)

NAPOLI Roberto. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*
– Premesso:

che, dalle notizie assunte presso gli uffici delle biglietterie di Battipaglia e Montecorvino Rovella (Salerno), i cittadini della frazione di Bellizzi risultano esclusi da ogni forma di trasporto ferroviario;

che, con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo, le Ferrovie dello Stato spa non prevedono la fermata di alcun treno per Salerno, nella stazione di Montecorvino, fino alle ore 11,14 del mattino;

che, vista la soppressione dell'attuale treno 8058, per Salerno, con fermata alle ore 7,52 nella stazione di Montecorvino, in alternativa si chiede il ripristino della fermata del treno 12432 che transiterebbe nella suddetta stazione alle ore 7,48 oppure del treno 2424 in transito alle ore 7,35;

che il mancato accoglimento di tali richieste, oltre a non essere compreso dai cittadini e dagli utenti, autorizzerebbe l'intera cittadinanza ad intraprendere azioni di protesta e di lotta più incisive per sensibilizzare ulteriormente l'opinione pubblica e gli organi d'informazione;

che, in assenza del servizio richiesto, i cittadini, ma soprattutto gli operai e gli studenti, che debbono recarsi a Salerno non hanno altra alternativa che usare l'auto,

l'interrogante chiede di conoscere:

se risultino e quali siano le ragioni per cui una società di trasporti ad impronta ecologista persegua una politica disincentivante l'uso del treno;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno ed urgente intervenire perchè sia sanata tale grave ingiustizia nell'interesse dell'intera cittadinanza di Bellizzi.

(4-00365)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Nel passato orario estivo la società Ferrovie dello Stato spa ha sostituito il treno R 8058 Eboli-Salerno, che fermava alla stazione di Montecorvino alle ore 7.52, con autocorsa che raggiunge Mercato San Severino e non serve più le località intermedie tra Battipaglia e Salerno.

Dai dati di frequentazione della stazione di Montecorvino risulta un'affluenza, peraltro limitata, che nella fascia oraria interessata è costituita quasi esclusivamente da studenti; sulla base di queste valutazioni, nel nuovo orario invernale 1996-1997, in vigore dal 29 settembre 1996, è stata prevista la fermata a Montecorvino alle ore 7.48 del treno regionale 12432, come, peraltro, suggerito dall'onorevole interrogante.

Nel complesso, l'orario invernale 1996-1997 prevede in arrivo a Salerno, nella fascia pendolare che va dalle ore 7.00 alle 8.00, quattro collegamenti:

treno D 3454 in arrivo da Potenza alle ore 7.13;
treno R 12688 in arrivo da Sapri alle ore 7.31;
treno D 2424 in arrivo da Cosenza alle ore 7.47;
treno R 12432 in arrivo da Potenza alle ore 8.00.

I treni 3454, 12688 e 2424 effettuano fermata a Pontecagnano; il treno 12432 ferma, invece, a Montecorvino, come sopra detto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(27 novembre 1996)

PACE. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* –
Premesso:

che con precedente interrogazione (4-06873 del 15 novembre 1995) venivano poste in evidenza necessità – inspiegabilmente ignorate – urgenti ed improcrastinabili di migliaia di abitanti di Acilia centro, Centro Giano, Casalbernocchi e Villaggio San Francesco di avere un ufficio postale adeguato alla richiesta di servizi;

che un tenuissimo apporto, ma di grande conforto per gli anziani, mossi da strettissime necessità esistenziali legate alla indispensabile riscossione della non certo lauta pensione, era offerto dallo «sportello avanzato» operante nei locali patrimoniali già sede del vecchio ufficio postale ubicato in piazza San Leonardo da Porto Maurizio, ora da oltre due mesi chiuso, sembra, per motivi riconducibili soltanto a rapina;

che il procrastinare la chiusura dello «sportello avanzato» è una crudele insensibilità verso anziani bisognosi, costretti a malfermi e penosi passi, vieppiù gravi per il reale spauracchio di scippi;

che la richiesta dei servizi della popolazione ivi residente è ritenuta tale da giustificare ampiamente l'esercizio di una struttura di base di media entità,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare affinché l'Ente poste italiane disponga, senza ulteriore in-

dugio, la riapertura dello «sportello avanzato» e, in tempi strettamente tecnici, l'istituzione – si tratta in realtà di riapertura di un ufficio postale già operante – di una agenzia di base nei locali patrimoniali in argomento.

(4-00584)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che l'Ente poste italiane, interessato in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, ha comunicato che la riapertura dello sportello avanzato di Acilia, via San Leonardo da Porto Maurizio, chiuso al pubblico a seguito del verificarsi di una rapina, è prevista entro la fine del corrente anno.

Sono, infatti, in fase di esecuzione alcuni lavori di ristrutturazione e di adeguamento dei locali alle normative vigenti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro, divenuti improcrastinabili, che, tra l'altro, consentiranno di trasformare tale sportello avanzato in agenzia di base con indubbi vantaggi per l'utenza interessata.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(2 dicembre 1996)

PERUZZOTTI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, delle risorse agricole, alimentari e forestali, delle finanze e dei trasporti e della navigazione.* – Per sapere:

se risponda a verità che la qualità del parmigiano reggiano DOC, venduto nei negozi *duty free* dell'aeroporto di Fiumicino, sia assolutamente migliore – almeno a detta dei gestori di tali rivendite – rispetto a quella dello stesso prodotto che gli italiani possono acquistare sul territorio nazionale tanto da giustificare il prezzo di circa 60.000 lire al chilo (contro le 32-37.000 lire);

se – visto che il marchio DOC tutela la qualità dei prodotti che devono rispondere a determinate caratteristiche – il parmigiano reggiano DOC venduto all'aeroporto di Fiumicino sia più DOC di quello venduto nel resto d'Italia.

(4-01193)

(16 luglio 1996)

RISPOSTA. – Il prezzo di vendita dei prodotti alimentari, come per i prodotti di altra natura, risente di numerosi variabili, tra cui il costo dei locali adibiti alla vendita, che incide in modo rilevante sulla determinazione dei prezzi medesimi.

Per quanto riguarda in particolare il prezzo di vendita del parmigiano reggiano, si fa presente che tale prodotto non è «*duty free*», in quanto su di esso non gravano accise; peraltro tale prodotto viene venduto

negli aeroporti in confezioni chiuse che ne aumentano il prezzo di vendita.

Il prezzo varia, inoltre, in relazione alle quantità medie di prodotto vendute, nonchè alla durata della stagionatura, che può variare da sei a trentasei mesi; infatti più il prodotto è fresco minore è il suo prezzo.

Si ritiene, pertanto, che tutto il parmigiano reggiano posto in commercio possenga le caratteristiche minime prescritte dal relativo disciplinare di produzione. Tuttavia, vi sono in commercio forme di parmigiano reggiano che presentano un maggiore prezzo di vendita per le loro caratteristiche di produzione, superiori a quelle minime prescritte, dovute in particolare alla stagionatura e ai requisiti del latte utilizzato.

*Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato e per il turismo*

BERSANI

(21 novembre 1996)

PREIONI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il piano di integrazione sulla direttrice Novara-Varallo Sesia prevede lo spostamento di alcune corse dalle Ferrovie dello Stato ad autolinee;

che l'aumento medio delle tariffe risulta del 20 per cento;

che il progetto penalizza soprattutto quegli utenti, studenti e lavoratori, che erano soliti utilizzare gli abbonamenti annuali, oggi non più previsti;

che non è stato previsto alcun miglioramento del servizio;

che l'interruzione a metà percorso delle tre corse più frequentate, che obbliga in tal modo i passeggeri che arrivano a Romagnano Sesia a scendere dal treno per utilizzare l'autobus, crea forti disagi;

che il consiglio provinciale di Novara ha espresso parere negativo al progetto di integrazione, così come prospettato,

si chiede di sapere se non sia invece conforme agli indirizzi generali del Governo ed all'interesse pubblico:

un aumento delle tariffe non superiore al tasso di inflazione programmato;

il ripristino, nell'ambito delle future tariffe integrate, di promozioni continuative per gli abbonamenti plurimensili, sia per gli studenti che per i lavoratori;

il riconoscimento della ferrovia, lungo la direttrice Novara-Varallo, quale mezzo di trasporto più sicuro, veloce ed economicamente conveniente.

Si chiede inoltre di sapere se il Ministro in indirizzo intenda proporre all'ente Ferrovie dello Stato di elaborare in tempi brevi proposte alternative, concordando preventivamente gli interventi con i comuni e le province interessati.

(4-00661)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. – Il progetto di servizio e di tariffa integrati tra la società Ferrovie dello Stato spa e le autolinee società Baranzelli Natur sulla linea Novara-Varallo prevede un titolo di viaggio unificato, utilizzabile su entrambi i modi di trasporto, con validità mensile o settimanale.

Le Ferrovie dello Stato precisano che i pendolari e studenti che in precedenza potevano utilizzare nei giorni feriali 20 treni, se forniti di abbonamento ferroviario, o 20 autobus, se muniti di abbonamento dell'autolinea, ora possono usufruire complessivamente di 45 corse giornaliere.

La tariffa «Piemonte integrato» è intermedia tra la tariffa ferroviaria e quella dell'autolinea; infatti costa mediamente 10.000 lire in più per gli abbonati delle Ferrovie dello Stato ed altrettanto in meno per gli abbonati dell'autolinea.

Le Ferrovie dello Stato fanno altresì presente che la tariffa unificata è più flessibile della tariffa ferroviaria vigente, avendo una struttura pentachilometrica ed essendo stato introdotto il tipo di abbonamento settimanale. In definitiva ciò riequilibra il costo del trasporto per tutti i clienti e complessivamente non comporta un maggiore esborso, tanto più che l'accordo prevede che saranno successivamente adottati anche abbonamenti promozionali (scolastici, annuali).

Gli abbonamenti annuali delle Ferrovie dello Stato che risultano venduti sull'intera linea nel 1995 sono stati 8 e uno nel primo quadrimestre del 1996.

La domanda di trasporto nella tratta in questione è abbastanza contenuta; nel mese di marzo 1996 sono stati riscontrati 601 abbonamenti alle Ferrovie dello Stato e 423 abbonamenti all'autolinea.

Altri 110 abbonamenti ferroviari hanno origine o destinazione esterne alla linea Novara-Varallo Sesia e i titolari possono optare per utilizzare solo i servizi delle Ferrovie dello Stato (senza nessun sovrapprezzo) o tutti i servizi (con un supplemento di lire 10.000 mensili).

In merito all'offerta di servizi, le Ferrovie dello Stato fanno sapere che l'interruzione a Romagnano Sesia, in qualche caso prevista anche nei precedenti orari, è imposta dalla situazione degli impianti ferroviari.

La società Ferrovie dello Stato informa, infine, che il progetto è stato oggetto di molte consultazioni e conferenze indette dalla regione Piemonte e dalla provincia di Novara che, prima dell'adozione, hanno espresso pareri favorevoli.

Infatti il progetto è conforme agli indirizzi ed ai criteri di razionalità dettati in materia di trasporto pubblico locale dalla legge n. 549 del 1995.

Peraltro lo stesso progetto è stato contemporaneamente adottato, in accordo con altra società, sulla tratta Alessandria-Acqui e sarà progressivamente esteso su richiesta di altre province.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

SALVATO. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che al fine di razionalizzare l'impiego del personale nel 1992 il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, in attuazione dell'articolo 5 della legge 15 dicembre 1990, n. 395, emise un interpello, affinché il personale di polizia penitenziaria impiegato in mansioni non istituzionali avesse la possibilità di optare per il cambio di stato giuridico, transitando nei ruoli del personale civile dello Stato;

che tali inquadramenti erano condizionati unicamente dall'aver svolto attività appartenenti ai compiti amministrativi dalla data di entrata in vigore della legge 15 dicembre 1990, n. 395;

che a distanza di oltre tre anni non sono ancora state completate le procedure per il transito nelle qualifiche e nei profili professionali previsti;

che è indilazionabile attuare quanto a suo tempo stabilito per soddisfare le legittime aspettative di chi a suo tempo fece in tal senso domanda;

che l'utilizzo nei servizi non istituzionali, e non direttamente connessi, del personale nei profili professionali previsti consentirebbe all'amministrazione penitenziaria di recuperare al servizio a turno ed a quello istituzionale notevoli quantità di appartenenti al Corpo di polizia penitenziaria, anche in previsione della prossima assunzione del servizio traduzioni,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare affinché le disposizioni dell'amministrazione penitenziaria del 1992 abbiano finalmente attuazione.

(4-01209)

(16 luglio 1996)

RISPOSTA. – Il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha portato a termine l'*iter* per il transito nei ruoli amministrativi del personale di polizia penitenziaria che ne ha fatto richiesta in tempo utile.

Tuttavia solo 472 agenti (60 per la qualifica di assistente amministrativo, 93 per quella di ragioniere, 202 per quella di operatore amministrativo e 125 per quella di coadiutore) sono stati ammessi alla prescritta prova pratica, con i seguenti risultati:

idonei al ruolo di assistente amministrativo 38;

idonei al ruolo di ragioniere 53;

idonei al ruolo di operatore amministrativo 71;

idonei al ruolo di coadiutore 46.

Per quanto attiene al ruolo di ragioniere si è provveduto a richiedere agli idonei le preferenze di sede.

Gli idonei al ruolo di assistente amministrativo sono stati, invece, già assegnati alle rispettive sedi di servizio.

Per gli altri ruoli, considerato che allo stato non esiste disponibilità di posti, potrà darsi corso alle nomine non appena ve ne sarà la possibilità.

Il Ministro di grazia e giustizia

FLICK

(28 novembre 1996)

SARTO. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che secondo dati provenienti dal Ministero per i beni culturali e ambientali e dagli uffici vincoli di varie soprintendenze ai beni ambientali ed architettonici al 31 dicembre 1995 il numero dei dipendenti presenti in alcune soprintendenze risulta talmente esiguo da non consentire di fare fronte sia alle richieste dell'utenza, sia agli impegni di gestione dei cantieri di restauro, i quali richiedono studio, attenzione, competenze giuridiche e tecnico professionali, aggiornamento continuo;

che il personale assegnato alle diverse soprintendenze è distribuito in modo disomogeneo rispetto al «carico di lavoro per addetto»: ad esempio, come risulta dalla tabella esemplificativa che segue, con 1.184 immobili oggetto di specifica notifica nel territorio di competenza della soprintendenza dell'Abruzzo i capitecnici e gli assistenti risultano essere complessivamente 115 unità; 55 unità sono presenti in Friuli per 630 immobili notificati, 31 a Napoli per 833 immobili, 28 unità a Roma per 2.225 immobili nel territorio di competenza e 11 a Venezia a fronte di 1.826 immobili;

che i dati riguardano il numero dei dipendenti presenti in alcune soprintendenze al 31 dicembre 1995 e il numero di immobili oggetto di specifica notifica nel territorio di competenza delle stesse:

| | Soprintendenza beni ambientali e artistici Venezia | Soprintendenza beni ambientali e artistici Roma comune | Soprintendenza beni ambientali, artistici, architettonici, e storici Abruzzo | Soprintendenza beni ambientali, artistici, architettonici, e storici Umbria | Soprintendenza beni ambientali, artistici, Napoli | Soprintendenza beni ambientali, artistici, architettonici, e storici Friuli-Venezia Giulia |
|--------------------------------------|---|---|---|--|--|--|
| architetti dirett. e coord. | 9 | 26 | 42 | 7 | 17 | 10 |
| capi tecn. assistenti tecn. | 11 | 28 | 115 | 52 | 31 | 55 |
| direttori amministrativi | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 |
| collaboratori amm/amm. cont. | 1 | 7 | 33 | 8 | 3 | 2 |
| operatori amm./dattilogr. | 16 | 15 | 53 | 29 | 38 | 22 |
| Vincoli ... | 1826 | 2225 | 1184 | 520 | 833 | 630 |

considerato:

che in particolare a Venezia la necessità di provvedere all'importante patrimonio storico architettonico sono crescenti e il qualificato e tenace lavoro dei pochi operatori della soprintendenza è impari rispetto alle quantità in gioco;

che grave degrado da una parte, e dall'altra i rilevanti finanziamenti delle leggi speciali per Venezia e le liberalità dei comitati privati per la manutenzione ed il restauro, richiedono anche una maggiore presenza e lavoro da parte della soprintendenza;

che il 20 giugno 1996 è stata inviata al Ministro una lettera aperta da parte del comitato degli addetti iscritti alla CGIL, della soprintendenza per i beni ambientali e artistici di Venezia, lettera che documentava la sopracitata situazione di squilibrio tra varie soprintendenze e segnalava l'urgenza di provvedimenti;

che la sopracitata lettera non ha ricevuto a tutt'oggi risposta alcuna;

che l'esiguo numero degli addetti nella soprintendenza di Venezia ha subito nel frattempo un'ulteriore diminuzione di 6 unità,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario un radicale cambiamento della situazione generale sanando squilibri così clamorosi e scandalosi e provvedendo con urgenza a dotare del personale indispensabile le situazioni di maggiore criticità;

se non si ritenga in particolare, alla luce del programma di Governo che pone in primo piano la valorizzazione dei beni storici e ambientali considerata anche fulcro di un qualificato sviluppo economico ed occupazionale, vieppiù necessario ed urgente fornire subito il personale qualificato mancante alle soprintendenze, per garantire il restauro, la manutenzione e la gestione di situazioni urbane - come è il caso della città di Venezia - in cui si concentra una eredità culturale riconosciuta come patrimonio del nostro paese e dell'umanità.

(4-02439)

(17 ottobre 1996)

RISPOSTA. - In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si illustra, in via preliminare, la situazione del personale degli uffici citati nell'interrogazione stessa, distinta per profili professionali. Al riguardo si precisa che non è al momento possibile operare alcun raffronto con le dotazioni organiche, essendo le stesse in corso di rideterminazione ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29.

Le unità di personale effettivamente in servizio sono le seguenti:

soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Venezia (architetto VIII e IX qualifica funzionale: 7; capo tecnico e assistente tecnico: 11; direttore amministrativo VIII e IX qualifica funzionale: 0; collaboratore amministrativo e collaboratore amministrativo-contabile: 1; operatori amministrativi e dattilografi: 15);

soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Roma (architetto VIII e IX qualifica funzionale: 26; capo tecnico e assistente tecnico: 27; direttore amministrativo VIII e IX qualifica funzionale: 1; collaboratore amministrativo e collaboratore amministrativo-contabile: 5; operatori amministrativi e dattilografi: 14);

soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici dell'Aquila (architetto VIII e IX qualifica funzionale: 35; capo tecnico e assistente tecnico: 81; direttore amministrativo VIII e IX qualifica funzionale: 1; collaboratore amministrativo e collaboratore amministrativo-contabile: 26; operatori amministrativi e dattilografi: 43);

soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Perugia (architetto VIII e IX qualifica funzionale: 7; capo tecnico e assistente tecnico: 50; direttore amministrativo VIII e IX qualifica funzionale: 8; collaboratore amministrativo e collaboratore amministrativo-contabile: 14; operatori amministrativi e dattilografi: 27);

soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, di Napoli (architetto VIII e IX qualifica funzionale: 18; capo tecnico e assistente tecnico: 30; direttore amministrativo VIII e IX qualifica funzionale: 4; collaboratore amministrativo e collaboratore-contabile: 5; operatori amministrativi e dattilografi: 36);

soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Trieste (architetto VIII e IX qualifica funzionale: 10; capo tecnico e assistente tecnico: 42; direttore amministrativo VIII e IX qualifica funzionale: 0; collaboratore amministrativo e collaboratore amministrativo-contabile: 2; operatori amministrativi e dattilografi: 20);

Gli elementi di disomogeneità segnalati nell'interrogazione derivano in massima parte dall'avvenuta immissione in ruolo delle unità di personale assunte ai sensi della legge 1° giugno 1977, n. 285, immissione che l'articolo 3 della legge 16 maggio 1984, n. 138, ha mantenuto su base territoriale.

Per la soluzione del problema dovrà attendersi l'approvazione definitiva delle nuove dotazioni organiche.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*
VELTRONI

(29 novembre 1996)

SPECCHIA, CURTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che lunedì 17 giugno 1996, nell'ambito della procedura di conciliazione tra Consiglio dei ministri, Commissione e Parlamento europeo, il progetto «Malpensa 2000» è stato ripescato tra i 14 progetti prioritari di reti di trasporto transeuropeo (TEN);

che ora bisogna attendere la formalizzazione di detta intesa con il voto del Parlamento europeo previsto per il 16 luglio;

che non è invece compresa tra i 14 progetti prioritari la «dorsale adriatica» da Monaco di Baviera al Nord Africa, passando per Bologna,

Ancona, Brindisi, Patrasso e Cipro, che pure nel maggio 1995 aveva sostituito «Malpensa 2000» tra i progetti prioritari,

gli interroganti chiedono di sapere quali urgenti provvedimenti si intenda adottare affinché la dorsale adriatica venga realizzata e inserita tra i 14 progetti prioritari o comunque venga finanziata dall'Unione europea.

(4-00692)

(20 giugno 1996)

RISPOSTA. – La dorsale Adriatica rappresenta una delle principali direttrici della rete ferroviaria: su tale linea è stato previsto, nel contratto di programma approvato il 25 marzo 1996, un vasto e diffuso piano di interventi che permetterà il potenziamento e la velocizzazione dell'itinerario Adriatico – linea Bologna-Ancona-Lecce – consentendo il completamento del raddoppio dell'intera direttrice.

Non appena saranno completati gli interventi programmati, si potrà quindi disporre di una linea con *standard* infrastrutturali e tecnologici in grado di soddisfare la domanda di trasporto prevista per il medio-lungo periodo, migliorando considerevolmente i collegamenti tra il Centro Europa e la Grecia.

Peraltro, alcuni degli interventi programmati sono già stati completati con evidenti miglioramenti sulla qualità e velocità del traffico sia merci sia viaggiatori. In particolare è stata completata l'elettificazione della linea fino a Lecce e, da tempo, è ormai in funzione il terminale intermodale di Bari-Lamasinata che presenta ampi margini di potenzialità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)

ZANOLETTI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'ufficio provinciale della motorizzazione di Cuneo, che agisce in stretta collaborazione con l'UMA (Utenti motori agricoli) della regione Piemonte, non consegna più targhe ripetitrici agricole dal 7 aprile 1994 per quelle con la nuova numerazione e dal 12 aprile 1995 per quelle con la sigla CN;

che attualmente sono giacenti alla motorizzazione civile di Cuneo oltre 1.300 istanze presentate dalla Coldiretti con evidenti disagi per gli utenti che ricevono unicamente un'autorizzazione a circolare con validità temporanea;

che l'ostacolo alla stampa delle targhe pare consistere nel fatto che il nuovo codice della strada non ha definito i particolari delle targhe ripetitrici;

che sull'argomento sono già state proposte interrogazioni, compresa una dello scrivente, senza però ottenere risultati e neppure risposte,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare per porre rimedio a questa illogica ed inaccettabile situazione.

(4-00372)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Circa l'anomala situazione riguardante la mancata distribuzione delle targhe ripetitrici dei veicoli da parte degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, si riferisce che il disservizio lamentato è dovuto al ritardo nella emanazione delle modifiche al regolamento d'esecuzione del codice della strada, dato che nelle modifiche stesse sono state inserite le caratteristiche delle targhe in questione. Infatti, in assenza di norme in proposito, non è stato possibile avviare la produzione da parte dell'Istituto Poligrafico.

L'*iter* procedurale di emanazione del predetto regolamento si è concluso con la deliberazione del Consiglio dei ministri del 2 agosto 1996.

Il regolamento è attualmente in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(27 novembre 1996)
