

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

---

**POLI BORTONE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

con provvedimento ministeriale l'istituto tecnico agrario Presta, con sede in Lecce, è diventato sezione staccata dell'IPA Columella di Lecce;

l'istituto agrario statale Presta da un lato vanta una storia ultrasecolare (traendo le sue origini nel 1980, quando il consiglio provinciale istituì nel capoluogo la casa colonica), dall'altro è dotato di moderni e attrezzati laboratori di biologia, chimica, topografia, zootecnia, micropropagazione, oltre che di un'azienda agraria di 33 ettari, adibita a colture di interesse didattico e sperimentale;

sul piano delle iscrizioni, l'Istituto tecnico agrario statale si è assestato, nell'ultimo quinquennio, tra le 11 e le 13 classi: in particolare nell'anno scolastico 1996-1997 avrà 12 classi, con la realistica possibilità di aumento a 14-15 per il 1997-1998, considerata l'inversione di tendenza e il rinnovato interesse che si riscontra per l'Istituto tecnico agrario statale;

l'Istituto tecnico agrario statale Presta ha in atto l'elaborazione di un progetto di rilancio in collaborazione con l'amministrazione provinciale, l'università degli studi di Lecce, il Consiglio nazionale delle ricerche, il consorzio di bonifica dell'Arneo e l'associazione provinciale allevatori, al fine di legare ancora di più la figura del perito agrario al territorio salentino, con la previsione di tre settori chiave dell'economia salentina (vivaiismo-agroalimentare-ecocompatibilità), in grado di dare maggiori possibilità di inserimento del perito agrario nel mondo del lavoro;

l'istituto, unico nella provincia, garantisce al pieno la corrispondenza tra la domanda di iscrizione e la localizzazione

dell'offerta di formazione, così come previsto e voluto dal legislatore, raccogliendo un bacino di utenza che va da Santa Maria di Leuca alla provincia di Brindisi: infatti l'istituto tecnico agrario più vicino è quello di Ostuni, che dista da Lecce 80 chilometri e da Leuca 150 chilometri;

le ragioni su esposte trovano ulteriore giustificazione laddove la normativa vigente, e cioè la circolare ministeriale 316 del 9 novembre 1994, prevede l'esclusione dal piano di razionalizzazione nei casi di particolare complessità di direzione e di gestione connessa alla pluralità di indirizzi coesistenti, all'attuazione sperimentale di progetti concernenti contestualmente nuovi ordinamenti didattici e nuove strutture normative nonché all'esistenza di aziende, officine e laboratori di particolare complessità o specializzazione (articolo 6, comma 3d): inoltre sancisce esplicitamente che mantengono l'autonomia di funzionamento, ove non sia disposta l'aggregazione ad istituti di altro ordine o tipo, ai sensi del successivo articolo 7, gli istituti e scuole unici in ambito provinciale, purché funzionanti almeno con 12 classi (articolo 6, comma 4);

il provvedimento di aggregazione dell'Istituto tecnico agrario statale all'IPA, per tutti i motivi esposti, penalizza sensibilmente la scuola aggregata, i docenti che si sono impegnati con tutta la loro professionalità per il rilancio dell'istituto, nonché le famiglie degli studenti —:

se voglia rivedere la decisione già presa revocando il provvedimento di aggregazione. (5-00244)

**BUTTI, NAPOLI e MALGIERI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

con l'ultima legge finanziaria era stato deciso di indire i corsi di abilitazione all'insegnamento (per docenti già inseriti nella scuola) entro il mese di maggio 1996;

problemi successivi, relativi soprattutto ai requisiti, hanno procrastinato ai primi di luglio l'emanazione della relativa ordinanza;

tutto sembra rinviato, poiché diversi docenti di ruolo avrebbero presentato altrettanti ricorsi;

il numero dei « precari » interessati è senza dubbio notevole —:

se esista o meno l'intenzione, soprattutto politica, di realizzare i citati corsi;

se vi sia la volontà di indire pure, o solo, i concorsi ordinari, cioè aperti anche a coloro non ancora inseriti nel mondo delle scuole. (5-00245)

**BUTTI e NAPOLI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

dal 1984 al 1996 l'istituto magistrale statale « Teresa Ciceri » di Como ha svolto un fecondo programma di sperimentazione didattica, volto ad approfondire negli allievi una competenza pedagogico-musicale;

tale sperimentazione non solo fu approvata dal ministero della pubblica istruzione nel 1984, ma lo stesso ne constatò in seguito i buoni risultati raggiunti; ciononostante, nell'anno scolastico 1993-1994 il ministero non rinnovò la sperimentazione;

mentre il Ministro della pubblica istruzione non concedeva al « Teresa Ciceri » il rinnovo della sperimentazione, lo stesso autorizzava l'indirizzo sperimentale nei programmi di un prestigioso liceo privato;

in data 31 maggio 1996 il preside della « Teresa Ciceri » chiedeva al Ministro quale strada intraprendere per ottenere nuovamente, la sperimentazione di cui sopra —:

quali orientamenti abbia maturato il Ministro della pubblica istruzione in merito alla richiesta dell'istituto magistrale « Ciceri » di Como;

quali fortuite combinazioni esistano tra il mancato rinnovo della sperimentazione al « Teresa Ciceri » e la sua concessione ad un istituto privato, seppur meritevole e prestigioso, di Como. (5-00246)

**MALAVENDA.** — *Al Ministro per le pari opportunità.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante è venuta casualmente a conoscenza che nella scuola elementare De Amicis di Castellanza (Varese), nel caso di richieste in eccesso per la frequenza del modello scolastico a « tempo pieno », i bambini (maschi) sono esclusi dal sorteggio — criterio stabilito dal collegio d'istituto per scegliere gli alunni o le alunne che potranno frequentare il tempo pieno;

quest'anno per la frequenza della 1<sup>a</sup> elementare il sorteggio è stato quindi praticato solo per le bambine; i maschietti hanno avuto il posto « per diritto »;

a quanto consta all'interrogante, alle giuste e sacrosante lamentele di alcuni genitori con figlie femmine sarebbe stato loro risposto che i maschietti sono numericamente inferiori alle femminucce e quindi per equilibrare la classe (ecco applicate le pari opportunità !!) si doveva procedere nel modo sopra descritto —:

se ciò corrisponda al vero;

se il Ministro intenda intervenire affinché già a quell'età (sei anni) e soprattutto nella scuola pubblica, le bambine non subiscano ulteriori discriminazioni, oltre a quelle che già quotidianamente sono sottoposte per ancestrali, pessime abitudini culturali;

se non ritenga di intervenire direttamente presso il collegio docenti affinché questo criterio di discriminazione fra i sessi venga eliminato. (5-00247)

**MARENCO.** — *Ai Ministri delle finanze e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

a tre anni dall'approvazione della legge n. 427 del 1993, contenente norme in materia dell'attività dei depositi merci in regime di sospensione dell'Iva, la medesima legge non è ancora operativa a causa della mancata emanazione del decreto di attuazione;

da ciò deriva una forte penalizzazione dei depositi non doganali a favore degli operatori esteri, con grave danno per l'intera economia nazionale;

le associazioni di categoria che raggruppano gli operatori nel settore dei magazzini generali, centri merci e logistici e depositi hanno da tempo rivolto pressanti inviti al Governo per la risoluzione del problema —:

quali urgenti iniziative intendano assumere al fine di evitare il protrarsi di uno stato di cose gravemente pregiudizievole per l'andamento economico del settore e dell'intera nazione;

cosa osti in particolare all'emanazione del sopracitato decreto di attuazione, che risulterebbe già approvato dal Consiglio di Stato lo scorso 22 febbraio 1995.

(5-00248)

MARENGO. — *Al Ministro dell'interno.*  
— Per sapere — premesso che:

la legge n. 241 del 1990 prevede norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

l'articolo 22 (cap. V), comma 1, recita: « Al fine di assicurare la trasparenza dell'attività amministrativa e di favorirne lo svolgimento imparziale, è riconosciuto a chiunque vi abbia interesse il diritto di accesso ai documenti amministrativi, anche interni, firmati dalle pubbliche amministrazioni o comunque utilizzati ai fini dell'attività amministrativa;

si registrano in proposito enormi difficoltà tecniche dovute alla carenza di strutture, di supporti informatici e di personale nelle pubbliche amministrazioni —:

se non ritenga utile valutare la ipotesi che gli enti locali, in particolar modo, provvedano obbligatoriamente, con scadenza periodica, alla pubblicazione di tutti gli atti assunti dalle giunte e dalle assem-

blee su un proprio bollettino ufficiale, adempiendo in tal modo alla pubblicazione di tutti gli atti amministrativi.

(5-00249)

MARENGO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la società Italcontainer, partecipata dalle Ferrovie dello Stato, a quasi totale capitale di quest'ultima, opera sul mercato dell'intermodalità usufruendo di agevolazioni tariffarie da parte delle Ferrovie dello Stato medesime, che le permettono di svolgere la propria attività in condizioni di maggior favore, rispetto a tutti gli altri operatori del settore —:

come e da chi sia regolato il rapporto Ferrovie dello Stato-Italcontainer e chi sia preposto al controllo dello stesso;

quali garanzie di assoluta imparzialità siano state predisposte nei riguardi degli altri operatori nello svolgimento dei rapporti commerciali con le Ferrovie dello Stato;

se la stampa specializzata delle Ferrovie dello Stato (vedi « Fermerci ») si conceda per le informazioni e per le notizie il giusto spazio anche agli altri operatori o se invece, come peraltro risulta accadere, il più delle volte si riportino, ripetutamente, solo informazioni riguardanti Italcontainer;

quali iniziative intendano attivare per sviluppare l'intermodalità affinché tutti — società partecipate FF.SS. e privati — usufruendo della rotaia a parità di trattamento, siano parimenti posti in condizione di ulteriormente sviluppare i propri traffici;

se siano state predisposte iniziative per favorire il libero mercato, onde evitare di concentrare in un regime monopolistico l'attività intermodale a mezzo ferrovia nel nostro Paese, situazione che, altrimenti,

sarebbe in stridente contraddizione con le leggi della Repubblica e con i disposti della Comunità europea;

quale effettivamente sia la consistenza dell'attività della società Italcater, e, più in particolare, della sua struttura commerciale in Italia e se disponga di propri terminal ferroviari, ed in caso affermativo, se gli stessi siano situati su terreni di proprietà delle Ferrovie dello Stato e, in quanto tali a quale titolo siano stati concessi e a quanto ammontino i relativi canoni di affitto;

quale dimensione abbiano le quote di mercato acquisite, da paragonare a quelle delle altre società private del settore, e con un diagramma di confronto che permetta di individuare inequivocabilmente se le quote di mercato acquisite dall'Intercontainer non comportino infrazioni al libero mercato in materia di concentrazioni monopolistiche, come previsto dalle disposizioni CEE. (5-00250)

**MARENGO.** — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la società Italcater Srl, che gestisce, in regime di esclusiva, i servizi di bar, ristoranti, giornali e tabacchi presso l'aeroporto « Leonardo da Vinci », ha dichiarato 109 esuberi di personale (su circa 350 addetti) ed ha avviato le procedure previste;

nello stesso momento, tuttavia, detta società impone ai suoi dipendenti degli straordinari, contraddicendo in tal modo la citata dichiarazione di esubero;

inoltre, le stesse motivazioni addotte dalla Società Italcater appaiono fallaci, essendo falso che nell'aeroporto di Fiumicino non vi sia stato un incremento di traffico, e dal momento che appellarsi alla generale crisi del settore commercio è del tutto strumentale nell'ambito di una realtà

economica come quella dello scalo romano, dove transitano circa 20 milioni di passeggeri all'anno;

al contrario, le rappresentanze sindacali lamentano, in relazione al primo semestre 1994, una pessima gestione da parte della Italcater, che avrebbe offerto (per di più a prezzi esorbitanti) un servizio estremamente scadente;

inoltre da parte dei sindacati si avanza la richiesta che se la Italcater non dimostra di essere all'altezza del compito assunto, il servizio bar, ristorante, giornali e tabacchi torni ad essere gestito dalla società A.R. SpA, ovvero venga dato in concessione a ditte di accertata idoneità;

il segretario nazionale del sindacato autonomo nazionale gente dell'aria, Alberto Bellisari, ha denunciato una « liberalizzazione » degli aeroporti che, seppure valida in linea di principio, è però condotta da oltre un anno al di fuori di ogni vincolo e regola e ha perciò auspicato l'approvazione di una legge « quadro » per gli aeroporti, che sottragga tale « liberalizzazione » all'arbitrio delle lobbies di potere che gravitano intorno ad essi —:

quale sia il loro parere in merito e quali iniziative intendano intraprendere. (5-00251)

**MARENGO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

l'istituzione di un fondo di garanzia che consenta facilitazioni per l'accesso al credito bancario da parte delle aziende di costruzioni navali viene ripetutamente sollecitata da parte delle associazioni di categoria;

la cessazione degli aiuti governativi al settore della cantieristica a far data dal 1° gennaio 1996, in assenza delle suddette facilitazioni creditizie, rischierebbe, a detta delle associazioni di categoria, di « rendere

economicamente più conveniente commissionare imbarcazioni da diporto nei cantieri di altri Paesi comunitari piuttosto che in Italia »;

il suddetto fondo di garanzia potrebbe essere finanziato dai premi pagati dalle imprese, risultando pertanto privo di costi per lo Stato e sarebbe in grado di fornire copertura per ipoteche sino ad un ammontare del 40 per cento dell'importo della commessa concernente la nave;

analoghe iniziative già sono operanti in numerosi Paesi comunitari quali, tra gli altri, Germania e Danimarca —:

quali iniziative, atte a costituire le premesse per una siffatta iniziativa, il Governo ritenga opportuno assumere, al fine di evitare l'aggravarsi del già esistente stato di crisi di un settore, quale la cantieristica da diporto, di primaria importanza per la situazione economica ed occupazionale del nostro Paese. (5-00252)

**MARENGO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'autorità antitrust, secondo notizie recentemente riportate dalla stampa specializzata, ha aperto un'istruttoria in merito all'intesa tra la Italcontainer, società controllata dalle Ferrovie dello Stato, e la TCF Trasporti, anch'essa operante nel settore del trasporto intermodale;

l'antitrust, organo che non per la prima volta si occupa delle possibili violazioni delle norme sulla concorrenza da parte di operatori terzi, conseguenti alla definizione delle condizioni di accesso alla rete ferroviaria, quali ad esempio la qualità ed i tempi di erogazione dei servizi forniti, sia pure a parità apparente di condizioni tariffarie;

segnatamente, l'istruttoria avviata dall'antitrust nei confronti dell'accordo Italcontainer-TCF si riprometterebbe altresì di verificare se l'intesa commerciale ed azionaria possa comportare effetti re-

strittivi della concorrenza, dal momento che l'affidamento di tutti gli incarichi di trasporto ferroviario acquisiti da TCF alla joint-venture consente di aggregare i rispettivi acquisti nei confronti delle Ferrovie dello Stato ottenendo congrui sconti quantità nell'ambito dello schema tariffario generale per i contenitori;

un comunicato emesso in merito dall'autorità antitrust individua due circostanze rilevanti in un'ottica di restrizione della concorrenza, ovvero « la formazione di un consistente incentivo alla realizzazione di un coordinamento delle politiche commerciali delle parti » nonché « la creazione di una struttura di collaborazione stabile e permanente tra le società interessate, determinando le condizioni organizzative atte alla realizzazione di tale coordinamento » —:

quale sia la posizione del Governo in merito al ripetersi, da parte di società collegate o controllate dalle Ferrovie dello Stato, di operazioni suscitantiperplessità sotto il profilo delle norme sulla concorrenza;

se non si ritenga di dover prendere provvedimenti atti ad indurre i vertici delle Ferrovie dello Stato a modificare una politica che, anziché perseguire una strategia di espansione sul mercato attraverso il miglioramento dei servizi, appare al contrario improntata a sfruttare i vantaggi di posizione per ostacolare la concorrenza con la creazione di barriere di fatto, come confermato dal fatto che nessun nuovo operatore privato si è recentemente inserito nel settore del traffico combinato del nostro Paese, malgrado il raddoppio del volume del medesimo verificatosi negli ultimi quattro anni. (5-00253)

**MARENGO.** — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, della difesa, dell'interno e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il Corpo delle Capitanerie di Porto è l'unico con funzioni di polizia, che non sia stato ancora dotato di una propria ed

adeguata uniforme per l'attività operativa espletata, tra cui rientrano i compiti di polizia marittima, di polizia portuale, demaniale, di vigilanza pesca, di vigilanza costiera ed anti-inquinamento, di tutela archeologica subacquea e di polizia stradale all'interno dei porti;

tra i compiti primari del Corpo delle Capitanerie di Porto emerge altresì il soccorso, la ricerca e salvataggio in mare in adempimento alla convenzione di Amburgo del 1979, ratificata con legge n. 147 del 1989, il cui regolamento di attuazione è stato approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 662 del 1994, compiti che rientrano certamente nelle attività di protezione civile per le quali occorrono strutture e mezzi adeguati;

l'esigenza di rivedere la composizione delle uniformi in uso al personale militare delle CC.PP. è stata anche riconosciuta dal Capo di Stato Maggiore della Marina in risposta alla delibera n. 124/6 del 10 maggio 1994 del Cocer Marina;

tale esigenza è stata successivamente ribadita dal Coir della CC.PP. con delibera n. 34 del 29 marzo 1995 sulla base delle richieste pervenute alla periferia;

di contro il decreto interministeriale 30 dicembre 1993, pubblicato sul « Giornale ufficiale » del ministero della Difesa del 18 giugno 1994 (dispensa n. 25), avente ad oggetto « tabelle degli effetti di vestiario e di equipaggiamento individuale per i militari dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » non prevede alcun capo di vestiario « operativo » per il personale del Corpo delle CC.PP., per cui si rivela che non sono state tenute in debita considerazione le particolari esigenze connesse all'attività operativa e di polizia svolte dal Corpo stesso —:

quali provvedimenti intendano assumere sulla questione evidenziata e quali eventuali difficoltà si frappongano all'attuazione di tale programma;

in particolare, se non ritengano opportuno:

a) prevedere l'adozione di una divisa operativa a similitudine di quanto già avviene per il personale dei Corpi di Polizia, compresi i Vigili del Fuoco ed i Vigili Urbani, al fine di tutelare il personale militare delle Capitanerie di Porto da eventuali rischi connessi all'attività esercitata e mettere lo stesso personale nelle migliori condizioni di operare;

b) prevedere l'emanazione di un « Regolamento » *ad hoc* al fine di disciplinare le caratteristiche delle divise uniformi, i criteri concernenti l'obbligo e le modalità d'uso, nonché l'approvvigionamento di tali capi di vestiario, la qualità e le modalità di distribuzione agli aventi diritto. (5-00254)

MARENCO. — *Ai Ministri delle finanze, delle poste e delle telecomunicazioni e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere, premesso che:

fino all'anno 1994 incluso, il versamento del canone di abbonamento per radioapparecchiature installate su imbarcazioni e natanti era da effettuarsi presso gli uffici postali o dell'Automobile club d'Italia, come peraltro di consueto riportato sulle relative pubblicazioni esplicative affisse in detti uffici e sottoscritte dal ministero delle finanze;

un decreto legislativo emanato nel dicembre 1994 ha tuttavia modificato tali disposizioni, stabilendo che il versamento di detto canone di abbonamento rechi l'intestazione dell'Urar-Tv;

secondo quanto riportato dagli organi di informazione, in occasione di controlli operati a bordo di imbarcazioni da diporto, pattuglie della guardia di finanza avrebbero verbalizzato contravvenzioni di importo cospicuo a carico di soggetti esibenti la ricevuta dell'avvenuto pagamento del suddetto canone di abbonamento con l'intestazione precedente, essendo stati fuorviati, all'atto di detto versamento, dall'assenza di indicazioni chiaramente espo-

ste negli uffici delle poste e dell'Acì o di avvertenze da parte del personale di sportello;

quali solleciti provvedimenti ritengono opportuno assumere onde evitare che gli utenti siano indotti in errore all'atto dei versamenti;

quale sia l'effettiva destinazione dei corrispettivi versati all'intestatario previsto in precedenza;

se non ritengono di confermare la validità di detti versamenti erroneamente formulati in perfetta buona fede dai soggetti tenuti ad effettuarli;

se non considerino opportuna una sanatoria per tali errori formali, unitamente ad una disposizione che preveda la non applicabilità di contravvenzioni ed obblighi di ripetizione del versamento a carico di soggetti che fossero caduti in tale errore formale. (5-00255)

MARENGO. — *Ai Ministri delle finanze e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo del 17 marzo 1995, n. 175, recante « Attuazione della direttiva 92/49/CEE in materia di assicurazione diretta diversa dall'assicurazione vita », all'articolo 126 indica le « modifiche e le integrazioni alla legislazione sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti »;

tali modificazioni sono state introdotte nella legislazione vigente modificando ed integrando la legge 24 dicembre 1969, n. 990;

in particolare, il citato decreto legislativo introduce — con l'articolo 126 al punto 1), lettera c) — nella preesistente legislazione l'articolo 11-bis, che, tra l'altro, recita:

« 1. Sui premi delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti si applica un contributo sostitutivo

delle azioni spettanti alle regioni e agli altri enti che erogano prestazioni facenti carico al Servizio sanitario nazionale nei confronti dell'assicuratore, del responsabile o dell'impresa designata a norma dell'articolo 20 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, per il rimborso delle prestazioni erogate ai danneggiati dalla circolazione dei medesimi veicoli a motore e dei natanti.

2. Il contributo si applica, con aliquota del 6,5 per cento, sui premi incassati e deve essere distintamente indicato in polizza e nelle quietanze. L'assicuratore ha diritto di rivalersi nei confronti del contraente per l'importo del contributo. »;

in altri termini si pone in atto, in modo velato dalla poca attenzione che vi è per l'emissione — numerosissima — di leggi, l'ennesimo balzello — oltre le centinaia già esistenti — a carico del contribuente, affidando tra l'altro agli assicuratori il ruolo di esattori, i quali tale ruolo potranno ora reclamare in modo ufficiale, fregandosene pubblicamente;

anche le norme applicative diffuse dalle Compagnie di assicurazione recitano — qui si tratta di una primaria Compagnia nazionale — ad esempio: « il contributo al Servizio sanitario nazionale viene considerato "Onere parafiscale" e la relativa aliquota del 6,5 per cento viene applicata al premio di tariffa e dovuto dal contraente. Tale importo deve essere distintamente indicato in polizza e nelle quietanze e non è assoggettato all'imposta. Per l'individuazione e la denuncia dei premi soggetti al contributo, per la riscossione del contributo e per le relative sanzioni si applica la legge 29 ottobre 1961, n. 1216 e successive modificazioni. L'applicazione decorre dal 1° luglio 1995 »;

tutto ciò appare in palese contrasto con le auspiccate tendenze all'unificazione e alla trasparenza della varietà innumerevole di imposte e tasse, anche al fine — secondo gli *standard* europei — di poterne meglio controllare l'applicazione, facilitando sia i pubblici poteri che i cittadini soggetti —:

quale sia la loro opinione e quali iniziative intendano assumere al fine della razionalizzazione del sistema delle imposte e delle tasse. (5-00256)

VIGNALI e ZAGATTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

il provvedimento di razionalizzazione della rete scolastica di Ferrara prevede la trasformazione del liceo scientifico di Codigoro in sezione staccata del liceo scientifico di Argenta;

le due sedi distano tra loro oltre quaranta chilometri;

non esistono collegamenti diretti di trasporto pubblico;

il liceo di Codigoro è numericamente preponderante anche in prospettiva futura;

i due licei servono realtà territoriali profondamente diverse economicamente, socialmente e culturalmente —:

quali iniziative il Ministro intenda assumere per modificare tale situazione. (5-00257)

BONO, VALENSISE, ARMANI, LO PRESTI, FIORI, PAOLONE e IACOBELLIS. — *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

quali siano le reali motivazioni delle dimissioni del presidente della « cabina di regia nazionale », Di Gianbattista, rese, peraltro, note contestualmente alle valutazioni sulle gravi carenze registrate nel funzionamento della « cabina » medesima, l'organo istituito presso il ministero del bilancio per coordinare il flusso dei fondi strutturali Unione europea;

se non ritenga che, se confermate, tali notizie rafforzerebbero, in maniera eclatante, le pesanti e motivate perplessità a suo tempo espresse da Alleanza nazionale, nel corso della discussione della legge n. 341, relativa ai nuovi interventi nelle

aree depresse, sulla scelta adottata dal Governo Dini in merito all'impostazione da dare a questo strumento decisivo per una efficace utilizzazione dei fondi strutturali comunitari nel territorio nazionale e di tutte le risorse finalizzate allo sviluppo delle regioni economicamente più deboli del Paese;

se non ritenga che la scelta prevalsa in quella sede, determinata dalla supina tutela da parte del Governo e della maggioranza dei poteri consolidati e dei potentati burocratici, si sia dimostrata, purtroppo, errata e perniciosa, avendo di fatto ridotto le « cabine di regia » a inutili e inefficaci comitati senza alcuna concreta funzione nella politica di sostegno allo sviluppo delle aree depresse;

se sia a conoscenza che, con la presentazione di un disegno di legge di cui era primo firmatario l'interrogante, si era comunque, inteso, porre rimedio alle gravi carenze proprie della legge 8 agosto 1995, n. 341, per eliminare le disfunzioni che, come i fatti hanno purtroppo confermato, hanno ridotto le « cabine di regia » al ruolo di inutile orpello;

se sia a conoscenza che la pervicace volontà del Governo Dini e l'anticipata fine della legislatura hanno, purtroppo, impedito che la proposta in questione venisse esaminata, determinando i paventati rischi di inefficienza di cui oggi tutti si sono finalmente resi conto;

se non ritenga che i fatti sopraevdenziati, tra cui la nomina del direttore generale della « cabina di regia », dottoressa Gabriella Paolucci, alla direzione generale delle politiche di coesione, indichino l'intento anche da parte del Governo Prodi di proseguire sulla strada del progressivo assorbimento nelle strutture del ministero del bilancio di questi strumenti essenziali e irrinunciabili per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla legge n. 341 del 1995;

se non ritenga, al contrario, che la conferma della giustezza dell'impostazione a suo tempo assunta da Alleanza nazionale, impegnata peraltro a ripresentare in

tempi brevissimi la citata proposta di legge, non debba spingere il Governo a tornare sui suoi passi, assegnando finalmente a questi nuovi istituti non solo compiti di indirizzo e controllo, ma anche e soprattutto poteri sostitutivi delle amministrazioni inadempienti;

quali iniziative urgenti intenda adottare per impedire l'adozione di scelte tendenti di fatto ad un progressivo svuotamento delle funzioni della « cabina di regia nazionale », con il nefasto risultato di ripetere le fallimentari esperienze del passato che hanno visto rimanere scandalosamente inutilizzate ingenti risorse finanziarie dello Stato e dell'Unione europea destinate allo sviluppo delle regioni economicamente più deboli del Paese.

(5-00258)

*CARLESI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per conoscere — premesso che:*

in data 5 marzo 1996, il provveditore agli studi di Chieti, dottor Sandro Santilli, trasmetteva al ministero della pubblica istruzione il piano di razionalizzazione della rete scolastica per l'anno scolastico 1996-1997, relativo ai circoli didattici della provincia;

in tale nota veniva proposta la soppressione di uno dei tre circoli didattici esistenti nella città di Vasto, per avere consistenza numerica inferiore ai cinquanta alunni secondo quanto previsto

dall'articolo 4, comma 1, dell'ordinanza ministeriale n. 315 del 9 novembre 1994;

nella stessa nota veniva anche riportata la richiesta del comune di Vasto, effettuata con lettera n. 5811 dell'8 febbraio 1994, al provveditore, che invece proponeva il mantenimento del suddetto circolo attraverso una redistribuzione dell'utenza scolastica tra tutti e tre i circoli esistenti e l'istituzione di una scuola elementare a tempo pieno;

tale ipotesi, proposta dal comune di Vasto, tende a riequilibrare il baricentro della utenza scolastica della città distribuendo in modo più equo il numero dei docenti e degli alunni sul territorio, evitando così la soppressione di un circolo didattico e realizzando anche una scuola elementare a tempo pieno che soddisfa le crescenti richieste di quelle famiglie i cui genitori sono entrambi lavoratori —:

se risultino fondate le notizie che vedrebbero il ministero della pubblica istruzione determinato a chiudere il primo circolo didattico della città di Vasto nonostante la soluzione prospettata dalla amministrazione comunale, condivisa anche dal presidente del distretto scolastico n. 11 di Vasto;

nella eventualità che tali notizie risultino fondate, se non ritenga di danneggiare con tale decisione l'interesse collettivo della intera città di Vasto, mortificando una adeguata formazione sociale e culturale dei suoi giovani studenti.

(5-00259)