

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

PAGINA BIANCA

**INTERROGAZIONI
PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

ALEMANNO. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

agli ispettori generali ed ai direttori di divisione *ex* articolo 15, comma 1, della legge n. 88 del 1989, appartenenti al ruolo ad esaurimento del Ministero del Commercio con l'estero, istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 gennaio 1992, a seguito della legge n. 106 del 18 marzo 1989, venne riconosciuto, dopo reiterate richieste degli aventi diritto ed a seguito di parere favorevole espresso dal dipartimento della funzione pubblica, l'incentivo previsto dalla legge n. 412, del 29 dicembre 1982 a far data dalla loro assunzione in servizio presso il Dicastero;

tale incentivo, con l'entrata in vigore del presente contratto collettivo nazionale di lavoro degli enti pubblici non economici, comparto cui detto personale appartiene, non è stato più corrisposto dal dicembre 1995;

ad esso non ha fatto seguito alcuna forma di incentivazione, prevista invece sia per i pari grado del ruolo ordinario del ministero, cui viene corrisposta su base contrattuale l'indennità di amministrazione, sia per le pari qualifiche del comparto parastatale, cui viene corrisposta dagli enti di appartenenza l'indennità di funzione;

nonostante ripetute richieste di corresponsione dell'indennità ultima citata da parte degli interessati e delle organizzazioni sindacali del ministero, basate su una corretta applicazione dell'articolo 38, comma 7, del contratto collettivo nazionale di lavoro vigente e sulla direttiva ad essi favorevole impartita in proposito sin dal

10 ottobre 1996 della funzione pubblica, l'amministrazione resta a tutt'oggi inadempiente —:

quali siano i motivi di tale atteggiamento, assunto e mantenuto in aperta violazione di norme contrattuali, di precise direttive dello stesso dipartimento della funzione pubblica e con chiara discriminazione tra funzionari statali e parastatali dello stesso ministero che svolgono lo stesso tipo di servizio presso il medesimo dicastero. (4-07535)

RISPOSTA. — *Con riferimento a quanto richiesto dalla S.V., si rileva che nei confronti degli ispettori generali e dei direttori di divisione di cui alla legge n. 15/1989, appartenenti al ruolo ad esaurimento di questo Ministero, la Direzione Generale per gli Affari generali e per il Personale ha comunicato quanto segue.*

La Direzione stessa ha provveduto, sino al mese di novembre 1995, ad erogare il compenso di cui alla legge 412/1989. Successivamente, a seguito dell'entrata in vigore del nuovo C.C.N.L. dei dipendenti degli Enti pubblici non economici, non è stato più possibile corrispondere detto compenso al personale di cui trattasi, in quanto per il personale stesso, non più assimilabile al personale dirigente, è stata prevista l'attribuzione del trattamento economico accessorio spettante al personale livellato. Detto trattamento attualmente è disciplinato dall'articolo 38 del citato contratto, che prevede fra l'altro al comma 7, la corresponsione di un compenso assimilabile alla « indennità di amministrazione » spettante al personale statale. A tal fine sono stati acquisiti, preventivamente, i pareri del Dipartimento della Funzione pubblica e della Ragioneria generale dello Stato.

Inoltre, tenuto conto che il trattamento accessorio deve essere tale da evitare disparità di trattamento rispetto al personale di pari qualifica del ruolo ordinario, questa Amministrazione ha in corso i conteggi necessari per evitare, nei confronti del personale del ruolo ad esaurimento, una duplicazione di benefici, per compensi relativi allo stesso periodo e già corrisposti.

Infine si precisa che a seguito dell'entrata in vigore, a decorrere dal 9 ottobre 1996, del Decreto del Presidente del Consiglio 13 maggio 1996, che ha istituito le nuove dotazioni organiche ministeriali, sopprimendo di fatto il ruolo ad esaurimento, è in corso l'inquadramento del personale già appartenente al ruolo stesso, nel ruolo ordinario del Ministero, con la conseguenza della spettanza, al personale medesimo, del trattamento giuridico ed economico del personale statale.

Il Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero: Cabras.

BASTIANONI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere, premesso che:

non è stata ancora appaltata dall'Autorità competente la gestione per i servizi ai passeggeri nel porto di Ancona, da ubicarsi nella palazzina (ex Cagnoni) ristrutturata dalle Opere marittime di Ancona nell'area portuale;

quali siano i motivi di questo ritardo. (4-00144)

RISPOSTA. — *Il manufatto denominato palazzina « ex Cagnoni » è ubicato nel Porto di Ancona in prossimità del Varco da Chio su un'area demaniale assentita in concessione fino al 1993 all'Agenzia « Amatori » di Ancona.*

Il fabbricato è stato ristrutturato — previa consegna all'Amministrazione marittima ex articolo 34 — a cura dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona con la realizzazione di servizi pubblici ed igienici.

La ristrutturazione del manufatto non è ancora completata, infatti sono da realizzare la pavimentazione, gli intonaci, nonché gli impianti idrico ed elettrico, mentre quello fognario è stato attivato con fosse settiche che richiedono interventi di svuotamento con frequenza settimanale.

La struttura è stata richiesta in concessione da varie ditte con istanze trasmesse alla Capitaneria di Porto di Ancona che ha

provveduto ad inviare i relativi procedimenti istruttori all'Autorità portuale competente per l'amministrazione delle aree demaniali marittime del Compartimento ai sensi della legge n. 84/1994.

L'Autorità portuale ha proceduto, ai sensi dell'articolo 37 del Codice della navigazione, all'esame comparativo delle richieste di concessione ed all'espletamento di tutte le procedure previste, coadiuvata da una Commissione appositamente nominata.

In tale fase non è stato possibile individuare ragioni di preferenza per l'assentimento della concessione, per cui la stessa Autorità, ai sensi del 4° comma del citato articolo 37 Cod. Nav., ha esperito licitazione privata, anch'essa senza esito positivo in quanto l'aggiudicatario si è poi ritirato.

Si deve evidenziare che da un approfondito esame delle istanze è emerso che solo alcune delle ditte interessate hanno chiesto di gestire i servizi igienici realizzati all'interno del manufatto, gestione imprescindibile ed essenziale per il pubblico interesse.

Per risolvere il problema dell'attivazione dei servizi igienici pubblici l'Autorità portuale ha proceduto a dare in appalto la gestione degli stessi.

Inoltre è stato predisposto un bando di gara per la concessione quadriennale del manufatto ed è stato l'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. interessato per la redazione della progettazione necessaria ai fini dell'ottenimento della concessione edilizia comunale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BENEDETTI VALENTINI. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Assisi, con delibera del consiglio comunale n. 151 del 1° giugno 1989 ha approvato uno studio di fattibilità generale riguardante la mobilità alternativa che prevedeva, tra l'altro, la realizzazione di un collegamento tra la stazione ferroviaria di Santa Maria degli Angeli con il centro storico mediante un sistema semicontinuo di trasporto a navetta;

con successiva delibera n. 41 del 30 marzo 1992, il comune decideva, sulla base di una mera richiesta in tal senso avanzata con nota del 17 marzo 1992, n. 5068 (citata nella stessa delibera), dalle società sistemi ingegneria spa, Fioroni costruzioni spa e dal Consorzio cooperative costruzioni, di costituire una società consortile mista per azioni con tali soggetti allo scopo di poter beneficiare dei finanziamenti di cui alla legge 26 febbraio 1992 n. 211 ed, in particolare, per gli interventi indicati all'articolo 10 di tale legge;

a tale scopo il comune approvava con la stessa delibera lo schema di statuto elaborato dalle suddette società private, nel quale si prevedeva (articolo 4) che tutte le più importanti funzioni in ordine alla progettazione, realizzazione, gestione degli interventi, alla stipulazione e sottoscrizione di convenzioni, alla concreta assegnazione %dei lavori ai singoli soci (anche "avvalendosi di terzi"), a tutte le operazioni di carattere mobiliare, immobiliare, finanziario, ai rapporti con altri enti o amministrazioni interessate alle opere, erano rimesse alla esclusiva competenza dei soci privati;

al comune veniva riservato unicamente, ed in modo generico, « lo svolgimento delle attività promozionali », non meglio identificate, senza nessun potere di approvazione, di qualsiasi controllo o di vigilanza sull'operato dei soci privati nell'ambito della società mista;

di tale delibera, nonostante l'evidente ed abnorme ampiezza di funzioni pubbliche attribuite a soggetti privati a trattativa privata, e nonostante la particolare entità dell'affidamento (valutato in oltre 70 miliardi di lire dalla delibera CIPE 20 novembre 1995) prendeva atto, sorprendentemente, senza rilievo alcuno, l'organo di controllo in data 15 aprile 1992;

quindi le suddette società private producevano ed inoltravano al Cipe al fine di ottenere i finanziamenti ex legge n. 211/1990, tutti i documenti previsti dall'articolo 2 del decreto ministeriale 22 dicembre 1993, per quanto allo stato risulta all'in-

terrogante senza nessuna preventiva approvazione da parte dell'ente pubblico;

quindi dette società private, non si vede in concreto con quale controllo pubblico, effettuavano (in sintesi):

a) l'analisi di coerenza dell'intervento dal punto di vista urbanistico ed ambientale;

b) l'esame socio-economico dell'area con riguardo al bacino d'utenza, alle caratteristiche geografiche, al quadro economico, della zona ed alle attività nei vari settori, al quadro demografico con i potenziali utenti;

c) l'analisi della mobilità dell'area interessata con riguardo alle caratteristiche generali, alle quantità di passeggeri trasportati, alla quantità di offerta di trasporto pubblico, all'analisi costo chilometro ecc.;

d) l'individuazione dei tempi previsti per l'acquisizione delle aree, per la realizzazione degli interventi, per la fornitura dei materiali ecc.;

e) l'elaborazione del piano economico finanziario;

f) la progettazione delle opere;

con atto di significazione ed invito in data 15 aprile 1996 (inviato anche al prefetto, Procuratore della Repubblica di Perugia ed alla Corte dei Conti), taluni consiglieri comunali del Comune di Assisi hanno chiesto al presidente del Cipe la revoca dei finanziamenti già concessi, avendo essi motivo di ritenere che i dati economici relativi alle « utenze medie » giornaliere fossero non rispondenti al vero, e, in parte, strumentali al conseguimento del finanziamento;

con l'istanza in data 8 maggio 1996, il consigliere Brufani Paolo del comune di Assisi ha invitato il presidente del Cipe ed il ministero dei trasporti a voler rendere noti tutti i documenti tecnico-economici dell'intervento ed a voler far sapere sulla

base di quali atti formali del comune fosse stata effettuata la concessione dei finanziamenti;

l'intervento presenta rilevanti, vaste e preoccupanti conseguenze di carattere sociale, economico, culturale, ambientale e turistico della città di Assisi;

come tale, necessita di una ponderata valutazione sugli aspetti di interesse pubblico da attuarsi mediante gli organi competenti;

a quanto è dato sapere, tutte le principali funzioni in materia sono state svolte e sono rimesse, per designazione di statuto, alla competenza di imprese private partecipanti alla società mista consortile, costituita per conseguire i finanziamenti senza adeguati sostanziali controlli formali da parte del comune sugli atti adottati dai privati;

tale circostanza potrebbe determinare un evidente e cospicuo pregiudizio per i cittadini di Assisi, larga parte dei quali non si vede adeguatamente tutelata;

ad oggi i citati consiglieri comunali non hanno potuto prendere visione — a quanto consta — di tutti i suddetti documenti e valutazioni, anche di interesse pubblico, non esistendo presso il comune nessun atto formale del consiglio comunale che li avesse recepiti o approvati;

in difetto di tale formale approvazione, se confermato, è assai dubbio se dette valutazioni possano considerarsi idonee a conseguire i finanziamenti ex legge n. 211/1990, in quanto non riferibili direttamente all'ente pubblico;

infatti, trattandosi di funzioni pubbliche che riguardano la connotazione sostanziale dell'intervento non solo dal punto di vista tecnico-economico, ma soprattutto dal punto di vista delle rilevanti connesse conseguenze di carattere sociale, ambientale, turistico ecc., che l'opera produrrà per i cittadini di Assisi, esse non possono in alcun modo delegarsi o trasferirsi a privati, lasciando che il comune si trovi in una posizione di mero « spettatore » for-

male dell'iniziativa senza poter esercitare alcuna prerogativa in proposito;

la singolare conformazione delle competenze dei soci privati nell'ambito statutario configura la fattispecie analoga ad un affidamento in concessione a trattativa privata ad oggetto indefinito o ad una delega generalizzata di funzioni, decisamente sconcertanti e non compatibili con la recente legge n. 109/1994, dalla quale si deduce il principio generale che qualsiasi opera pubblica e la sua utilità sostanziale debbano essere accertate direttamente dall'ente pubblico nell'ambito della programmazione triennale e quindi non delegabili, come nella specie, a privati;

non può nemmeno valere a legittimare l'operato dei privati la delibera del consiglio comunale n. 151/1989 che riguardava l'approvazione di un mero studio di fattibilità;

l'attuazione del vettore ettometrico, così come finanziata ex legge n. 211/1990, si manifesta come un intervento con effetti diversi da quelli previsti nella citata delibera sotto il profilo della rilevanza economica, di impatto ambientale, della incidenza sul tessuto economico e sociale della città, in quanto l'opera risulta non più collegata all'attuazione degli altri interventi di mobilità ivi previsti;

non risulta nemmeno adottato ad oggi alcun atto formale del comune in ordine alla risoluzione dei problemi concessi alla viabilità principale, in particolare presso la stazione di S.M. Angeli;

l'attuazione dell'intervento da parte dei soci privati non sembra riconducibile a nessuna delle ipotesi legislativamente previste;

nemmeno è ammissibile configurare le suddette operazioni nei meri termini di *project financing* trattandosi di ipotesi ancora prive di fondamento legislativo specifico;

l'evidente preponderanza di funzioni pubbliche e di interessi pubblici con essi all'opera presuppone una preventiva rego-

lamentazione dei rapporti con i soci privati e la previsione di meccanismi di controllo sostanziale sul relativo operato a termini della legislazione vigente;

di conseguenza, mancando i presupposti formali sopraindicati, c'è seriamente da chiedersi se possano essere concessi ulteriori finanziamenti e quelli già ammessi debbano piuttosto essere revocati;

in diversa ipotesi, i cittadini di Assisi si vedrebbero costretti a subire l'attuazione di un'opera che non risponde alle loro effettive esigenze essendo stata ideata, programmata e gestita nei suoi vari aspetti da società private, comprensibilmente interessate in prevalenza agli aspetti economici della vicenda —:

se risponda al vero che i finanziamenti ex legge n. 211/1990, per la costruzione dell'opera in oggetto siano stati ammessi sulla base di valutazioni e dati economici non formalmente approvati dagli organi competenti del comune, ma sulla base di attività svolte solo da imprese private;

se risponda al vero che, ai fini di conseguire gli stessi finanziamenti, molteplici ed essenziali funzioni pubbliche siano state attribuite dal comune di Assisi a soggetti privati (Fioroni S.p.A., consorzio coop. costruzioni, Sistemi ingegneria S.p.A.) i quali le hanno svolte senza una formale approvazione dell'ente pubblico;

se risponda al vero che il Cipe e per esso il ministero dei trasporti e la C.A.V. (Commissione alta vigilanza) ivi costituita abbiano finanziato il detto intervento pure in mancanza di una formale riconducibilità al comune delle valutazioni e delle attività svolte dai soci privati in ordine al finanziamento;

non ritenga, qualora rispondano al vero le premesse e comunque si evidenzii la necessità di penetranti verifiche al riguardo, data l'eccezionale particolarità dell'opera e del luogo interessato, di attuare tutti gli immediati interventi perché sia sospesa la concessione dei finanziamenti al comune di Assisi e siano revocati quelli

eventualmente concessi, almeno fino all'attuazione delle necessarie verifiche tenuto conto che il territorio e la città di Assisi hanno ben altre ed enormi esigenze di opere per la mobilità, per risolvere i veri gravi problemi esistenti nel rispetto del prezioso ambiente urbanistico-culturale.

(4-00291)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro dei lavori pubblici.

Dalla documentazione disponibile presso i competenti uffici della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, la « Assisi Società consortile per azioni » risulta costituita in data 24 aprile 1992, a seguito di delibera del consiglio comunale del 30 marzo 1992, n. 41.

La suddetta società consortile è così composta:

per il 51 per cento dal comune di Assisi;

per il 36,75 per cento dalla Fioroni Sistema S.p.A.;

per il 9,80 per cento dal Consorzio Cooperative Costruzioni;

per il 2,45 per cento da Sistemi Ingegneria S.p.A.

Il consiglio di amministrazione è costituito da 7 consiglieri, di cui 4 di nomina comunale e 3 di società private, in particolare fino all'8 febbraio 1996 il sindaco di Assisi ha rivestito la carica di presidente del consiglio di amministrazione della Società consortile, coadiuvato da tre membri designati dal consiglio comunale (atto n. 512 del 22 aprile 1992).

Con nota n. 12987/12988 del 18 luglio 1992 il comune di Assisi ha comunicato che tutti gli elaborati progettuali e amministrativi inerenti l'intervento in esame sarebbero stati trasmessi dalla « Assisi S.c.p.a. » delegata, pertanto, a mantenere i futuri rapporti con l'Amministrazione dei trasporti e della navigazione.

Pertanto si è ritenuto di poter considerare la suddetta Società quale « soggetto attuatore » dell'intervento, in considerazione della partecipazione maggioritaria dell'Ente

locale nell'attività societaria, nonché di quanto dichiarato nella nota sopracitata.

La proposta di intervento presentata ai sensi della legge 211/92 dalla Assisi S.c.p.a. è stata, pertanto, esaminata e inserita nella graduatoria di merito predisposta dalla commissione di alta vigilanza di cui alla legge 204/95 per accedere ai finanziamenti statali.

Come noto, con delibera CIPE del 20 novembre 1995, il comune di Assisi ha ottenuto un contributo parziale di 18.577 milioni di lire ai sensi della suddetta legge 211/92.

Per quanto riguarda i rapporti tra il comune di Assisi e i soggetti privati costituenti le società, non si è in grado di fornire altri elementi; si riferisce, comunque, che con nota 9765 del 21 maggio 1996 e nota 9734 del 20 maggio 1996 il sindaco di Assisi nel rispondere all'atto di « significazione e invito » dei consiglieri comunali signori Paolo Brufani e Giancarlo Becchetti, lettere inviate per conoscenza anche a questo Ufficio, ha confermato la legittimità del procedimento seguito nel predisporre gli atti necessari per la ammissione ai contributi di cui alla già citata legge 211/92.

Da quanto sopra esposto, non si ravvisano motivazioni per cui sospendere al comune di Assisi la concessione dei finanziamenti di cui trattasi, la cui erogazione è comunque, ovviamente, subordinata all'avvenuta approvazione del progetto dell'impianto in esame e alla verifica dei cofinanziamenti previsti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BENEDETTI VALENTINI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere:

se risponda a verità che, in luogo dei 75 posti di lavoro originariamente assegnati dalle ferrovie dello Stato alle Officine Grandi Riparazioni di Foligno, da coprirsi mediante apposito concorso, ne sono in realtà ormai previsti solo venti, numero così ulteriormente ridotto dopo che era stata annunciata la contrazione a venticinque;

se risponda al vero tale circostanza che valori acquisiti il concorso che centinaia di giovani aspiranti stanno sostenendo e quali garanzie vengano date agli stessi;

se risponda a verità che il numero originario di 75 assunzioni programmate presso le Ogr di Foligno ha subito la drastica riduzione, per essere stato destinato il numero restante ad altri impianti ed eventualmente a quali;

se la riduzione del numero di posti assegnati e la eventuale diversa destinazione, se confermate, siano state decisioni autonome e discrezionali delle ferrovie dello Stato, o se vi sia stata concertazione e consultazione con le organizzazioni sindacali — eventualmente quali organizzazioni — a livello nazionale o locale;

quale ruolo, in prospettiva, sia in animo delle ferrovie dello Stato riservare alle officine grandi riparazioni di Foligno e sotto quale profilo ed entità si preveda che le funzioni e l'organico possano risentire variazioni dagli annunciati « tagli » alle risorse destinate alle strutture ferroviarie.

(4-01785)

RISPOSTA. — In data 4 dicembre 1995 è stato emanato, a seguito di accordi territoriali fra la F.S. S.p.A. e le Organizzazioni Sindacali, un bando per la stipula di 68 contratti di formazione lavoro per operatori della manutenzione, da destinare alla officina grandi riparazioni di Foligno.

Tali contratti non sono stati attivati in quanto ancora non si è concluso il confronto fra le F.S. S.p.A. e le Organizzazioni Sindacali Nazionali in merito alla verifica dei carichi di lavoro, dei piani di produttività e, di conseguenza, delle esigenze di personale.

In data 11 giugno 1996 è stato raggiunto un accordo con le Organizzazioni Sindacali Nazionali che, tra l'altro, assegna al territorio dell'ex Compartimento di Ancona 32 assunzioni mediante contratto di formazione lavoro, da ripartire fra i vari impianti (officine manutenzione locomotive, officine manutenzione veicoli, officina grandi ripa-

razioni, ecc.) esistenti sul territorio, mediante accordi con le Organizzazioni Sindacali Regionali, accordi condotti dall'Asa Materiale Rotabile e Trazione di Firenze.

Successivamente si è svolta una riunione con le Organizzazioni Sindacali delle Marche e dell'Umbria, nel corso della quale le Organizzazioni Sindacali di quest'ultima Regione hanno respinto una ipotesi di assegnazione di 21 assunzioni ed 1 trasferimento a Foligno; attualmente quindi il problema è ancora in via di definizione.

La riduzione del numero delle assunzioni inizialmente ipotizzato a livello territoriale è stata determinata dal fatto che i volumi di produzione della « Grande Manutenzione » — di cui fa parte anche lo stabilimento officina grandi riparazioni di Foligno — sono tendenzialmente in diminuzione per effetto di un consistente rinnovo del parco rotabili e per l'introduzione di tecnologie che richiedono minori manutenzioni.

Nei prossimi anni non sono previste variazioni dei livelli occupazionali rispetto alle attuali nel settore grandi manutenzioni e quindi nell'officina grandi riparazioni di Foligno, in quanto le F.S. hanno attivato nuove linee di produzione nel campo della ristrutturazione del materiale rotabile ed hanno acquisito nuove commesse di riparazione dal mercato (metropolitane, ferrovie in concessione, ecc.).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BERSELLI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

la ferrovia Bologna-Verona, il collegamento più breve per raggiungere da Bologna la Germania e l'Austria, è ancora a binario unico nel tratto Tavernelle Emilia - Fiume Po (chilometri 40 circa);

nel tratto Tavernelle Emilia - San Giovanni in Persiceto è stata realizzata una costosissima sede ferroviaria comportante, sembra, la spesa di un miliardo di lire al chilometro, della lunghezza di circa dieci

chilometri. Mancano solamente le rotaie e la linea di alimentazione elettrica;

da circa otto anni i lavori sono sospesi;

sono stati stravolti gli orari dei convogli utilizzati dai pendolari che giungono in ritardo al posto di lavoro. Il rimedio di far sostare un espresso proveniente da Monaco di Baviera alle Stazioni di Crevalcore e di San Giovanni in Persiceto durante il periodo estivo non risolve il problema;

la soppressione della biglietteria di Crevalcore costringe chi utilizza la ferrovia per raggiungere destinazioni diverse da Bologna e da Verona a recarsi a Bologna con un biglietto a fasce orarie rilasciato da un bar del luogo e lì fare biglietto e prenotazione (se ci riesce);

peraltro la « carta d'argento », concessa dalle Ferrovie dello Stato a chi ha compiuto il sessantesimo anno di età e che dà diritto ad una piccola riduzione del prezzo del biglietto, non può essere utilizzata, non essendo il suddetto bar abilitato a rilasciare biglietti a riduzione —:

se non ritenga opportuno che la biglietteria resti in funzione fino a quando diventerà operativo un servizio sostitutivo (ad esempio, un'Agenzia di viaggi) più efficiente. (4-01369)

RISPOSTA. — Il provvedimento di soppressione del servizio vendita biglietti nella stazione di Crevalcore, come per gli altri impianti, è stato determinato dalla opportunità di impegnare le risorse a disposizione laddove maggiore era la necessità rispetto ai flussi di traffico esistenti, nonché per aprire le biglietterie di Cesenatico, Bellaria, Cervia, Gatteo a Mare durante il periodo estivo.

L'intervento non ha provocato l'aumento dei costi alla clientela in quanto i recapiti di viaggio possono essere acquistati senza alcun sovrapprezzo presso i punti vendita a terra e le agenzie di viaggi, ovvero rivolgendosi direttamente al personale dei treni al momento della partenza senza l'applicazione dei diritti di esazione normalmente previsti.

Per quanto attiene alla carta d'argento le « Condizioni e Tariffe per il trasporto di persone sulle F.S. » prevedono il rilascio in treno di biglietti a riduzione per viaggiatori in partenza da stazioni disabilite o abilitate solo alla vendita di biglietti a fasce chilometriche, senza alcun aggravio di spesa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BERSELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

il ministero di grazia e giustizia prevede la chiusura di Comacchio (Ferrara) quale sezione distaccata della pretura circondariale di Ferrara;

la sezione di Comacchio, considerati i contenziosi civili, penali in materia di lavoro e tutela, rappresenta circa un terzo della totalità dei fascicoli giudiziari a cronologico della pretura di Ferrara;

è previsto invece il mantenimento di altre sezioni di pretura con carichi considerevolmente inferiori a quella di Comacchio;

quest'ultima svolge un ruolo essenziale in materia giudiziaria per un territorio, quello del comune di Comacchio, del basso ferrarese e dei lidi comacchiesi, aventi una popolazione per gran parte dell'anno superiore a centocinquantamila unità, essendo una realtà geografica a rilevantissima vocazione turistica durante il periodo estivo;

l'amministrazione comunale di Comacchio ha appaltato il progetto per la costruzione della nuova pretura, tra l'altro con finanziamento ministeriale, e tale chiusura porterebbe ad un rilevantissimo danno, anche economico;

la soppressione della pretura di Comacchio comporterebbe altresì indubbi disservizi e disagi per la popolazione, costretta, a recarsi a Ferrara, città capoluogo di provincia distante ben sessanta chilometri;

l'amministrazione comunale di Comacchio, interpretando i sentimenti della totalità della popolazione, giustamente si oppone a tale immotivata, iniqua ed irrazionale scelta —:

quale sia il suo pensiero in merito a quanto sopra, in base a quale criterio sia stata prevista la chiusura della sezione di pretura di Comacchio e se non ritenga di far rientrare una decisione di chiusura assolutamente incomprensibile. (4-05938)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue. Con decreti interministeriali si è recentemente determinata la soppressione di 51 sezioni distaccate di pretura, tra le quali quella di Comacchio che è stata accorpata alla pretura circondariale di Ferrara.*

I provvedimenti in questione sono stati adottati per far fronte alla pressante esigenza di un più razionale sfruttamento delle limitate risorse giudiziarie disponibili. Essi sono stati preceduti da una complessa ed attenta istruttoria che si ritiene utile esporre nelle linee essenziali.

Sono stati dapprima acquisiti i pareri dei Presidenti delle Corti di Appello in ordine alla opportunità di sopprimere le sezioni distaccate di pretura dei relativi distretti;

i pareri pervenuti sono stati « filtrati » limitando l'area di intervento alle sezioni distaccate con una bacino di utenza non superiore a 35.000 abitanti;

i progetti di accorpamento sono stati formulati a seguito di una accurata analisi relativa all'estensione del territorio, alle particolari esigenze del bacino di utenza del servizio giudiziario, all'ubicazione degli uffici in relazione alla loro distribuzione sul territorio, ai collegamenti ed all'orografia;

a seguito di tale selezione, sono stati nuovamente investiti i Capi delle Corti perché si esprimessero al riguardo ed acquisissero i pareri dei Consigli giudiziari e dei Consigli dell'ordine forense;

all'esito di tale istruttoria è stato investito il Consiglio superiore della magistratura che, nella seduta del 21 dicembre 1995,

si è espresso in senso favorevole alla soppressione delle sedi indicate. Pur non entrando nell'esame dei singoli casi, il Consiglio ha comunque rappresentato l'opportunità che tutti gli accorpamenti delle sedi sopresse venissero effettuati presso la relativa sede circondariale. Così è accaduto per la sezione di Comacchio.

I provvedimenti di soppressione sono stati adottati esclusivamente per le sedi in relazione alle quali è stato espresso parere favorevole da parte di tutti gli organi istituzionali interpellati.

È ben comprensibile che tale dolorosa anche se inevitabile determinazione susciti qualche rincrescimento tra le popolazioni interessate che vedono venir meno presidi giudiziari esistenti talvolta da lungo tempo. Tuttavia, pare che tale perdita possa ritenersi in qualche misura compensata dall'istituzione del Giudice di pace che costituisce il presidio di giustizia più prossimo al cittadino e — nel disegno governativo — ancor più lo sarà nel futuro con la prevista attribuzione di competenze pure in ambito penale.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

BIELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

con decreto datato 14 novembre 1996 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 10 dicembre 1996) il Ministro di grazia e giustizia ha disposto la soppressione della sezione distaccata di pretura circondariale di Comacchio, aggregandola alla pretura circondariale di Ferrara;

il decreto citato ha disposto, inoltre, l'aggregazione alla pretura circondariale di Ferrara della sezione distaccata di Codigoro, affiliata a Comacchio dal 1989;

il decreto è stato emanato, come specificato nel preambolo dello stesso, in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 7 luglio 1989, per motivi di economicità nella distribuzione territoriale degli uffici pretorili, di potenziamento del-

l'efficacia di altre sezioni distaccate e degli uffici sede di pretura o procura circondariale, di riorganizzazione delle sezioni inefficienti;

la sezione distaccata di Comacchio ha un bacino di utenza che supera le sessantamila unità, con un picco estivo che raggiunge le duecentocinquantamila presenze;

la distanza media dalla sede circondariale di Ferrara è di circa sessanta chilometri e, data la mancanza di collegamenti ferroviari diretti, la raggiungibilità è assicurata dal solo mezzo privato o da una linea di autobus limitata nel numero e negli orari delle corse;

l'amministrazione comunale di Comacchio ha provveduto, con delibera del 7 settembre 1990 n. 989, ad appaltare i lavori per la costruzione della nuova sede pretorile, usufruendo allo scopo di un finanziamento concesso dal ministero di grazia e giustizia;

da un accurato esame statistico si ricava la presenza, presso la sezione distaccata di Comacchio, di un contenzioso in materia penale, di lavoro, tutelare, ma soprattutto civile, di non poco rilievo rispetto alla totalità dei fascicoli giudiziari pendenti avanti la procura circondariale di Ferrara: in particolare, il numero dei procedimenti attinenti al contenzioso civile risulta consistere in poco meno della metà;

quanto sopra descritto fa rilevare l'incongruità della volontà di accorpamento della sezione distaccata di Comacchio, in particolare perché la stessa innegabilmente non rientra nei criteri fissati per decreto in merito alla soppressione —:

se intenda riesaminare la decisione in ordine alla quale è stata consentita la soppressione della sezione distaccata di Comacchio e quali provvedimenti intende adottare per far fronte ad una situazione che crea grande disagio in un'area così delicata e importante come quella del basso ferrarese. (4-08005)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.*

Con decreti interministeriali si è recentemente determinata la soppressione di 51 sezioni distaccate di pretura, tra le quali quella di Comacchio che è stata accorpata alla pretura circondariale di Ferrara.

I provvedimenti in questione sono stati adottati per far fronte alla pressante esigenza di un più razionale sfruttamento delle limitate risorse giudiziarie disponibili. Essi sono stati preceduti da una complessa ed attenta istruttoria che si ritiene utile esporre nelle linee essenziali.

Sono stati dapprima acquisiti i pareri dei Presidenti delle Corti di Appello in ordine alla opportunità di sopprimere le sezioni distaccate di pretura dei relativi distretti;

i pareri pervenuti sono stati « filtrati » limitando l'area di intervento alle sezioni distaccate con una bacino di utenza non superiore a 35.000 abitanti;

i progetti di accorpamento sono stati formulati a seguito di una accurata analisi relativa all'estensione del territorio, alle particolari esigenze del bacino di utenza del servizio giudiziario, all'ubicazione degli uffici in relazione alla loro distribuzione sul territorio, ai collegamenti ed all'orografia;

a seguito di tale selezione, sono stati nuovamente investiti i Capi delle Corti perché si esprimessero al riguardo ed acquisissero i pareri dei Consigli giudiziari e dei Consigli dell'ordine forense;

all'esito di tale istruttoria è stato investito il Consiglio superiore della magistratura che, nella seduta del 21 dicembre 1995, si è espresso in senso favorevole alla soppressione delle sedi indicate. Pur non entrando nell'esame dei singoli casi, il Consiglio ha comunque rappresentato l'opportunità che tutti gli accorpamenti delle sedi sopprese venissero effettuati presso la relativa sede circondariale. Così è accaduto per la sezione di Comacchio.

I provvedimenti di soppressione sono stati adottati esclusivamente per le sedi in relazione alle quali è stato espresso parere favorevole da parte di tutti gli organi istituzionali interpellati.

È ben comprensibile che tale dolorosa anche se inevitabile determinazione susciti qualche rincrescimento tra le popolazioni interessate che vedono venir meno presidi giudiziari esistenti talvolta da lungo tempo. Tuttavia, pare che tale perdita possa ritenersi in qualche misura compensata dall'istituzione del Giudice di pace che costituisce il presidio di giustizia più prossimo al cittadino e — nel disegno governativo — ancor più lo sarà nel futuro con la prevista attribuzione di competenze pure in ambito penale.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

BOVA. — Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica. — Per sapere — premesso che:

nell'anno accademico 1992-1993 è stato istituito presso l'università di Reggio Calabria il corso di laurea in ingegneria elettronica a costo zero, senza alcun onere da parte dello Stato;

il corso di laurea, con sacrifici da parte dell'ateneo e del corpo docente della facoltà di ingegneria, è stato perfezionato nel corso degli anni e alla fine dell'anno 1996-1997 produrrà i primi laureati;

il territorio calabrese necessita di competenze nel settore tecnico per il suo sviluppo;

il numero degli studenti iscritti al corso di laurea in ingegneria elettronica è progressivamente aumentato nel corso degli anni, tanto da eguagliare in poco tempo gli iscritti al corso di laurea in ingegneria civile che è stato il primo e unico corso della facoltà di ingegneria di cui l'ateneo reggino ha beneficiato all'atto della sua istituzione (a quel tempo il corso assumeva il nome di corso di laurea in ingegneria civile, sezione trasporti);

la legge n. 537 dicembre 1993 ha ridotto drasticamente le disponibilità finanziarie dell'intera facoltà di ingegneria nell'ambito più generale di una compressione delle risorse finanziarie dell'ateneo;

la facoltà di ingegneria sta per inaugurare la sua nuova sede, dove gli spazi edilizi sono più che sufficienti per ospitare le attività didattiche e di ricerca —:

se non ritenga opportuno intervenire in via eccezionale data la peculiarità della situazione economico-sociale del territorio comprensoriale della provincia reggina, per finanziare alcuni posti di professore ordinario e di professore associato della facoltà di ingegneria (corso di laurea in ingegneria elettronica) con l'obiettivo di qualificare ancora di più l'attività didattica e l'attività di ricerca in un settore strategico come quello dell'ingegneria elettronica permettendo in tal modo di meglio razionalizzare l'offerta didattico-scientifica nel settore considerato, limitando la migrazione verso altri atenei degli studenti provenienti dall'area geografica reggina.

(4-04613)

RISPOSTA. — *L'On.le Domenico Bova, con l'interrogazione di cui all'oggetto, ha chiesto che vengano finanziati alcuni posti di professore, sia di prima che di seconda fascia, del corso di laurea in ingegneria elettronica della facoltà di ingegneria, attivato nell'anno accademico 1992-93 a costo zero e senza alcun onere da parte dello Stato, stante la particolare situazione economico-sociale del territorio comprensoriale della provincia reggina e nell'intento di limitare la migrazione degli studenti verso altri atenei. Ciò soprattutto allo scopo di qualificare maggiormente l'attività didattica e di ricerca nel settore dell'ingegneria elettronica.*

A tal riguardo si fa presente che, in sede di ultima assegnazione, è stato erogato da questo Ministero un contributo di L. 500.000.000 sul fondo di finanziamento ordinario per l'anno accademico in corso, finalizzato proprio alle maggiori occorrenze di personale docente della Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Reggio Calabria.

Il Ministro dell'università e ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

CAPARINI, FAUSTINELLI, BARRAL, CHIAPPORI, ALBORGHETTI e STEFANI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato Spa hanno concesso, a fine 1995, una serie di consistenti facilitazioni per la mobilità ed il sostegno all'inserimento delle « risorse umane e professionali presenti nel Mezzogiorno d'Italia », ma solamente per lavoratori meridionali assunti da imprese aderenti alla Confindustria-Federazione dell'industria Emilia-Romagna, nell'ambito di un accordo che prevede la concessione di una *professional card*, ovvero di una tessera. Opportunamente, nei comunicati stampa ufficiali si specifica che tale *professional card*, sia dunque una sorta di *plastic money*. Tale documento consente al neo-assunto di usufruire per un anno di una riduzione sul costo dei viaggi ferroviari, da e per la sua residenza, pari al 75 per cento del costo del biglietto, rimanendo detta quota a carico delle Ferrovie dello Stato ed il rimanente 25 per cento a carico del lavoratore, inoltre, consente al neo assunto di usufruire di alloggio nei « Ferhotel » delle Ferrovie dello Stato, siti in Emilia-Romagna, a condizioni particolarmente favorevoli (lire 200/250.000 mensili per una camera con servizi) per i primi quattro mesi;

l'onere stimato delle agevolazioni citate, ad esclusivo carico delle Ferrovie dello Stato, è di circa lire cinque miliardi di lire;

le Ferrovie dello Stato Spa presentano notoriamente un bilancio in disavanzo, colmato con contribuzione statale;

le Ferrovie dello Stato hanno formalmente aderito alla Confindustria e risulta versino regolarmente a questa associazione le consistenti quote annuali di iscrizione;

sollecitazioni a concedere le medesime agevolazioni ai lavoratori assunti da aziende non aderenti alla Confindustria sono state ripetutamente rivolte alle Ferrovie dello Stato sia dall'Api di Bologna, anche a nome dell'Unionapi Emilia-Romagna (con lettera del 17 aprile 1996, raccomandata avviso di ricevimento), dall'Unio-

napi Emilia-Romagna (con lettera del 1° marzo 1996) e dalla Confapi nazionale (con lettera 30 ottobre 1995). Sono seguite anche numerose sollecitazioni telefoniche, ma le Ferrovie dello Stato hanno accuratamente evitato di far pervenire alle associazioni citate una qualsiasi risposta, verbale o scritta;

il comportamento tenuto dalle Ferrovie dello Stato Spa, gestore in regime di monopolio del servizio ferroviario nazionale, comporta come effetto immediato una grave disparità di trattamento tra soggetti portatori di medesimi diritti (lavoratori residenti al sud Italia, assunti da aziende operanti nel nord Italia, ed in particolare in Emilia-Romagna), in base ad un elemento discriminatorio privo di ogni pregio giuridico-sociale (assunzione da parte di una impresa aderente ad una associazione — Confindustria — piuttosto che ad un'altra — Confapi), in quanto l'aderire all'una o all'altra delle associazioni non è comportamento distintivo o qualificante in relazione ad elementi di valutazione quantitativa (dimensioni aziendali, numero di dipendenti, ecc.) o qualitativa (comparto geografico o produttivo, tipologie produttive, ecc.) —:

se non ritenga che tale comportamento, in quanto messo in atto da chi opera prestando un servizio di interesse pubblico ed in regime di monopolio, non consente scelte contrattuali alternative per chi sia costretto ad usufruire dei mezzi di trasporto pubblico sulle lunghe distanze (escludendo ovviamente, per le ragioni di ordine economico espresse in premessa, sia l'autotrasporto sia l'aerotrasporto) e genera quindi una discriminazione palese in violazione degli articoli 3, 4 e 35 della Costituzione della Repubblica italiana, laddove si preveda la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono la piena partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione economica del paese, e laddove ci si assume l'onere di promuovere le condizioni che rendano effettivo il diritto al lavoro di tutti i cittadini. Non può sfuggire al pro-

posito la circostanza della essenzialità di un beneficio come quello sopra descritto, che si ripercuote, ove concesso o non concesso, sulla effettiva attingibilità di un posto di lavoro e, quindi, sulla possibilità di godere di una esistenza non parassitaria, formare una famiglia ed inserirsi a pieno titolo in un tessuto sociale degno di un cittadino europeo. Se infatti il costo, per il primo anno, dei trasporti e dell'alloggio in una città emiliano-romagnola per un lavoratore proveniente dal sud è stimato ragionevolmente in lire 15.600.000, ovvero è pari a circa l'80 per cento della retribuzione media annua di un operaio di prima assunzione, usufruendo delle facilitazioni concesse per viaggi (12 mesi) ed alloggio (4 mesi) dalle Ferrovie dello Stato, per il giovane meridionale che venga invece assunto da una impresa aderente alla Confindustria il costo si abbassa a lire 9.700.000, ovvero è pari al 50 per cento circa della retribuzione media netta. Tale situazione si ripercuote in senso discriminatorio anche sui diritti delle imprese, incidendo sulla libertà di iniziativa economica riconosciuta dall'articolo 41 della Costituzione. Si determina infatti una consistente ed ingiustificata differenza tra aziende, liberamente aderenti a diverse associazioni imprenditoriali, laddove le une riescono a reperire collaboratori di qualifica appropriata;

se non intenda quindi inibire l'azione delle Ferrovie dello Stato Spa quando, come nella fattispecie di cui si tratta, esercitino il proprio potere tariffario od organizzativo abusando della propria posizione dominante, stipulando intese con terzi per creare disparità tra i « consumatori » e restringere e falsare il meccanismo concorrenziale tra terze imprese su un mercato in tutto diverso da quello « ferroviario », ovvero su quello della domanda e all'offerta di lavoro;

se esercitando i poteri di controllo conferitigli dalla legge, intenda ordinare e disporre che le Ferrovie dello Stato Spa eliminino, in tempi ristrettissimi, gli effetti della situazione discriminatoria verificatasi tra i lavoratori delle regioni Valle d'Aosta,

Lombardia, Piemonte, Liguria, Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche e gli altri lavoratori residenti nel resto del territorio italiano. (4-04717)

RISPOSTA. — L'iniziativa « professional card » è stata avviata dalla Società Ferrovie dello Stato S.p.A. come « Progetto Pilota », cioè iniziativa limitata nel numero (500 carte) e nel tempo (1 anno), per verificare la validità dell'idea e dei termini applicativi individuati.

Il progetto è stato proposto nel quadro della strategia di attenzione verso il Mezzogiorno illustrata in occasione del forum « Per un Mezzogiorno di ordinario sviluppo », promosso dalle F.S. nel mese di novembre 1995.

L'iniziativa F.S. non tende a privilegiare Confindustria come scelta esplicita. Infatti la Società ha aderito al progetto lanciato autonomamente da Confindustria Emilia Romagna nel luglio 1995, attraverso l'offerta di sperimentare insieme un « pacchetto » di servizi, che ha coinvolto anche le banche emiliano romagnole (per il prestito sull'onore), la Confedilizia, la Consabi e la Federazione alberghi per la gioventù (per la questione alloggio), la regione Emilia Romagna (per la formazione).

Dell'iniziativa sopra specificata, delle sue finalità e dei suoi limiti, le F.S. comunicano di aver fornito spiegazioni ai rappresentanti dell'A.P.I. ponendo l'accento sul fatto che il risultato del progetto, proprio perché limitato e temporaneo, consentiva di verificare la validità dello strumento per poi passare ad una successiva fase di estensione delle opportunità, ma su basi diverse da quelle adottate nella sperimentazione.

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha esaminato l'iniziativa, in data 24 settembre 1996 ha comunicato che non sussistono violazioni delle norme poste a tutela della concorrenza e del mercato.

La F.S. precisano che il progetto presenta costi contenuti e rappresenta un potenziale investimento sul futuro, non solo in termini di immagine (attenzione verso il Sud), ma anche di conto economico (eventuali con-

venzioni di servizio da stipulare con le Regioni).

Dalla stima che le F.S. hanno effettuato di un ritorno a casa dei giovani mediamente con un viaggio e mezzo al mese (come evidenziato dalle indagini condotte), risulterebbe un costo virtuale sostenuto dalla Società di circa 600 milioni di lire in totale per un anno di sperimentazione (calcolato sul 75 per cento di mancati ricavi per viaggi effettuati dai giovani con intercity ed espressi, visto che il costo del biglietto è pari al 25 per cento).

Le F.S. considerano « virtuale » tale costo, nel senso che per essere una spesa effettiva bisognerebbe accertare che i giovani hanno occupato un posto a sedere, a fronte del quale un numero corrispondente di passeggeri ha rinunciato materialmente al viaggio.

Inoltre, poiché i treni quasi mai viaggiano completamente occupati, l'occupazione di posti vuoti, che l'iniziativa ha favorito, rappresenta per le F.S. un elemento positivo.

L'investimento così effettuato, sia pure limitato nell'importo, è stato visto, in prospettiva, in un incremento della domanda, in quanto, passato il primo anno, i giovani che lavorano in Emilia Romagna torneranno a casa di tanto in tanto ed il prezzo del biglietto sarà pagato per intero.

L'occupazione poi dei ferrhotel (peraltro avvenuta in maniera molto limitata) ha consentito degli introiti ulteriori che altrimenti non ci sarebbero stati (avendo utilizzato posti disponibili a fronte delle spese di gestione ordinaria comunque esistente per ferrhotel in operatività).

La piena soddisfazione delle imprese e dei giovani è stata verificata in un apposito studio compiuto dalle F.S. presentato nel luglio 1996, sotto forma di « Primo rapporto di monitoraggio »; ciò suggerisce una possibile strada di « messa regime » dell'iniziativa che dallo stadio di progetto pilota può rendersi teoricamente accessibile a tutti i giovani, a tutti i territori, a tutte le associazioni di categoria che risultassero interessate, attraverso l'attivazione di veri e propri « contratti servizio » con le regioni meridionali per incentivare la mobilità professionale dei giovani sul territorio almeno per il primo

periodo di avvio (per l'appunto un anno). Tale soluzione lancerebbe un messaggio positivo verso coloro che si assumono il rischio e l'onere di staccarsi dal loro luogo di origine per esplorare le opportunità di formazione sul lavoro.

Nel progetto *Confindustria, Emilia Romagna, F.S.* era previsto il completamento dell'iniziativa con un secondo progetto pilota, destinato a sperimentare un flusso complementare rispetto ai giovani venuti al Nord con professional card: e cioè il flusso di possibili sub-commesse delle aziende emiliano romagnole verso le aziende meridionali, a condizione che queste ultime godessero della certificazione prevista dall'Unione Europea.

Le F.S. riferiscono che tale progetto ha compiuto i primi passi e ha trovato una significativa, positiva accoglienza e persino qualche imitazione da parte di altre associazioni imprenditoriali regionali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CENNAMO, GIARDIELLO, JANNELLI, SALES e GATTO. — Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e per l'ambiente. — Per sapere — premesso che:

la FS SpA ha iniziato dal 1980 la decoibentazione dell'amianto dei rotabili;

detta decoibentazione ha avuto grande impulso nel 1983 e un forte rallentamento dal 1988;

a seguito del decreto legislativo del Governo n. 277 del 15 agosto '1991, che recepisce le direttive n. 80/1107/CEE, n. 82/605/CEE, n. 83/477/CEE, n. 86/642/CEE, a norma dell'articolo 7, legge 30 luglio 1990, n. 212 la FS SpA ha approntato un programma di dismissione del materiale rotabile e adeguate misure di prevenzione, dopo aver eseguito un monitoraggio sul materiale accantonato coibentato in amianto;

in data 27 febbraio 1995, la società FS dichiarava che presso l'ex compartimento

di Napoli il numero di veicoli accantonati, contenenti amianto, era di 458;

in occasione dell'incontro con le OO.SS. FILT CGIL — FIT CISL - UIL Trasporti - FISAFS del 23 aprile 1996, la FS SpA dichiarava che il numero dei veicoli accantonati nell'ex compartimento di Napoli era di 541 ai quali bisognava aggiungere 130 carri merci;

tale ingente quantitativo di vettori accantonati in Campania è sicuramente più alto di quello della altre Regioni;

il processo di decoibentazione, seppure appena iniziato, non fa registrare, confrontando i dati della Società, un decremento dei veicoli accantonati nell'ex compartimento di Napoli, ma, invece, un suo notevole incremento;

molti di questi veicoli sono accantonati in scali situati nei pressi di grandi agglomerati urbani, come accade per lo scalo di Napoli Smistamento dove stazionano n. 77 rotabili, alcuni dei quali dichiarati inamovibili, e come accade per la stazione di Torre Annunziata, dove stazionano 239 rotabili;

per evitare la dispersione nell'ambiente di fibre di amianto, essi richiedono una costante ispezione e manutenzione delle pannellature di protezione e delle « casse » dei veicoli da parte di personale specializzato e fornito di adeguate attrezzature, nonché un'assidua vigilanza, specie nelle ore notturne, poiché sono spesso sottoposti a manomissioni da parte di terzi;

poche sono le imprese attrezzate secondo i requisiti di legge per decoibentare tutto il materiale rotabile;

la FS S.p.A. ha deciso di rottamare presso la stazione di Napoli Smistamento alcune vetture, una delle quali, incendiata durante il processo di rottamazione, è risultata amiantata, il che ha, quindi, potuto determinare una certa dispersione di amianto nell'ambiente;

non esiste un piano regionale per l'amianto in Campania, come prescrive l'articolo 10 della legge n. 257 del 1992, né

le ASL hanno attrezzature idonee ai rilevamenti ambientali, né hanno un piano di monitoraggio sanitario sulle popolazioni e sui lavoratori che sono stati sottoposti al rischio amianto e di quelli che tuttora lo sono;

non sono esigibili ancora, per i lavoratori delle FS, i benefici previdenziali e assicurativi previsti per i lavoratori a rischio della legge 27 marzo 1992, n. 257, il che ha ingenerato un rilevante contenzioso giudiziario;

la FS S.p.A. non ha reso noti i risultati dell'indagine « Chiappino », di rilevamento dei danni eventualmente subiti per l'amianto dai ferrovieri —:

se i Ministri dei trasporti e della navigazione e quello dell'ambiente siano informati della distribuzione dei vettori amiantati delle FS sul territorio nazionale e se ritengano compatibile con l'ambiente e la salute delle popolazioni l'alta concentrazione di vetture amiantate in Campania, e, in caso negativo, quali azioni intendano svolgere per annullare i rischi;

se non si ritenga inoltre necessario:

dare ulteriori disposizioni circa l'accantonamento di tali vettori, imponendo alla FS di rimuovere le grandi concentrazioni come quelle di Torre Annunziata e Napoli Smistamento;

dare la priorità, nel piano di decoibentazione delle FS, a quelle vetture che fanno parte di grandi concentrazioni come quelle che vi sono in Campania, onde ridurre i rischi;

tutelare i siti di accantonamento con appositi addetti alla vigilanza, prevedendo a tale scopo l'istituzione di un apposito fondo pubblico;

impedire che le rottamazioni di vetture ferroviarie avvengano a « cielo aperto », anche quando queste risultano già decoibentate;

sollecitare le imprese ad attrezzarsi per le lavorazioni in amianto, prevedendo

appositi incentivi pubblici, al fine di ridurre i tempi delle decoibentazioni;

ottimizzare gli attuali impianti di scoibentazione, prevedendo l'introduzione di più turni di lavoro con nuove assunzioni di personale e con l'utilizzazione di lavoratori attualmente in mobilità;

un monitoraggio complessivo del rischio amianto in tutto il settore dei trasporti ed un relativo progetto-obiettivo per l'eliminazione dell'amianto, in particolare per l'armamento marittimo. (4-00093)

RISPOSTA. — La complessa problematica del materiale rotabile coibentato con amianto è costantemente all'attenzione sia del Governo sia delle Amministrazioni interessate. È stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri un gruppo di lavoro formato da rappresentanti dei Trasporti, Industria, Sanità ed Ambiente, al fine di elaborare uno schema di modifica alla legge 23 marzo 1992, n. 257, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto.

In tale schema, presentato l'8 ottobre 1996 alla Commissione nazionale amianto, sono contenute disposizioni che riguardano specificatamente i beni mobili immatricolati in Italia adibiti a trasporto pubblico su rotaia o su strada, nonché navi ed aerei coibentati con amianto.

Per quanto riguarda la specifica problematica dei rotabili con amianto, da tempo le F.S. S.p.A. hanno predisposto un dossier dettagliato sull'argomento che è stato inviato alle Commissioni parlamentari competenti.

Nel documento è compresa una tabella riepilogativa di tutti i rotabili interessati alle procedure di sicurezza, dalla quale si evince che il numero complessivo del materiale ammonta a circa 11.000 unità. Nell'ambito di tale cifra i rotabili che devono essere sottoposti ad operazioni di decoibentazione, da parte delle imprese specializzate, appositamente selezionate, sono, alla data del 31 ottobre 1996, n. 5.492 e sono dislocati in 328 siti della rete ferroviaria.

Gli elenchi dei materiali in questione e dei siti di accantonamento vengono tra-

smessi alle Regioni e alle Aziende sanitarie locali e aggiornati sistematicamente ad ogni variazione.

Gli elenchi sono stati inoltre trasmessi al Ministero della sanità fin dal dicembre 1995; allo stesso Ministero la Società Ferrovie dello Stato ha sottoposto le misure di prevenzione da adottare in attesa dell'attuazione del piano di dismissione dei rotabili accantonati. Tali misure sono state ritenute soddisfacenti e sono risultate coerenti con il successivo piano di sicurezza che ha recepito integralmente le prescrizioni nel frattempo emanate dall'Unità sanitaria locale 10 di Firenze, che si è specificatamente interessata al problema.

Per individuare le imprese più idonee ad eseguire lavori di decoibentazione è stato istituito un sistema di qualificazione europea ai sensi della direttiva n. 93/38/CEE del 14 giugno 1993 il cui bando è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea n. S/43 del 3 marzo 1995.

A tale scopo sono stati stabiliti rigorosi criteri di qualificazione delle imprese che per capacità tecnica, finanziaria ed organizzativa debbono essere in grado di svolgere oltre alle operazioni di decoibentazione del materiale rotabile accantonato, anche le operazioni di stoccaggio, trasporto e smaltimento; tali operazioni sono eseguite con piani di lavoro approvati dalle Unità sanitarie competenti e sotto la sorveglianza di queste ultime, al fine di garantire la massima sicurezza anche per gli addetti alle lavorazioni.

Il materiale accantonato sarà progressivamente sottoposto alle operazioni di decoibentazione, con priorità singolarmente attribuita in funzione delle condizioni dei rotabili ai fini della valutazione del rischio, sia in vista della successiva rottamazione (nell'ipotesi del materiale più obsoleto), sia per la reimmissione in circolazione.

In attesa della decoibentazione il materiale rotabile in questione è oggetto di un piano di sicurezza approvato anche dal Ministero dell'ambiente nel gennaio 1995, che si articola in diversi punti:

interventi conservativi consistenti nel condizionamento dei rotabili mediante protezione completa con lamiera di tutti i vani e chiusura per impedirvi l'accesso;

delimitazione delle aree di stoccaggio con l'adozione di misure idonee, a seconda dei casi, e con la segnalazione evidente della loro potenziale pericolosità;

verifica settimanale del mantenimento delle condizioni di sicurezza adottate;

visite tecniche approfondite, con periodicità almeno semestrale;

analisi a campione per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

costituzione di nuclei di pronto intervento territoriale convenientemente attrezzati ed istruiti.

Quanto sopra al fine di evitare la dispersione nell'atmosfera di fibre di amianto e per evitare che l'usura delle lamiere e le possibili manomissioni o atti di vandalismo possano mettere in vista la coibentazione in amianto e costituire un potenziale fattore di rischio.

Il completamento delle operazioni in atto per la bonifica e successiva demolizione del materiale accantonato con amianto sarà completato, se il trend produttivo manterrà i livelli previsti, in un triennio.

Per quanto riguarda l'area di competenza dell'Ufficio territoriale di Napoli si fa presente che secondo i dati aggiornati al 31.10.1996 risultano accantonati rotabili per un totale di 713 unità a cui sono applicate le procedure previste dal piano di sicurezza. Peraltro a seguito di numerosi atti vandalici le F.S. hanno predisposto un piano di controllo affidato ad un Istituto di vigilanza in aggiunta alle visite previste dal citato piano.

In particolare, nello scalo di Napoli Smitamento sono stati effettuati numerosi rilievi ambientali per la ricerca di fibre aerodisperse ed i risultati hanno evidenziato un numero di fibre inferiore alle 2 fibre/litro, escludendo ogni inquinamento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CESARO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la stazione ferroviaria Sant'Antimo-Sant'Arpino rappresenta, da circa un decennio, il mezzo di trasporto più utilizzato da lavoratori e studenti pendolari di una vasta area geografica che comprende i comuni di Casandrino, Sant'Antimo, Sant'Arpino, Cesa, Orta di Atella, Succivo, Gugliano in Campania e Melito;

per tale sua importanza il comune di Sant'Antimo (che ospita l'ingresso principale della stazione delle ferrovie dello Stato) ha realizzato un amplissimo parcheggio ed ha istituito un servizio di trasporto locale al fine di agevolare i propri cittadini nell'utilizzo del trasporto ferroviario, sopportando da anni spese di non piccola entità;

nell'attuare la propria politica aziendale, le ferrovie dello Stato hanno consentito l'installazione, ad un metro esatto dalla biglietteria, di una piccolissima rivendita privata che ha avuto, nel tempo, il solo scopo di ridurre l'incasso giornaliero della biglietteria delle ferrovie dello Stato senza peraltro raggiungere l'obiettivo previsto dell'aumento complessivo delle vendite;

da tali atteggiamenti assunti dalle ferrovie dello Stato si denota chiaramente la volontà di declassare la locale stazione ferroviaria Sant'Antimo-Sant'Arpino da stazione a semplice fermata;

ad una platea di utenza che sfiora le mille unità giornaliera è indispensabile garantire, oltre al servizio biglietteria, una serie di servizi, come per esempio la prenotazione delle cuccette ed altri che il privato non è certo in grado di garantire;

il calo delle entrate giornaliera registrato dalla biglietteria delle ferrovie dello Stato di Sant'Antimo-Sant'Arpino è infine solo la logica conseguenza di una errata politica gestionale, che ha prodotto una perversa concorrenza interna alla stessa

stazione ferroviaria e che ha, invece, favorito solo l'arricchimento di rivenditori privati —:

se sia previsto un autorevole intervento del Ministro dei trasporti al fine di evitare il declassamento della stazione ferroviaria Sant'Antimo-Sant'Arpino a semplice fermata, in quanto tale provvedimento, se adottato, produrrà, oltre che carenze ed un conseguente degrado del servizio (proprio in un momento in cui si chiede all'utente del trasporto su rotaia un aumento delle tariffe di viaggio), una insoddisfazione da parte di una considerevole fascia di utenza del servizio ferroviario medesimo. (4-02005)

RISPOSTA. — *La Società Ferrovie dello Stato S.p.A. riferisce che S. Antimo fa parte delle 36 stazioni «collettrici» del nucleo di Napoli e che, quindi, è una stazione presenziata da personale addetto alla vendita dei titoli di viaggio; nella stessa sono state anche installate le nuove apparecchiature SIPAX che consentiranno di offrire alla clientela una vasta gamma di servizi supplementari oltre alla bigliettazione pura e semplice.*

Circa la presenza di un box adibito a rivendita di biglietti da parte di privati nell'atrio della biglietteria, la Società precisa che su tale problema, comune a diverse stazioni collettrici del nucleo di Napoli, il 3 maggio 1995 sono intercorsi accordi tra la divisione servizi di stazione e quella del trasporto locale, prevedendo, tra l'altro, la chiusura immediata di tutti i box destinati alla vendita esterna di biglietti esistenti nel nucleo di Napoli e la conseguente loro rimozione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

COPERCINI, BORGHEZIO, SIGNORINI e TERZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

nel 1874 il ministero delle finanze ha ceduto all'amministrazione provinciale di Ferrara il castello estense;

nell'atto di vendita è previsto che parte del castello sia adibito ad uso governativo e che detta clausola possa essere modificata con accordo tra le parti;

attualmente quasi la metà del castello è occupata dagli uffici della prefettura, dall'ufficio del prefetto e dall'appartamento privato del prefetto: tali uffici occupano gran parte del piano nobile, impedendo l'accesso alla cittadinanza di parti di incalcolabile valore storico, culturale e artistico, tra le quali, in particolare, il magnifico studio di Ercole I, il salotto rosso, il camerino d'alabastri, il salone degli stemmi;

con l'accordo di programma del 3 dicembre 1993 fra la regione Emilia-Romagna, la provincia di Ferrara, il comune di Ferrara, la soprintendenza ai beni ambientali e architettonici di Ravenna, Ferrara e Forlì sono stati previsti interventi di ristrutturazione per lire 3.500.000.000 a carico degli enti locali, lire 4.190.000.000 per il progetto museale a carico del Ministero per i beni culturali e ambientali ed un contributo della regione Emilia-Romagna di lire 100.000.000, il tutto al fine di realizzare il museo della città e del territorio di Ferrara, che vedrà la propria inaugurazione nel 1997;

continue sono le lamentele dei turisti, dei visitatori e dei ferraresi, i quali possono accedere come — come sopra detto — soltanto ad una parte limitata del castello;

il castello rappresenta per tutta la provincia un valore non solo monumentale, ma soprattutto simbolico ed affettivo e rappresenta inoltre gli Estensi, Ferrara e la cultura ferrarese nel mondo. Purtroppo negli ultimi 400 anni il colonialismo romano ha privato i ferraresi del proprio castello: nel salone degli stemmi le pareti sono state ricoperte prima dagli stemmi e dai nomi dei cardinali che hanno regnato a Ferrara nel nome del Papato e poi, dall'unità d'Italia ad oggi, da quelli dei nuovi viceré romani, i prefetti, i quali, non da semplici eumili funzionari dello Stato, ma da burocrati arroganti e pieni di sé, hanno voluto anch'essi lasciare nome e simbolo nella suddetta sala;

l'attuale contratto di locazione fra l'amministrazione provinciale di Ferrara e il Ministero dell'interno in merito al castello estense scadrà nel gennaio 1999 e sussiste inoltre la disponibilità, con offerte più volte annunciate, dalla provincia di Ferrara, a fornire locali alternativi alla prefettura, confermate da una risposta scritta fornita il 12 giugno 1996 dall'amministrazione provinciale di Ferrara in merito ad una interpellanza dal titolo: Contratto di locazione con il Ministero dell'interno di parte del castello estense —:

se non ritengono sia il caso di comandare il cambio d'uso del castello estense, disponendo il trasferimento del prefetto e degli uffici della prefettura in una nuova sede. (4-01399)

RISPOSTA. — Il trasferimento in altri locali della sede della Prefettura di Ferrara, che ha in corso con l'Amministrazione provinciale il contratto di locazione del Castello estense con termine finale di durata fissato al gennaio 1999, potrà essere concretamente vagliato soltanto sulla base di soluzioni alternative.

Infatti la normativa vigente impedisce il cambiamento di destinazione dei locali o stabili di proprietà delle province fino a quando non sia diversamente provveduto d'intesa fra le parti.

Premesso quanto sopra, si rappresenta la piena disponibilità di questo Ministero ad approfondire i termini della questione concernente l'uso del Castello estense di Ferrara e a valutare ogni soluzione diversa della attuale per la allocazione della prefettura che possa corrispondere alle nuove esigenze dell'Amministrazione provinciale.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

COPERCINI. — Ai Ministri di grazia e giustizia, dei lavori pubblici, del bilancio e della programmazione economica e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

con decreto-legge del 14 novembre 1996 il Ministro di grazia e giustizia decretava la chiusura di cinquantuno sedi

pretorili in tutta la Repubblica e tra queste anche quella di Comacchio; conseguentemente, tutta la gestione della giustizia per la provincia di Ferrara veniva concentrata nelle rimanenti sedi, quella del capoluogo e quella di Cento, situate entrambe nell'alto ferrarese, lasciando così scoperto tutto il territorio del basso e del medio ferrarese; il criterio ispiratore ed il parametro del processo di riorganizzazione degli uffici giudiziari era quello di chiudere le sedi pretorili aventi un bacino di utenza al di sotto dei trentacinquemila abitanti e di scarsa produttività: il bacino che si riferisce alla sede di Comacchio, invece, sfiora i centomila abitanti ed il carico di lavoro che svolgeva la sede di Comacchio risultava essere più del doppio rispetto alla sede di Cento (secondo i dati forniti recentemente dal pretore dirigente la pretura circondariale di Ferrara); appaiono, di conseguenza, di difficile comprensione, oltreché in contrasto con i parametri ed i criteri suesposti, i pareri espressi dagli organismi preposti che hanno sostenuto la chiusura della sede di Comacchio nei confronti, ad esempio, di quella di Cento; appare inoltre, alla luce dei compiti e delle mansioni reali, di scarsa efficienza per il servizio giudiziario nel territorio la soppressione della sezione distaccata di Comacchio, così come appare inopportuno sovraccaricare l'ufficio del giudice di pace di Comacchio, il quale già oggi, dati alla mano, sviluppa una mole di lavoro superiore a qualsiasi analogo Istituto dell'intera provincia di Ferrara;

in data 4 giugno 1988 il Ministro di grazia e giustizia ammetteva a finanziamento pubblico, per un importo complessivo di lire 4 miliardi e cento milioni, la realizzazione di nuovi uffici giudiziari in Comacchio, accertata la insufficienza operativa degli edifici, così come sono ancor oggi, ad ospitare con ordine il numero e la complessità dei compiti assolti dal servizio giudiziario; in attuazione del finanziamento pubblico accordato, veniva esperita gara d'appalto per la relativa aggiudicazione dell'opera, e si stipulava il contratto con l'impresa aggiudicataria; appare di non poco conto il fatto che, in ottemperanza

agli accordi contrattuali sottoscritti, il comune di Comacchio abbia già effettivamente versato « di propria cassa », trecentocinquanta milioni di lire ai progettisti dell'opera, ed anche che sia stato già versato all'impresa medesima un acconto del dieci per cento dell'importo *a base d'asta*, estrapolato sulla base quantitativa del finanziamento pubblico concesso, acconto pari a trecentoquaranta milioni di lire; qualora venisse confermata la decretazione della chiusura degli uffici giudiziari della sede di Comacchio, si dovrebbe rescindere il contratto già stipulato, con relativo pagamento all'impresa del dieci per cento dell'importo dell'appalto, come penale (circa trecentoquaranta milioni di lire) e restituire al ministero finanziatore l'acconto già avuto, andrebbero perdute ovviamente le cifre già pagate ai progettisti dell'opera; a maggior chiarezza lo spreco di danaro pubblico assommerebbe così complessivamente a un miliardo e cento milioni di lire —:

accertata la veridicità dei fatti, così come descritti, se non sia il caso di svolgere approfondite indagini per chiarire se, tra le due vicende poste a premessa, non ci siano interconnessioni e/o si possano configurare interessi di parte o personali che le abbiano determinate;

se non sia il caso di verificare le procedure decisionali che hanno portato alla preventiva chiusura degli uffici giudiziari di Comacchio, la qual cosa, oltre a privare tutta la parte sud-est della provincia di Ferrara di un importante servizio giudiziario, con conseguente grave disservizio per i cittadini, determinerebbe un enorme danno finanziario alla collettività (pari, come detto, a un milione e cento mila lire). (4-06935)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.*

Con decreti interministeriali si è recentemente determinata la soppressione di 51 sezioni distaccate di pretura, tra le quali quella di Comacchio che è stata accorpata alla pretura circondariale di Ferrara.

I provvedimenti in questione sono stati adottati per far fronte alla pressante esigenza di un più razionale sfruttamento delle limitate risorse giudiziarie disponibili. Essi sono stati preceduti da una complessa ed attenta istruttoria che si ritiene utile esporre nelle linee essenziali.

Sono stati dapprima acquisiti i pareri dei Presidenti delle Corti di Appello in ordine alla opportunità di sopprimere le sezioni distaccate di pretura dei relativi distretti:

i pareri pervenuti sono stati « filtrati » limitando l'area di intervento alle sezioni distaccate con una bacino di utenza non superiore a 35.000 abitanti;

i progetti di accorpamento sono stati formulati a seguito di una accurata analisi relativa all'estensione del territorio, alle particolari esigenze del bacino di utenza del servizio giudiziario, all'ubicazione degli uffici in relazione alla loro distribuzione sul territorio, ai collegamenti ed all'orografia:

a seguito di tale selezione, sono stati nuovamente investiti i Capi delle Corti perché si esprimessero al riguardo ed acquisissero i pareri dei Consigli giudiziari e dei Consigli dell'ordine forense;

all'esito di tale istruttoria è stato investito il Consiglio superiore della magistratura che, nella seduta del 21 dicembre 1995, si è espresso in senso favorevole alla soppressione delle sedi indicate. Pur non entrando nell'esame dei singoli casi, il Consiglio ha comunque rappresentato l'opportunità che tutti gli accorpamenti delle sedi sopresse venissero effettuati presso la relativa sede circondariale. Così è accaduto per la sezione di Comacchio.

I provvedimenti di soppressione sono stati adottati esclusivamente per le sedi in relazione alle quali è stato espresso parere favorevole da parte di tutti gli organi istituzionali interpellati.

È ben comprensibile che tale dolorosa anche se inevitabile determinazione susciti qualche rincrescimento tra le popolazioni interessate che vedono venir meno presidi giudiziari esistenti talvolta da lungo tempo. Tuttavia, pare che tale perdita possa rite-

nersi in qualche misura compensata dall'istituzione del Giudice di pace che costituisce il presidio di giustizia più prossimo al cittadino e — nel disegno governativo — ancor più lo sarà nel futuro con la prevista attribuzione di competenze pure in ambito penale.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

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

in data 8 maggio 1996 si è riscontrato presso l'aeroporto Caselle di Torino un nuovo grave episodio di inefficienza della compagnia aerea Alitalia, con fortissimi disagi per i passeggeri;

in seguito agli inconvenienti verificatisi ad un aeromobile il cui volo era previsto per ore 1,30, i responsabili dell'Alitalia, contrariamente ad una prassi consolidata, hanno imbarcato i passeggeri sul volo successivo, richiedendo senza particolari motivazioni una nuova numerazione dei voli e delle conseguenti autorizzazioni al decollo, procurando così forti disagi ai passeggeri del volo AZ 1418;

tale procedura risulta assolutamente ingiustificata ed è stata motivata per più di un'ora con vari pretesti dal personale Alitalia;

a richiesta di numerosi passeggeri il capo scalo, signor Stefano Bona ha sostenuto che le decisioni assunte dalla compagnia Alitalia erano dovute e che quindi non c'era alcuna responsabilità della compagnia stessa per i disagi che sono stati fatti sopportare sia ai passeggeri del volo AZ 1422 che a quelli del volo AZ 1418;

le motivazioni addotte, che non risultano assolutamente accettabili e soprattutto sono in aperta violazione con le modalità normalmente seguite in occasione di inconvenienti ad aeromobili, appaiono gravemente lesive della credibilità della compagnia come le parole con cui il capo scalo

ha giustificato le decisioni assunte, ma soprattutto hanno il sapore di una profonda mancanza di rispetto nei confronti degli utenti —:

quali provvedimenti si intendano assumere per acclarare il vero svolgimento dei fatti e verificare se la procedura della compagnia Alitalia sia stata corretta in relazione alle norme regolamentari ed alla prassi vigente nella gestione degli aeroporti; quali provvedimenti si intendano inoltre assumere nei confronti di una compagnia aerea che in questa occasione, come in altri numerevoli casi, ha dimostrato assoluta inefficienza ed incuranza per gli interessi degli utenti, malgrado lo Stato e, quindi, i cittadini, sopportino oneri molto gravosi per il sostegno economico dell'Alitalia medesima. (4-00034)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri.

In ordine all'episodio avvenuto l'8 maggio 1996 presso l'aeroporto Caselle di Torino, sono stati svolti accertamenti dai quali è emerso che la partenza del volo Az 1422 è stata ritardata fino alle ore 15,30, per motivi sanitari, essendo fuoriuscita da un collo di merce in arrivo, della polvere rossiccia che ha irritato le mani e gli occhi degli operai addetti allo scarico della merce.

Per appurare la natura del materiale e gli eventuali rischi per le persone, le autorità sanitarie aeroportuali hanno bloccato l'aereo, per gli opportuni controlli, e il comandante dell'aereo ha chiesto di essere sottoposto a visita di controllo insieme al personale di bordo.

Mentre i vigili del fuoco provvedevano a lavare le stive dell'aereo con particolari solventi, il caposcalo Alitalia tentava di formare un nuovo equipaggio.

Poiché durante la lunga sosta alcuni passeggeri esasperati hanno minacciato di bloccare l'imbarco dei voli per Roma, il caposcalo Alitalia, temendo che la situazione potesse ulteriormente degenerare, d'accordo con l'ufficio di coordinamento operativo, ha dato la priorità all'imbarco sul volo Az 1418 Torino-Roma ai passeggeri del volo AZ 1422 lasciando a terra 40 passeggeri che sono poi

partiti alle ore 15,30 allorché l'aereo in questione, dietro rilascio del certificato di idoneità al volo, ha potuto regolarmente decollare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

sulla tratta ferroviaria Biella-Santhià e Biella-Novara operano treni entrati in funzione nel 1965;

per percorrere i 51 chilometri che dividono la stazione di Biella da quella Novara il tempo medio è di circa un'ora, mentre per percorrere i 27 chilometri fra la stazione di Biella e quella di Santhià il tempo medio è di circa trenta minuti;

l'importanza economico-sociale dell'area biellese non è certo compatibile con una struttura ferroviaria assolutamente inadeguata;

numerosi ministri hanno ripetuto, tanto frequentemente quanto vanamente, la promessa di cambiare quanto meno le motrici —:

se non ritenga di intervenire presso l'ente ferrovie dello Stato per una valorizzazione complessiva dei collegamenti ferroviari del biellese e se non si ritenga di richiedere, quanto meno, l'immediata sostituzione delle motrici;

se non ritenga di sollecitare un poderoso intervento affinché il trasporto ferroviario da e per il biellese trovi adeguate strutture tecniche in grado di rispondere con efficienza alla domanda proveniente dai privati e dalle imprese. (4-01819)

RISPOSTA. — La Società F.S. S.p.A. riferisce che l'offerta commerciale sulle linee Biella-Santhe e Biella-Novara deve contemperare la richiesta di ridurre i tempi di percorrenza, con l'esigenza di effettuare le fermate anche nelle stazioni intermedie che sono rispettivamente 4 e 9, oltre alla ne-

cessità di effettuare incroci fra treni provenienti da opposte direzioni trattandosi di linee a semplice binario.

Tuttavia, i tempi medi impiegati di 27-35 minuti sulla Biella-Santhià e di 52-63 minuti sulla Biella-Novara rientrano in standards accettabili.

Per quanto riguarda il miglioramento dei collegamenti, l'attuale domanda e le esigenze economiche della Società non giustificano un incremento dei servizi, che potrebbe però realizzarsi con l'eventuale integrazione con aziende di autoservizi.

La disponibilità di diverso materiale rotabile non è per il momento prevista dalla Società che, comunque, dall'entrata in vigore dell'orario estivo 1996, ha provveduto a sostituire tutte le carrozze con porte a battente con carrozze del tipo UIC-X, di più recente costruzione e quindi più confortevoli, in uso per i treni a lunga percorrenza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GALEAZZI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

ripetuti episodi segnalano, presso il passaggio a livello del quartiere Collevario (Macerata), l'assenza di sufficiente vigilanza a garanzia della sicurezza per gli automobilisti in transito;

in data 19 luglio 1996 solamente per una fortuita circostanza è stata evitata una tragedia mentre transitava, a sbarre alzate, il treno delle ore 8,54, proveniente da Sforzacosta e diretto alla stazione di Macerata;

tale accaduto è stato segnalato con vari esposti alla prefettura locale e al dipartimento delle Ferrovie di Ancona;

da parte del dipartimento delle Ferrovie di Ancona non vi è stato alcun intervento chiarificatore sulla vicenda —;

per quali motivi il giorno 18 luglio si sia verificato, alle ore 8,54, il cattivo funzionamento del sistema di controllo e sor-

veglianza presso il passaggio a livello del quartiere Collevario;

quali siano le modalità di funzionamento del sistema di emergenza per il controllo e la sorveglianza dei passaggi a livello nel sopraindicato tratto ferroviario;

quali provvedimenti si intendano adottare per evitare il ripetersi di tali pericolosi episodi e per garantire la sufficiente vigilanza e il controllo del traffico automobilistico e ferroviario in corrispondenza del passaggio a livello in località Collevario. (4-02569)

RISPOSTA. — Il passaggio a livello sito al km 30+294 della linea Civitanova-Albacina, in contrada Collevario di Macerata, è di tipo automatico ed alla sua chiusura provvede direttamente il treno in arrivo con l'azionamento di un particolare dispositivo.

Per l'ulteriore sicurezza della circolazione sia stradale che ferroviaria, detto passaggio a livello è dotato di un proprio segnale che si dispone a via libera quando le barriere del passaggio a livello sono in posizione di chiusura. Non disponendosi a via libera il suddetto segnale, il macchinista, ai sensi dell'articolo 20, comma 10, delle « Istruzioni per il personale per la condotta delle locomotive », ha l'obbligo di arrestare il convoglio prima dell'attraversamento e di riprendere la marcia, dopo essersi accertato che il traffico stradale non ostacoli in alcun modo la marcia del treno, ad una velocità di 4 km/h. Inoltre, il passaggio a livello in questione è sorvegliato da un impianto televisivo a circuito chiuso che consente il controllo visivo a distanza.

Pertanto la sicurezza dell'attraversamento stradale risulta garantita con i massimi standard di sicurezza.

Ciò premesso, il giorno 19 luglio 1996 un violento nubifragio abbattutosi sulla zona ha determinato una momentanea mancanza di energia elettrica, danneggiando altresì con un fulmine il dispositivo di chiusura automatica del passaggio a livello.

Tuttavia i dispositivi di sicurezza sopra descritti hanno evitato qualsiasi situazione di pur ipotetico pericolo; infatti, la mancata

disposizione a via libera del segnale posto a protezione del passaggio a livello ha indotto il macchinista del treno n. 7016 a fermare prontamente il convoglio ed a proseguire a velocità ridotta (4 km/h), dopo essersi accertato dell'arresto del traffico stradale. Tale circostanza risulta inequivocabilmente dalla zona tachimetrica del locomotore trainante il convoglio, che ha registrato l'arresto del treno prima del passaggio a livello ed il suo proseguimento a velocità ridotta.

Non si è pertanto verificata alcuna situazione di reale pericolo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

gli uffici della motorizzazione civile di Verona danno risposte agli utenti con tempi di attesa incredibili, tanto da arrivare a consegnare una patente in otto mesi;

peraltro, tutte le procedure presso i predetti uffici risultano rallentate; spesso gli utenti non trovano gli interlocutori dovendo recarsi agli uffici più volte prima di ottenere anche le risposte più elementari;

tale situazione deficitaria in termini di funzionalità degli uffici indicati si protrae ormai da troppo tempo e già nel passato vi sono stati interventi dell'interrogante affinché tale problema trovasse definitiva soluzione —:

se non intenda provvedere immediatamente ad accertare la veridicità di quanto denunciato dall'interrogante, e se non intenda finalmente provvedere a risolvere, una volta per tutte, la situazione degli uffici della motorizzazione civile di Verona, effettuando se necessario gli opportuni ricambi di personale o i potenziamenti necessari. (4-01974)

RISPOSTA. — *I lunghi tempi di attesa per la consegna delle patenti presso gli Uffici provinciali M.C.T.C. sono dovuti alle scarse*

disponibilità organiche, rispetto alla mole di lavoro di competenza.

Va da sé che per porre rimedio alla carenza di personale dovrebbero prevedersi nuove assunzioni ma, ciò è reso difficoltoso dalle esigenze di contenimento della spesa pubblica.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il decreto ministeriale 29 giugno 1995, in materia di inquadramento del personale marittimo impiegato nella navigazione interna, ha previsto la possibilità di accesso al grado di motorista per motonavi anche a chi è in possesso del solo titolo di scuola media con due anni di navigazione;

precedentemente, a tale ruolo potevano accedere solo i diplomati provenienti da istituti tecnici navali e professionali, con un periodo di navigazione di almeno cinque anni;

il provvedimento adottato con decreto ministeriale abbassa il livello di professionalità e specializzazione in questo delicatissimo campo, e pare all'interrogante estremamente grave e da rivedersi —:

se non intenda rivedere il decreto ministeriale emanato nel senso auspicato dall'interrogante, e cioè di promuovere una sempre migliore qualificazione e selezione del personale che ricopre incarichi delicati come quelli oggetto del decreto ministeriale 29 giugno 1995. (4-03055)

RISPOSTA. — *La modifica al quinto comma della tabella allegato B del decreto ministeriale 17 ottobre 1955, apportata dal decreto ministeriale 29 giugno 1995, con l'introduzione tra i titoli professionali marittimi da considerare equivalenti a quello di motorista di motonavi per la navigazione interna, del titolo di meccanico di seconda classe per motonavi, si è resa necessaria per*

assicurare la regolarità dei servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia.

Si è provveduto in tal senso in quanto, dietro richiesta della A.C.T.C. di Venezia — concessionaria del servizio pubblico di linea per il trasporto passeggeri nella laguna veneta — l'indagine che successivamente si è esperita presso la locale Capitaneria di porto, ha messo in luce l'impossibilità di reperire personale con il titolo professionale di meccanico navale di prima classe, idoneo per l'imbarco su unità utilizzate per lo svolgimento del suddetto servizio.

Peraltro, il decreto ministeriale del 17 settembre 1955 non era stato ancora aggiornato con le vigenti disposizioni relative ai titoli professionali marittimi per il personale della gente di mare, tra cui quelle che disciplinano la figura del meccanico navale e l'opportunità di introdurre tali modifiche è stata valutata con il Servizio autonomo della navigazione interna.

Circa il livello di professionalità nell'esercizio delle funzioni di motorista di motonavi per la navigazione interna, si osserva che il titolo di meccanico navale di seconda classe per motonavi è quello di licenza di scuola media, come previsto per il titolo di meccanico navale di prima classe, già idoneo, al sensi del decreto ministeriale del 17 settembre 1955, all'esercizio delle funzioni di motorista di motonavi.

Inoltre, l'esperienza di navigazione richiesta per il meccanico navale di seconda classe è di complessivi tre anni e mezzo.

La scelta di estendere le funzioni spettanti al meccanico navale di prima classe anche al meccanico navale di seconda classe per motonavi è scaturita dal fatto che il titolo di meccanico navale di prima classe prevede una esperienza di navigazione su navi dotate di impianto a propulsione a vapore; un'esperienza questa che, considerata la mancanza di unità del suddetto genere, non si ritiene più necessaria.

Infine, appare opportuno osservare che la normativa in esame (decreto ministeriale 17 settembre 1955, come modificato dal decreto ministeriale 29 giugno 1995) stabilisce i titoli professionali per la condotta di unità adibite ai servizi pubblici lagunari di

Venezia che possono anche discostarsi da quelli previsti per il traffico marittimo, stante che la navigazione lagunare presenta minori rischi, sotto il profilo della sicurezza, svolgendosi in acque definite « tranquille ».

Da ultimo, si fa presente che nella normativa in corso di emanazione relativa ai nuovi titoli professionali marittimi — elaborata da una apposita Commissione della quale hanno fatto parte anche tecnici della sicurezza — è stata prevista la conversione dell'attuale titolo di meccanico navale di seconda classe per motonavi con quello di meccanico navale di prima classe, cui sono attribuite mansioni di direzione di macchina anche di navi passeggeri.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ALBERTO GIORGETTI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

nel luglio 1995, in occasione di un concorso per aspiranti al posto di primo tecnico di manovra, sesto livello, per il compartimento delle ferrovie dello Stato di Napoli smistamento, la graduatoria finale ha portato persone senza alcuna esperienza a ricoprire le cariche più importanti;

manovratori qualificati, in servizio ventennale, riportando nel concorso voti « sufficienti », si sono visti scavalcare in graduatoria da persone che per capacità ed esperienza non avrebbero chiaramente meritato tale alta collocazione;

da anni presso il deposito locomotive di Napoli smistamento si verificano fatti, oggetto anche di inchieste giudiziarie, che lasciano chiaramente intravedere un sistema di clientelismo e di appalti;

a tutt'oggi sono in corso indagini che hanno già portato all'arresto di funzionari delle ferrovie dello Stato —:

se non intenda con urgenza fare luce sulla a dir poco inquietante situazione esistente nel compartimento locomotive di Napoli smistamento, avendo riguardo an-

che alla posizione di coloro che hanno lavorato e lavorano onestamente da oltre vent'anni in tale scenario malavitoso.

(4-03073)

RISPOSTA. — *La Società Ferrovie dello Stato S.p.A. riferisce che, a seguito della graduatoria finale del luglio 1995, relativa al concorso per l'avanzamento a primo tecnico di manovra presso l'Ufficio gestione di Napoli, si è avuta la protesta di un candidato il quale, appartenente al Deposito locomotive di Napoli smistamento, era stato ammesso a frequentare il corso di formazione per l'avanzamento e lo aveva superato riportando la valutazione di « sufficiente » con la conseguente assegnazione di un posto presso il Deposito locomotive di Napoli Campi Flegrei mentre i posti di primo tecnico di manovra, disponibili presso il Deposito locomotive di Napoli smistamento, venivano assegnati a colleghi che nella graduatoria stilata al termine del concorso precedevano il suddetto candidato.*

Tutto ciò portava l'agente in questione a presentare in data 9 ottobre 1995 un esposto al Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Napoli contenente calunnie e diffamazioni verso il Capo ufficio gestione personale di Napoli ritenuto responsabile della sua mancata assegnazione a Napoli smistamento: all'esposto seguivano poi dichiarazioni sulla stampa locale e una istanza datata 17 gennaio 1996.

Poiché da accertamenti esperiti dalle F.S. risultava che le accuse erano del tutto prive di fondamento e la prassi dell'assegnazione all'interessato del posto a Napoli Campi Flegrei era avvenuta nel rispetto delle norme contrattuali e degli accordi sottoscritti con le organizzazioni sindacali, al dipendente veniva contestata infrazione agli obblighi contrattuali per la mancanza prevista dall'articolo 79, comma C del contratto collettivo nazionale di lavoro dei ferrovieri ed applicata la sospensione dal servizio per otto giorni con privazione della retribuzione.

Le F.S. precisano, altresì, che vi sono due distinte procedure per compilare la graduatoria finalizzata all'ammissione al corso e per compilare le graduatorie di merito al termine del corso.

In particolare, nella graduatoria di ammissione vengono valutati l'anzianità di profilo, le abilitazioni possedute e le mansioni espletate secondo specifici punteggi oggettivi.

I dipendenti ammessi al corso di formazione e risultati idonei alla fine del medesimo vengono promossi al nuovo profilo nei limiti dei posti disponibili e nel rispetto dell'ordine della nuova graduatoria formulata in base al giudizio di valutazione (ottimo, buono, sufficiente) che la Commissione assegna ai candidati alla fine del corso. All'interno di ciascuno dei tre suddetti gradi di giudizio la graduatoria finale è formulata in base all'anzianità di profilo e, in caso di parità, dall'anzianità nel profilo precedente.

In base a tale procedura, prevista dall'accordo del 25 marzo 1993 con le organizzazioni sindacali nazionali e che, salvo eventuali minimi scostamenti concordati con le organizzazioni sindacali locali, è applicata in tutte le unità F.S. della rete, può, quindi, verificarsi che un dipendente, risultato agli ultimi posti nella graduatoria per l'ammissione al corso, risulti poi nelle prime posizioni nella graduatoria di merito al termine del corso.

I posti disponibili in un impianto vengono ricoperti secondo l'ordine prioritario occupato nella graduatoria di merito e gli altri aspiranti allo stesso posto, se collocati in posizione meno favorevole, sono costretti ad andare ad occupare posti in altri impianti.

Infine, la Società F.S. non ha notizie di inchieste giudiziarie, passate o in corso, a carico di funzionari dipendenti dall'Ufficio gestione personale di Napoli.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri, della sanità e del commercio con l'estero. — Per sapere — premesso che:*

il cosiddetto « Continente Nero », dopo essere stato derubato di buona parte

dei finanziamenti destinati alla cooperazione, ed essere in preda all'inarrestabile diffusione di malattie contagiose, come AIDS, colera, tubercolosi, meningite, si trova a dover lamentare una nuova truffa alimentata dal traffico dei farmaci che, venduti a prezzi altissimi, si rivelerebbero inefficaci se non addirittura nocivi;

tale denuncia proviene da un medico italiano che, di passaggio nella Costa D'Avorio, ha raccolto, dall'antropologo Mariatou Konè, una drammatica testimonianza;

in base a tale testimonianza esisterebbero situazioni a dir poco allucinanti, dove innocenti sciroppi sono diventati specialità per disinfezioni intestinali, polveri di amido sono spacciate per antibiotici, e glucosio per analgesico;

tutto questo accade nel contesto di una situazione che, nella sola Africa occidentale, è a dir poco drammatica anche in seguito al dilagare di un'epidemia di meningite che, esplosa tre mesi fa in Nigeria, non si riesce a frenare per assoluta insufficienza del vaccino inviato dall'Organizzazione mondiale della sanità;

dalla denuncia dell'antropologo Mariatou Konè risulta che della colossale frode sarebbero responsabili anche aziende farmaceutiche europee —:

se i Ministri competenti sono a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

quali provvedimenti si intendano prendere al fine di verificare se, visti gli scottanti ed i ben noti squallidi precedenti verificatisi nel settore, nella vicenda sono coinvolte aziende produttrici di medicinali e trafficanti italiani. (4-00326)

RISPOSTA. — *In molti Paesi dell'Africa Occidentale e Centrale esiste un mercato parallelo dei farmaci nel quale circolano molte contraffazioni. Questi «farmaci» sono spesso semplici polveri o glucosio e sono importati e commercializzati in un circuito privato (tipico è quello delle venditrici ambulanti in Costa d'Avorio, oggetto*

degli studi della sociologa ivoriana Dottorressa Konè, citata dall'Onorevole interrogante).

In molti Paesi in via di sviluppo è in fase di attuazione la politica dei farmaci essenziali generici, raccomandata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e da tutti i principali donatori. Tale politica mira a rendere disponibili alla popolazione farmaci di provata efficacia e a basso costo. Il basso costo deriva essenzialmente dal fatto che, pur trattandosi di molecole altamente efficaci, si tratta di principi attivi esistenti da molti anni e il cui brevetto è scaduto. Essi possono quindi essere prodotti, senza oneri di registrazione da parte di un qualunque laboratorio farmaceutico. Inoltre, tali laboratori non devono recuperare spese di ricerca e di marketing

I Ministeri della Sanità dei Paesi citati si approvvigionano di questi farmaci attraverso appalti internazionali. Vista l'ampiezza del mercato, vi è stata negli ultimi anni una proliferazione internazionale di laboratori interessati a partecipare a tali appalti. Non si può escludere, anche se non vi è a questo riguardo alcuna informazione documentata, che, all'interno di tale proliferazione, alcuni laboratori non siano in grado di garantire un livello qualitativo adeguato. Non ci risulta essere questo il caso delle molecole prodotte in laboratori italiani o dell'Europa occidentale, ma potrebbe essersi talvolta verificato per le molecole che i laboratori occidentali a loro volta importano da altri fornitori (Europa dell'est, India, Cina) dove gli standard produttivi potrebbero essere inferiori.

Le normative dei vari Paesi africani prevedono, in linea di massima, l'esecuzione di test per il controllo di qualità dei farmaci essenziali generici importati ufficialmente. Tuttavia, per motivi locali, questi test non sempre vengono eseguiti. Alcune strutture di cooperazione, tra cui la nostra attraverso il programma del CEDIM, aiutano tali Paesi ad affrontare il problema.

Per quanto riguarda la Costa d'Avorio, l'acquisto e la distribuzione di medicinali destinati alle strutture pubbliche (ospedali, dispensari, ecc.) sono effettuati dalla « Pharmacie de Santé Publique » (P.S.P.), struttura

pubblica sotto la tutela del Ministero della Sanità. Tale struttura funziona come una centrale d'acquisto, stoccaggio e distribuzione che ricopre tutto il territorio nazionale.

Le farmacie private acquistano direttamente i medicinali presso fornitori ed industrie farmaceutiche, straniere o locali. Nell'uno e nell'altro caso, gli acquisti vengono esclusivamente effettuati conformemente alle leggi ivoriane che garantiscono la qualità dei medicinali autorizzati dal locale Ministero della Sanità. I controlli della qualità in questo Paese vengono effettuati regolarmente. I medicinali sono disponibili sotto forma di « specialità farmaceutiche » o di « generici ». I generici sono stati autorizzati da circa due anni, al fine di permetterne l'acquisto agli strati sociali più poveri.

Accanto a questo mercato ufficiale esiste un mercato clandestino di vendita illecita di farmaci non controllati. Tali farmaci provengono dalla Nigeria, dal Ghana, dalla Cina, ma si possono anche trovare dei medicinali che sono stati abusivamente sornati dal circuito ufficiale o addirittura dei prodotti contraffatti. Questi prodotti sono disponibili presso le venditrici ambulanti non autorizzate che si improvvisano medici e farmacisti fornendo, insieme ai prodotti, le modalità d'uso. I prodotti contraffatti sono preparati dalle stesse venditrici ambulanti che riutilizzano i contenitori vuoti dei farmaci, riempiendoli con altri prodotti di cui non si conosce né la provenienza, né la composizione.

Accanto alle venditrici ambulanti di medicinali (quasi sempre delle donne), esiste un altro gruppo di venditori ambulanti (quasi sempre degli uomini) che propongono rimedi tradizionali a base di piante. La medicina tradizionale a base di piante è invece ufficialmente riconosciuta.

Si fa inoltre presente di aver preso direttamente contatto, attraverso l'Ambasciata d'Italia in Abidjan, con la Dottoressa Konè, citata nell'interrogazione, alla quale sono state chieste informazioni generali sulla vendita illecita di medicinali.

La dottoressa Konè ha confermato che la vendita illecita di medicinali è uno dei soggetti principali delle sue ricerche etno-

sociologiche, che riguardano tuttavia, soprattutto, l'atteggiamento del compratore piuttosto che la reale verifica della qualità del prodotto.

In conclusione sembra potersi affermare che le osservazioni contenute nell'interrogazione e basate sulle informazioni raccolte, contengano elementi di plausibilità.

Peraltro, dal punto di vista strettamente commerciale, le importazioni/esportazioni dei farmaci, ai sensi della normativa comunitaria, ed agli effetti dei divieti economici, hanno luogo liberamente, prescindendo se gli stessi siano scaduti o meno, senza autorizzazione ministeriale. È quindi evidente come sia difficile, per il Governo italiano, non solo intervenire ma anche poter monitorare il fenomeno.

Non esiste comunque alcun elemento fattuale da cui si possa dedurre che nella « colossale frode » — che sembra potersi escludere — siano coinvolte aziende italiane.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Serri.

GRILLO e MICCICHÈ. — Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

sono scomparse a Marsala ed altri centri della provincia di Trapani schede elettorali dell'ultima competizione regionale siciliana del 16 giugno 1996;

ciò è di eccezionale gravità, a maggior ragione per il fatto che è in corso un contenzioso avanti il Tar di Palermo per l'accertamento delle irregolarità di alcune operazioni elettorali dirette a stabilire di una o altra elezione a deputato regionale. Il predetto tribunale ha già accolto preliminarmente il ricorso ed ha disposto una verifica di alcune sezioni;

visto che alcune delle schede di tali sezioni sono fra quelle contestate, verrebbe preclusa l'istruttoria disposta dal Tar, con la probabile dolosa conseguenza di impedire la verifica e di aprire un gravissimo caso di incertezza sulla legittimità dell'elezione dei candidati tra i quali vi è contestazione, rimanendo inficiato il risultato

elettorale. Con quali conseguenze? Il caso è così grave da creare fermento e reazione, oltre che apprensione nell'opinione pubblica —:

se non ritenga che debba essere immediatamente disposta la invalidità delle elezioni nel collegio di Trapani, considerato l'impossibile accertamento sulla legittimità della convalida provvisoria degli eletti, che rimangono coinvolti e non potendosi comunque lasciare l'incertezza per tutta la durata del mandato;

se risulti presso quale ufficio fossero custoditi i plichi con le schede e a chi vada attribuita la responsabilità. (4-05888)

RISPOSTA. — *Gli Onorevoli Grillo e Miccichè, premettendo la notizia della scomparsa a Marsala e presso altri centri della provincia di Trapani di schede elettorali dell'ultima competizione regionale siciliana del 16 giugno 1996, chiedevano con l'atto ispettivo se non dovesse essere immediatamente disposta l'invalidità delle elezioni nel collegio di Trapani, considerato l'impossibile accertamento sulla convalida provvisoria degli eletti; nonché se risultasse presso quale ufficio fossero custoditi i plichi con le schede e se vi fossero responsabilità.*

Le notizie acquisite dal Ministero dell'Interno consentono la ricostruzione dei fatti nei seguenti termini.

Il Tribunale Amministrativo Regionale della Sicilia, adito dal ricorrente Francesco Pizzo, candidato del partito « Forza Italia », risultato primo dei non eletti per il Rinnovo dell'Assemblea Regionale Siciliana, ha disposto con ordinanza n. 155796 una verifica dei dati, per accertare le eventuali irregolarità dedotte dal ricorrente.

Il funzionario incaricato dell'effettuazione della verifica si è recato presso gli uffici depositari degli atti, e tra questi, presso la Procura circondariale di Marsala che avrebbe dovuto custodire i plichi contenenti le schede dichiarate valide relative alle sezioni dei Comuni di Marsala e Petrosino.

In tale circostanza è stato riscontrato che gli atti si trovavano presso l'Ufficio di Conciliazione, sito in locali di proprietà del

Comune di Marsala, cui i plichi erano stati affidati in custodia dalla Pretura, e che risultavano mancanti n. 22 buste contenenti le schede dichiarate valide di altrettante sezioni elettorali.

La verifica è stata ultimata in data 18 gennaio 1997, senza che siano stati rinvenuti i plichi mancanti.

I fatti sono stati riferiti dal funzionario incaricato alla competente Autorità giudiziaria in data 20 novembre 1996.

Gli atti sono stati rimessi al T.A.R.S. il 4 febbraio 1997, che ha fissato udienza per il mese di marzo.

Null'altro è stato comunicato, in merito alle eventuali decisioni assunte dal T.A.R.

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Marsala, opportunamente interpellata, conferma l'esistenza di procedimento penale a carico di ignoti in merito ai fatti oggetto di interrogazione; detto procedimento è in fase di indagine e di conseguenza i relativi atti risultano coperti da segreto istruttorio.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

GUIDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei beni culturali ed ambientali con incarico per lo sport e lo spettacolo. — Per sapere — premesso che:*

il teatro Verdi di San Severo è un edificio storico dove hanno recitato i più prestigiosi artisti internazionali della prosa, della lirica ed in generale dello spettacolo;

il teatro Verdi è l'unico teatro di un tale respiro dell'Alto Tavoliere;

alla succitata struttura affluisce ogni anno non meno di un milione di spettatori provenienti dal Gargano, dal Subappennino dauno, dal capoluogo di provincia e dai vicini comuni del Molise;

per i cittadini, in particolare i giovani della zona, ci sono poche occasioni per seguire da vicino opere di alto valore culturale, quali quelle liriche e di prosa;

San Severo è stata riconosciuta come « città » da un recente decreto del Presidente della Repubblica;

la recente suddivisione dei fondi da destinare agli enti lirici ed ai teatri per l'organizzazione della stagione lirica 1996/1997 ha favorito in maniera cospicua teatri meno importati del teatro Verdi;

il teatro Verdi è considerato dagli artisti uno dei pochi teatri particolarmente adatti agli spettacoli lirici sotto il profilo dell'acustica —:

quali criteri siano stati seguiti per la ripartizione di detti fondi;

se non sia possibile destinare parte dei fondi anche al teatro Verdi di San Severo. (4-04649)

RISPOSTA. — *Con riferimento ai quesiti posti con l'interrogazione in oggetto, si rappresenta quanto segue.*

In via preliminare occorre specificare che i fondi per il 1996 a disposizione delle « stagioni liriche in provincia » hanno subito — su conforme parere della Commissione Centrale Musica — una serie di decurtazioni (800 milioni in meno rispetto all'esercizio precedente) dovute ai « tagli » introdotti dalla L. 105/96 ed alla eliminazione dal Bilancio 1996 dei residui di stanziamento 1995 (L. 549/95); tale incisiva decurtazione dei fondi a disposizione ha costretto sia la Commissione Consultiva — il cui parere è obbligatorio per una valutazione tecnico-artistica di tutte le iniziative musicali per le quali viene presentata istanza di sovvenzione — sia l'Amministrazione, a selezionare con la massima attenzione ed equità le attività liriche, da sostenere a livello statale: cioè privilegiando, innanzitutto, sia l'aspetto qualitativo di dette attività, sia una equilibrata distribuzione delle risorse sul Territorio Nazionale, Regionale e Provinciale; ed infine una corretta gestione delle manifestazioni da parte dei soggetti beneficiari ed il rispetto delle norme inerenti i compensi alle masse utilizzate.

Con riferimento all'istanza presentata dal Comune di San Severo, occorre ulte-

riormente precisare che la stessa è risultata, nel 1996, strettamente connessa a quella presentata dal Comune di Cerignola, nei termini qui di seguito esposti:

l'istanza del Teatro di Cerignola era stata sottoposta alla Commissione già nella seduta del 20.11.96 ed i componenti, all'unanimità, avevano proposto di rinviare il giudizio sull'iniziativa, chiedendo all'Amministrazione di acquisire dati certi sulle forme di pagamento che il Comune intendeva adottare per i cachets a favore delle masse utilizzate, nonché sul curriculum dei componenti l'Orchestra ed il coro;

acquisiti tali dati e dopo averli esaminati nella seduta del 17 dicembre 1996 la Commissione ha ritenuto insufficiente il livello artistico delle manifestazioni programmate, esprimendo il parere che l'istanza di sovvenzione non dovesse essere accolta.

Identico parere, necessariamente, è stato espresso per la stagione lirica organizzata dal comune di San Severo, in quanto le manifestazioni programmate da detto Comune erano le stesse preventivate a Cerignola (titoli delle opere, cast, orchestra, coro ed impresa realizzatrice).

Per il 1997 sarà la ricostituita Commissione Consultiva a dover valutare l'eventuale, nuova istanza del Comune di San Severo.

Il Ministro delegato per lo spettacolo: Veltroni.

LAMACCHIA. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica. — Per sapere — premesso che:*

tutti i dati occupazionali del Mezzogiorno in genere e della Calabria in particolare, come messo in evidenza da ultimo dal rapporto Svimez, evidenziano un progressivo aumento della disoccupazione, particolarmente giovanile e di diplomati;

continuamente viene denunciato il ritardo nell'utilizzo dei fondi messi a dispo-

sizione dell'Unione europea per lo sviluppo di attività economiche e dei servizi;

spesso alle carenze dell'Amministrazione pubblica nell'osservanza dei termini comunitari si uniscono i ritardi da parte degli esecutori per difficoltà finanziarie e per esasperanti trafile di attività burocratiche imposte tanto dalla normativa europea quanto, e soprattutto, dalle norme nazionali e regionali;

sono recenti le dimissioni del responsabile della cosiddetta « cabina di regia » costituita presso il ministero del bilancio —:

quali iniziative intendano concretamente assumere per proporre, se del caso, alla commissione dell'Unione europea, eventuali modifiche semplificative delle procedure e quali provvedimenti nazionali intendano adottare circa le proprie procedure per uno snellimento delle pratiche ed una velocizzazione dei tempi amministrativi;

quali ritardi vi siano rispetto agli impegni e alle scadenze già presi per i pagamenti Pop Leader e se si sia pensato ad interventi sostitutivi anche dei beneficiari, piuttosto che dover subire riduzioni di fondi già stanziati;

in particolare, quale sia la situazione circa i tempi di erogazione degli aiuti europei e delle integrazioni nazionali, avendo avuto notizia che i tempi di pagamento agli interessati, anche per i programmi eseguiti nei tempi previsti, risultano abnormi con grave danno per i destinatari;

se si intendano avanzare analoghe proposte alle regioni, per quanto di loro competenza, nonché offrire alle stesse sostegni straordinari anche agendo con poteri sostitutivi, al fine di porre decisamente rimedi ad una situazione che si protrae da tempo e che appare non più sopportabile, attese le necessità di investimento particolarmente nel Mezzogiorno. (4-02448)

RISPOSTA. — Si risponde alla interrogazione in oggetto, relativa alla grave situazione occupazionale che si registra nel Mez-

zogiorno in genere e nella Calabria in particolare ed al ritardo nell'utilizzo dei fondi comunitari assegnati allo sviluppo delle attività produttive, per far presente preliminarmente le più recenti iniziative del Governo ai fini dell'avvio a soluzione delle problematiche segnalate.

Anzitutto, sul piano organizzativo, si è provveduto alla immediata nomina del nuovo presidente della Cabina di regia nazionale ed alla unificazione funzionale tra la stessa Cabina di regia e la struttura di questo Ministero addetta alle politiche di coesione, in modo che detto organismo possa svolgere, in modo più coerente e funzionale, i suoi compiti di coordinamento e supporto di tutte le iniziative tese alla più efficace utilizzazione delle risorse nazionali e dei fondi strutturali, al fini dell'aumento dell'occupazione.

Allo scopo specifico di evitare la perdita di risorse attribuite all'Italia, in presenza di programmi cofinanziati caratterizzati da grandi ritardi nell'attuazione, il Comitato di sorveglianza ha approvato un documento con il quale si individua un meccanismo di riprogrammazione che consente la riduzione di risorse assegnate a ciascun programma e la messa a disposizione delle stesse per il finanziamento di interventi in corso o da attivare, nell'ambito del Quadro Comunitario di Sostegno 1994-1999, obiettivo 1 (per le regioni del Mezzogiorno).

L'attività di riprogrammazione sarà attuata attraverso un processo di osservazione condotto da appositi gruppi tecnici a composizione mista Amministrazioni centrali, regioni e Commissione Europea.

Il gruppo tecnico ha il compito di analizzare specificatamente i motivi che sono alla base del mancato o ritardato avvio dei programmi, nonché di individuare quegli indicatori procedurali che ritiene possano essere adottati per accelerare la capacità attuativa degli stessi.

In definitiva il gruppo tecnico deve svolgere una azione di stimolo di orientamento e di supporto sia al Comitato di sorveglianza che alle Amministrazioni onde consentire una reale e maggiore capacità attuativa dei programmi nei tempi fissati.

Quanto sopra interessa tutti i programmi in area obiettivo 1, i programmi di iniziativa comunitaria ed i programmi operativi plurifondo.

Per quanto riguarda i quesiti formulati negli ultimi capoversi dell'interrogazione, si fa presente che il riferimento al programma LEADER non chiarisce se si intenda operato al LEADER I o al LEADER II: il LEADER I è un programma multinazionale relativo al periodo 1989-93, la cui attuazione è gestita direttamente del Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali; il LEADER II è relativo al periodo 1994-99 ed è gestito a livello regionale con il coordinamento del citato Dicastero.

Per quanto infine riguarda l'azione di sostegno alle Regioni, si fa presente che nella legge, testé approvata, che introduce modifiche in materia di contabilità e bilancio (legge n. 94/1997) è stato disposto il conferimento di apposita delega al Governo (articolo 7, comma 2, lett. g) per la riorganizzazione della Cabina di regia intesa quale strumento di coordinamento, propulsione e supporto delle iniziative di sviluppo intraprese sia dalle Amministrazioni centrali che da quelle regionali e locali.

Nel quadro dell'azione di sostegno all'occupazione merita di essere ricordato che sono già in atto una serie di nuovi strumenti legislativi, quali il patto territoriale ed il contratto di area che, ciascuno nel suo ambito di operatività, possono consentire, su specifici comprensori territoriali, di promuovere od ampliare le attività produttive, con le conseguenti ricadute positive sul grado di utilizzo della locale forza lavoro.

Il Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica: Macciotta.

LUCCHESI. — Ai Ministri dei trasporti e navigazione e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

già nella XII legislatura l'interrogante aveva presentato apposito atto di sindacato ispettivo, il 3 febbraio 1995, senza peraltro ottenere alcuna risposta, in violazione dei regolamenti parlamentari —:

quali iniziative abbiano assunto per rimuovere i vagoni ripieni di amianto, che da anni rimangono fermi presso la stazione di Alcamo;

se non ritengano sia intollerabile la mancanza di ogni intervento, tanto più a seguito della presentazione di una interrogazione parlamentare, che denunciava il fatto;

se non riavvisino in questi comportamenti omissivi una arroganza inaccettabile ed una inerzia rimarchevole;

come e quando pensino di allontanare i vagoni ripieni di amianto dalla stazione di Alcamo. (4-02118)

RISPOSTA. — La complessa problematica del materiale rotabile coibentato con amianto è costantemente all'attenzione sia del Governo sia delle Amministrazioni interessate. È stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri un gruppo di lavoro formato da rappresentanti dei Trasporti, Industria, Sanità ed Ambiente, al fine di elaborare uno schema di modifica alla legge 23 marzo 1992, n. 257, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto.

In tale schema, presentato l'8 ottobre 1996 alla Commissione nazionale amianto, sono contenute disposizioni che riguardano specificatamente i beni mobili immatricolati in Italia adibiti a trasporto pubblico su rotaia o su strada, nonché navi ed aerei coibentati con amianto.

Per quanto riguarda la specifica problematica dei rotabili con amianto, da tempo le F.S. S.p.A. hanno predisposto un dossier dettagliato sull'argomento che è stato inviato alle Commissioni parlamentari competenti.

Nel documento è compresa una tabella riepilogativa di tutti i rotabili interessati alle procedure di sicurezza, dalla quale si evince che il numero complessivo del materiale ammonta a circa 11.000 unità. Nell'ambito di tale cifra i rotabili che devono essere sottoposti ad operazioni di decoibentazione, da parte delle imprese specializzate, appositamente selezionate, sono, alla data del 31

ottobre 1996, n. 5.492 e sono dislocati in 328 siti della rete ferroviaria.

Gli elenchi dei materiali in questione e dei siti di accantonamento vengono trasmessi alle Regioni e alle Aziende sanitarie locali e aggiornati sistematicamente ad ogni variazione.

Gli elenchi sono stati inoltre trasmessi al Ministero della sanità fin dal dicembre 1995; allo stesso Ministero la Società Ferrovie dello Stato ha sottoposto le misure di prevenzione da adottare in attesa dell'attuazione del piano di dismissione dei rotabili accantonati. Tali misure sono state ritenute soddisfacenti e sono risultate coerenti con il successivo piano di sicurezza che ha recepito integralmente le prescrizioni nel frattempo emanate dall'Unità sanitaria locale 10 di Firenze, che si è specificatamente interessata al problema.

Per individuare le imprese più idonee ad eseguire lavori di decoibentazione è stato istituito un sistema di qualificazione europea al sensi della direttiva n. 93/38/CEE del 14 giugno 1993 il cui bando è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea n. S/43 del 3 marzo 1995.

A tale scopo sono stati stabiliti rigorosi criteri di qualificazione delle imprese che per capacità tecnica, finanziaria ed organizzativa debbono essere in grado di svolgere oltre alle operazioni di decoibentazione del materiale rotabile accantonato, anche le operazioni di stoccaggio, trasporto e smaltimento; tali operazioni sono eseguite con piani di lavoro approvati dalle Unità sanitarie competenti e sotto la sorveglianza di queste ultime, al fine di garantire la massima sicurezza anche per gli addetti alle lavorazioni.

Il materiale accantonato sarà progressivamente sottoposto alle operazioni di decoibentazione, con priorità singolarmente attribuita in funzione delle condizioni dei rotabili al fini della valutazione del rischio, sia in vista della successiva rottamazione (nell'ipotesi del materiale più obsoleto), sia per la reimmissione in circolazione.

In attesa della decoibentazione il materiale rotabile in questione è oggetto di un piano di sicurezza approvato anche dal Mi-

nistero dell'ambiente nel gennaio 1995, che si articola in diversi punti:

interventi conservativi consistenti nel condizionamento dei rotabili mediante protezione completa con lamiera di tutti i vani e chiusura per impedirvi l'accesso;

delimitazione delle aree di stoccaggio con l'adozione di misure idonee, a seconda dei casi, e con la segnalazione evidente della loro potenziale pericolosità;

verifica settimanale del mantenimento delle condizioni di sicurezza adottate;

visite tecniche approfondite, con periodicità almeno semestrale;

analisi a campione per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

costituzione di nuclei di pronto intervento territoriale convenientemente attrezzati ed istruiti.

Quanto sopra al fine di evitare la dispersione nell'atmosfera di fibre di amianto e per evitare che l'usura delle lamiere e le possibili manomissioni o atti di vandalismo possano mettere in vista la coibentazione in amianto e costituire un potenziale fattore di rischio.

Il completamento delle operazioni in atto per la bonifica e successiva demolizione del materiale accantonato con amianto sarà completato, se il trend produttivo manterrà i livelli previsti, in un triennio.

Per le problematiche specifiche concernenti i rotabili in sosta presso la stazione di Alcamo, si informa che le modalità con cui è stato eseguito l'accantonamento ed i controlli periodici a cui sono sottoposti danno le massime garanzie di sicurezza.

Il materiale rotabile accantonato, infatti, è mantenuto in condizioni di sicurezza tale da garantire l'assenza di inquinamento da amianto ed è condizionato secondo quanto previsto dal piano di sicurezza.

Inoltre la U.S.L. di Trapani, incaricata dalla Pretura Circondariale di effettuare accertamenti, ha assicurato che non vi è dispersione di fibre di amianto, che i rotabili sono accantonati lontano dai luoghi di la-

voro e che, conseguentemente, non vi è, né vi può essere, alcun pericolo per la salute dei lavoratori o della popolazione.

Infine si fa presente che nei mesi di aprile e maggio sono state inviate alla de-coibentazione n. 20 carrozze fra quelle in sosta ad Alcamo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MATACENA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

il dottor Vincenzo Macrì, sostituto procuratore nazionale antimafia, in relazione a quanto comunicato in aula il 17 novembre 1995 dall'ex sottosegretario alla giustizia, dottor Donato Marra, circa il suo rinvio a giudizio alla sezione disciplinare del Consiglio superiore della magistratura, su richiesta della procura generale presso la Corte di Cassazione e sulla non rinnovata applicazione alla Dda di Reggio Calabria, ha ritenuto di affidare le sue esternazioni ad un articolo pubblicato, il 18 novembre 1995, pagina 23, sul quotidiano *Gazzetta del Sud*;

il dottor Macrì, inizialmente, precisa « come a tale provvisoria conclusione si è giunti a seguito di una ispezione ministeriale che non è certo azzardato definire unilaterale, parziale e discriminatoria, recepita acriticamente dalla procura generale, che, dal canto suo, ha omesso di tenere conto degli elementi difensivi esibiti ... »;

continuando nella sua esternazione, il sostituto procuratore nazionale, antimafia prende « atto che tanto il Ministero di grazia e giustizia quanto la procura generale della Cassazione hanno omesso di promuovere la doverosa azione disciplinare in presenza di casi gravissimi di provata collusione tra magistrati del distretto di Reggio Calabria ed i potentati politici, economici, mafiosi, in esso dominanti, con relativo intreccio di interessi illeciti ed aggiustamenti di processi »;

autocelebrandosi, ci informa di « avere fornito un importante contributo in vari processi, tra i quali quello soprannominato operazione olimpica », nell'ambito del quale, poiché per il sostituto Macrì l'inchiesta diventa sentenza definitiva, è riuscito « a far luce su una strage (quella di Gioia Tauro del 22 luglio 1970) che era stata sino a quel momento abilmente occultata ... »;

concludendo, il dottor Macrì dimostra la mancanza di rispetto per la insindacabilità dell'attività parlamentare, quando si domanda perché « non si interviene sulla lunghissima interminabile serie di interrogazioni parlamentari a firma dell'onorevole Maticena, contenenti falsità, calunnie e diffamazioni all'ombra dell'immunità parlamentare, che arrivano persino alla richiesta rivolta al Ministro di grazia e giustizia nell'agosto scorso di una richiesta di perizia psichiatrica collegiale per verificare un mio presunto stato di infermità mentale »;

la reazione, violenta e scomposta, giustificerebbe da sola la richiesta della summenzionata visita medico-collegiale, poiché è sintomatica della personalità dell'uomo, che si sente « cosa superiore » e nei cui confronti è stato, pertanto, perpetrato il reato di « lesa maestà »;

emerge chiaro, quando si vanta di quella mascherata mal riuscita che è l'« operazione olimpica », gestita, peraltro, con il solito onniscente pentito Giacomo Ubaldo Lauro, frequentatore di ospedali psichiatrici, come per il dottor Macrì la magistratura giudicante ed i vari gradi di giudizio siano degli ... inutili *optional*;

nelle citate esternazioni il dottor Vincenzo Macrì, oltre ad aver censurato e stigmatizzato l'operato degli ispettori ministeriali e della procura generale presso la Corte di Cassazione, ha lanciato pesantissime accuse nei confronti di magistrati del distretto di Reggio Calabria ed ha messo in discussione le prerogative, costituzionalmente protette, dei membri del Parlamento;

il sostituto procuratore nazionale antimafia ha reagito veementemente alla notizia di rinvio a giudizio dinnanzi alla sezione disciplinare del Consiglio superiore della magistratura, che dovrà, tra l'altro, verificare se lo stesso abbia, o meno, manipolato dei pentiti contro alcuni magistrati reggini;

le esternazioni, di cui in premessa, lasciano intravedere l'ennesima puntata della contrapposizione non istituzionale che da tempo imperversa nel palazzo di giustizia di Reggio Calabria;

con il suo atteggiamento velleitario e superficiale di compilatore di liste di proscrizione, il dottor Macrì, denota una notevole capacità di alimentare la guerra all'interno della magistratura reggina, così come emerge dall'ispezione Nardi, che ha dato inizio al procedimento disciplinare —

se, in attesa che la sezione disciplinare del Consiglio superiore della magistratura si pronunzi; non si ritenga opportuno e doveroso sollecitare il Consiglio superiore della magistratura perché applichi il dottor Macrì a funzione diversa da quella inquirente e, comunque, impedire che lo stesso abbia ulteriori contatti con i « pentiti », al fine di evitare manipolazioni, atteso la specificità degli addebiti al vaglio della predetta sezione disciplinare;

se non ritenga opportuno promuovere una nuova azione disciplinare nei confronti del dottor Vincenzo Macrì per avere inteso, a conclusione delle esternazioni, censurare l'attività e le prerogative, costituzionalmente tutelate, di un deputato al Parlamento. (4-02695)

RISPOSTA. — *L'Onorevole Maticena, dopo aver rilevato che il dott. Vincenzo Macrì, Sostituto della PNA, era stato rinviato a giudizio dinanzi alla Sezione disciplinare del Consiglio Superiore della Magistratura, ed aveva « ritenuto di affidare le sue esternazioni » sull'argomento ad un quotidiano, chiedeva di sapere se, in attesa della decisione del Consiglio Superiore della Magistratura, non si ritenesse opportuno e doveroso « sollecitare il Consiglio Superiore*

della Magistratura » ad applicare il dott. Macrì « a funzione diversa da quella inquirente » e a promuovere una nuova azione disciplinare nei suoi confronti, per avere « inteso, a conclusione delle esternazioni, censurare l'attività e le prerogative, costituzionalmente tutelate, di un deputato del Parlamento ».

Il riferimento era ad affermazioni, rilasciate dal dott. Macrì al quotidiano Gazzetta del Sud nel novembre 1995, nella parte in cui il magistrato si domandava « perché non si interviene sulla lunghissima interminabile serie di interrogazioni parlamentari a firma dell'Onorevole Maticena ».

L'Ufficio giudiziario competente, interpellato in merito, ha comunicato di non disporre di alcun elemento utile alla risposta atteso che « le doglianze dell'interrogante riguardano esclusivamente il contenuto delle dichiarazioni rilasciate dal dott. Macrì ad organo di stampa ».

La Direzione Generale dell'organizzazione Giudiziaria ha peraltro compiutamente valutato il contenuto di dette dichiarazioni, al fine di apprezzarne l'eventuale rilievo disciplinare, pur in assenza di ulteriori elementi conoscitivi.

Osserva la stessa Direzione che le dichiarazioni così come riportate — e sempre che il dott. Macrì le abbia effettivamente rese nei termini riportati dal giornalista — riguardavano solo la propria vicenda disciplinare e non procedimenti a carico di terzi; dall'altro, gli innegabili accenti polemici usati nei confronti dell'Onorevole interpellante, erano finalizzate alla critica, aspra ma non scorretta, delle iniziative del predetto deputato.

Le esternazioni in questione sembrano sorrette dall'intento di persuadere gli interlocutori, attuali e potenziali, della propria non colpevolezza in merito ai fatti oggetto del procedimento disciplinare in atto nei suoi confronti; anche sotto tale profilo appaiono quali legittime manifestazioni della libertà di pensiero e di opinione.

È stato al riguardo rilevato che « abusa del diritto alla libera manifestazione delle proprie opinioni il magistrato che, nel rilasciare dichiarazioni all'ANSA a commento di una condanna riportata in sede discipli-

nare, adopera espressioni prive di valutazioni argomentate sia pure sommariamente e non caratterizzate dal tentativo di persuadere gli interlocutori, ma fortemente sconvenienti e scorrette, gravide di accuse denigratorie e di insinuazioni non verificabili, pur senza attingere agli estremi della ingiuria e della diffamazione» (Sez. Disc. 16.5.1986).

Dovendosi nella fattispecie escludere che le affermazioni del dott. Macrì siano connotate da siffatti caratteri, deve quindi ritenersi che nessun addebito dal punto di vista disciplinare gli possa essere mosso.

Inoltre l'intervento si colloca temporalmente in periodo anteriore alla nota lettera 20.9.1996 del Sig. Ministro, relativa all'esternazione pubblica dei magistrati, e risulta quindi non sanzionabile in conformità all'orientamento già espresso dal Guardasigilli in casi analoghi.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

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

nel comune di Monsummano Terme (Pt) undici consiglieri su venti hanno presentato le dimissioni, determinando lo scioglimento del consiglio, così come richiesto dal prefetto di Pistoia al Ministro dell'interno;

inopinatamente, con grave abuso di potere, il sindaco ha convocato il consiglio comunale in seconda convocazione, stante il ritiro delle dimissioni di un consigliere, in aperta violazione della rigida normativa vigente in materia —:

quali iniziative urgenti la prefettura di Pistoia intende assumere nei confronti del comportamento illegittimo del sindaco di Monsummano Terme, onde ristabilire un clima di legalità in tale comune;

se non si ritenga opportuno e doveroso provvedere immediatamente allo scioglimento del consiglio comunale di Monsummano Terme. (4-04837)

RISPOSTA. — Nel consiglio comunale di Monsummano Terme, rinnovatosi in occasione delle consultazioni amministrative del 23 aprile 1995, si è venuta a determinare una situazione di crisi a seguito delle dimissioni rassegnate prima da un consigliere comunale e, successivamente, da altri dieci componenti il civico consesso, su venti assegnati dalla legge.

Tali ultime dimissioni sono intervenute con atti acquisiti al protocollo dell'ente in data 18 ottobre u.s. prima dello svolgimento della seduta del consiglio comunale convocata per la surroga del primo dei consiglieri dimissionari e fissata, in seconda convocazione, per il 22 ottobre 1996.

Conseguentemente il prefetto di Pistoia, con nota del 21 ottobre 1996, ha formulato la proposta di scioglimento di quel consiglio, ai sensi dell'articolo 39, comma 1, lett. b) n. 2 del decreto legge n. 452/96, per dimissioni della metà più uno dei membri assegnati.

Peraltro, con successiva nota del 23 ottobre u.s., il prefetto di Pistoia ha comunicato che il predetto consiglio comunale ha proceduto, in seconda convocazione, alla surroga del primo dei consiglieri dimissionari in data 22 ottobre 1996, con deliberazione dichiarata immediatamente esecutiva.

Nel corso della riunione consiliare del 31 ottobre successivo venivano surrogati anche gli altri nove consiglieri di minoranza dimissionari.

La circostanza che, nell'ambito della responsabile autonomia decisionale, l'organo elettivo, deliberando la surroga del primo dei consiglieri dimissionari, ha ricostituito il quorum strutturale minimo per il proprio funzionamento, con atto consiliare dichiarato immediatamente esecutivo, ha reso impraticabile all'epoca il perfezionamento della procedura di scioglimento di quel civico consesso per dimissioni della metà più uno dei suoi componenti, in attesa del controllo di legittimità dell'atto stesso da parte del competente organo regionale.

La prima deliberazione di surroga (seppur censurabile sotto il profilo della legittimità, in quanto adottata in costanza del

citato decreto legge 452/96 — al tempo applicabile e, come noto, abrogato dal decreto legge 550/96 che ne ha sostanzialmente ripreso il contenuto — il quale precludeva la surroga in presenza del concretizzarsi della fattispecie dissolutoria dell'organo per dimissioni della metà più uno dei consiglieri assegnati) è stata, da ultimo, esaminata senza rilievi da parte del Comitato Regionale di Controllo in data 4 novembre u.s. divenendo esecutiva ai sensi di legge.

Pertanto, non potendo l'Amministrazione disapplicare atti giuridicamente esistenti, esecutivi ed efficaci, ai quali, finché non vengano posti nel nulla, in via di autotutela o altrimenti, non può essere disconosciuta la produzione degli effetti cui sono preordinati (C. di S. n. 1140 del 7 novembre 1978), sono da intendersi venuti meno i presupposti per lo scioglimento del consiglio comunale di Monsummano Terme, ai sensi dell'articolo 39, comma 1, lett. b), n. 2 della legge 142/90.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

MOLINARI, SICA, DOMENICO IZZO, BOCCIA e PITTELLA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

nel recente mese di giugno le Ferrovie Appulo-Lucane hanno comunicato le nuove tariffe dei servizi ferroviari e « su gomma » riguardanti i collegamenti: Matera-Bari, Matera-Pisticci, Matera-Ferrandina, Matera-Montalbano, Matera-Altamura;

dall'analisi approfondita delle disposizioni, si evince un aumento sproporzionato ed ingiustificato dei prezzi dei biglietti. Gli aumenti, in vigore dal 2 giugno, oscillano dall'8,5 per cento per la Matera-Pisticci (autolinea), al 33 per cento per la Matera-Bari (ferrovia andata, ferrovia a.r.); l'incremento scende al 31 per cento per la Matera-Bari (autolinea a.r.) e al 24 per cento per la Matera-Ferrandina (autolinea);

il costo dell'abbonamento Matera-Altamura, per sole 5 corse settimanali, ha

subito infine una crescita del 45 per cento passando dalle originarie lire 10.500 alle attuali 15.100. Da quanto si è appreso, le FAL avrebbero deciso di rincarare nuovamente i prezzi entro il prossimo mese di ottobre e poi, successivamente, a gennaio e giugno 1997;

inoltre, secondo utenti ed associazioni della comunità materana (in particolare l'ADICONSUM) ad un aumento palese del costo delle « corse » non è stato corrisposto dalle FAL un miglioramento della qualità del servizio offerto; pertanto, gli effetti negativi determinati dall'assenza della libera competizione (a Matera non vi è la ferrovia dello Stato e le Ferrovie Appulo-Lucane operano in assoluto monopolio) risultano, nella circostanza, inequivocabili —:

i motivi per i quali le FAL hanno disposto aumenti fino al 45 per cento per i collegamenti sopra menzionati;

quali provvedimenti intenda prendere per ridimensionare i prezzi attuali e per evitare l'automatico rincaro già previsto, tenendo conto che dall'attuale situazione risultano fortemente penalizzati studenti, lavoratori e pensionati che quotidianamente usufruiscono di tale servizio pubblico. (4-02976)

RISPOSTA. — *Gli aumenti tariffari sulle linee di competenza della gestione commissariale governativa Ferrovie Appulo-lucane rientrano nel progetto di ristrutturazione e riorganizzazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto, approvato da questa Amministrazione, mediante il quale detta gestione si prefigge di adeguare, entro il 1° giugno 1997, le proprie tariffe a quelle regionali, per i servizi automobilistici e a quelle della Società F.S. S.p.A. per i servizi ferroviari; ciò in conformità a quanto disposto con decreto ministeriale del Ministero dei trasporti e della navigazione dell'11 aprile 1994, n. 712 e successivo decreto ministeriale 21 aprile 1995, n. 1005.*

Il processo di ristrutturazione — indispensabile per razionalizzare la politica tariffaria aziendale e porre le basi del risanamento dei bilanci — si articola in quattro fasi temporali di adeguamento, con decorrenza 2 giugno, 1° ottobre 1996 e 1° gennaio, 1° giugno 1997, in quanto si è ritenuto opportuno non proporre agli utenti un cambiamento tanto radicale in un'unica soluzione, ma graduare nell'arco di un anno le variazioni dei prezzi e le modifiche ai titoli e alle condizioni di viaggio, visto che le tariffe erano ormai ferme al 1989 per i servizi automobilistici e al 1991 per quelli ferroviari.

I provvedimenti adottati dalla gestione governativa in questione sono analoghi a quelli già da tempo attuati da altre aziende ferroviarie esercenti servizi in ambito locale.

Per quanto riguarda la qualità del servizio, con particolare riferimento ai tempi di percorrenza ed alla vetustà del materiale rotabile, le Ferrovie Appulo-Lucane stanno provvedendo al rinnovamento dell'armamento ed alla sostituzione degli apparati di istradamento e segnalamento con impianti tecnologicamente più avanzati, nonché alla soppressione di passaggi a livello. Tali interventi hanno già consentito l'aumento della velocità massima consentita su alcuni tratti di linea.

Sulla tratta Altamura-Matera stanno per avere inizio i lavori per la realizzazione della cosiddetta variante di Marinella, che contribuirà a ridurre gli attuali tempi di percorrenza sull'intera linea Bari-Matera.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, di recente è entrata in esercizio la nuova automotrice AMS ed i rimorchi BREDA sono stati oggetto di revisione al fine di renderli compatibili con i mezzi di trazione FIAT.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MORSELLI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

il signor Mario Caputo di Genova in una lettera indirizzata a *Il Sole* - 24 ore

pubblicata in data 16 luglio 1996 con il titolo « Nuove fs, vecchi sistemi », ha denunciato un emblematico atto di intransigenza organizzativa cui purtroppo sono soggetti tantissimi viaggiatori. Specificamente, nonostante il signor Caputo avesse fatto regolare prenotazione per un posto a sedere sull'*Intercity* 648 in servizio da Genova a Milano, ha dovuto fare l'intero tragitto in piedi in quanto il posto a lui riservato era già stato in precedenza occupato da altro viaggiatore, che, convinto che il posto fosse libero, in quanto era specificamente indicato: « non prenotato », non ha inteso alzarsi;

denunciato il fatto al capotreno lo stesso diceva di non poter fare nulla e che l'unica cosa possibile era chiedere il rimborso della prenotazione all'arrivo alla stazione di Milano. Il signor Caputo, giunto a destinazione si è recato all'apposito sportello sentendosi però rispondere dall'ufficio informazioni che nessuna segnalazione era giunta e quindi non poteva essere disposto alcun rimborso. Purtroppo, l'odissea del signor Caputo non è un'eccezione, in quanto oramai è divenuta la norma per di viaggiatori, in considerazione che i treni che richiedono supplementi e prenotazioni spesso sono uguali sia per carrozze sia per orari e fermate ad altri convogli dove non si paga alcun supplemento —:

quale sia la sua opinione in merito a quanto sopra esposto;

se sia al corrente del ripetersi di questi fatti incresciosi ai danni dei passeggeri, quali provvedimenti si intendano assumere per rimborsare i passeggeri soggetti a questi disagi e quali iniziative si intendano prendere affinché non si verifichino più questi contrattempi che oltre al danno per i passeggeri, gettano discredito sulle ferrovie dello Stato. (4-02351)

RISPOSTA. — La Società F.S. S.p.A. in merito al disservizio lamentato dal Sig. Caputo precisa che la procedura della prenotazione, disciplinata in tutte le fasi, risulta affidabile e quindi non ravvisa l'opportunità di apportare modifiche. Assicura peraltro

che le strutture preposte a controllare la puntuale applicazione delle disposizioni sono state sensibilizzate affinché i disagi segnalati non si verificano più.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MUZIO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

dalle zone dell'Acquese, Ovadese e Valle Stura (in provincia di Alessandria), migliaia di viaggiatori pendolari giornalmente utilizzano il treno per raggiungere Genova;

le condizioni orografiche della zona e il traffico della città di Genova non consentono alternative all'uso del treno —

se corrisponda a verità la notizia che le ferrovie dello Stato hanno intenzione di chiudere per un anno la linea ferroviaria Ovada-Genova costringendo i viaggiatori al trasbordo su autopullman;

se il Ministro ritenga accettabile imporre a tante persone, per tanto tempo, disagi che tale provvedimento causerà agli utenti del servizio ferroviario;

se la decisione abbia avuto l'avallo del ministero o se è stata assunta unilateralmente dalle ferrovie dello Stato.

Analoga interrogazione, presentata nella XII legislatura (n. 4-09883 dell'11 maggio 1995), è rimasta priva di riscontro. (4-09883)

RISPOSTA. — Nell'ambito della riclassificazione intermodale della linea Genova Voltri-Alessandria-Novara-Domodossola, la Società F.S. S.p.A. ha previsto interventi infrastrutturali nel tratto di linea Genova-Ovada che riguardano gallerie, linea elettrica di contatto ed armamento.

In relazione al progetto di interventi, è stato predisposto un programma di massima dei lavori che prevede la sospensione notturna di sette/otto ore della circolazione dei treni.

In un'apposita riunione tenutasi il 17 giugno 1996, con l'Assessorato ai trasporti, porti ed infrastrutture della regione Liguria, alla quale sono intervenuti alcuni Sindaci dei Comuni interessati, sono state previste, per lo svolgimento dei lavori, due fasi e concordati due diversi programmi di esercizio:

nella prima fase di cui si presume l'inizio a marzo del corrente anno ed il termine a settembre dello stesso anno, la linea sarà interrotta fra Genova ed Ovada dalle 21.40 alle ore 4.40 con soppressione dei seguenti treni:

6151 Ovada partenza ore 4.39 - Genova Brignole arrivo ore 5.36;

11374 Genova Brignole partenza ore 22.32 - Ovada arrivo ore 23.32;

6166 Genova Brignole partenza ore 23.44 - Ovada arrivo ore 0.42.

I treni soppressi saranno sostituiti con autobus fra Genova Porto Principe e Ovada, dove saranno attestati i treni per i viaggiatori da e per la linea di Acqui;

nella seconda fase che avrà presumibilmente inizio a settembre di quest'anno ed il termine a settembre 1998, la linea sarà interrotta fra Genova e Campo Ligure dalle ore 21.30 alle ore 5.30 con soppressione fra Campo Ligure e Genova degli stessi treni della prima fase. I servizi sostitutivi saranno predisposti fra Genova Porto Principe e Campo Ligure, in coincidenza con i servizi a mezzo treno per il proseguimento dei viaggiatori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NAPOLI. — Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica. — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Il Giornale* del 5 luglio 1996 riportava notizia circa la volontà di attuare un progetto di riforma contributiva degli atenei;

il progetto annunciato proporrebbe un riequilibrio dei contributi pagati dagli studenti, in base al quale gli stessi pagherebbero meno tasse nelle Università del nord e più tasse in quelle del sud;

le università del sud operano e sono frequentate da studenti provenienti da un contesto socio-economico estremamente penalizzato;

non si conosce con quale criterio verrà individuata la percentuale di equilibrio a carico degli studenti;

lo stesso articolo del citato quotidiano riferiva della possibilità di istituire premi per le università che ridurranno i corsi di laurea e che diminuiranno il numero degli studenti fuori corso —:

se vi sia una precisa volontà di penalizzare i giovani del Mezzogiorno, che troppo spesso sono costretti a frequentare l'università non avendo possibilità di sbocchi lavorativi;

con quale criterio verrà individuata la percentuale di equilibrio a carico degli studenti;

se l'incentivazione a diminuire il numero degli studenti fuori corso non comporti una inadeguatezza dei piani di studio ed una ulteriore dequalificazione della serietà dell'istruzione. (4-01777)

RISPOSTA. — Si fa riferimento all'atto di sindacato ispettivo in oggetto specificato in cui, riportando notizie pubblicate sul quotidiano *Il Giornale*, l'On.le Interrogante ha fatto rilevare che, secondo un « progetto di riforma contributiva » degli atenei, si proporrebbe un riequilibrio dei contributi pagati dagli studenti secondo il quale gli stessi pagherebbero meno tasse nelle università del nord e più tasse in quelle del sud.

Ritengo in proposito che non debba sussistere tale preoccupazione; anzi, faccio presente che in occasione di altre interrogazioni, si è espressa la preoccupazione opposta e cioè che fossero penalizzati gli studenti del nord rispetto a quelli del sud le cui contribuzioni per la massima parte sono commisurate a redditi derivanti dal lavoro dipendente e/o pensione.

D'altra parte basta leggere attentamente l'articolo 4 del DPCM del 13 aprile 1994 (uniformità di trattamento per il diritto allo studio universitario) per comprendere come si sia ritenuto legittimo definire minori importi per contributi da porre a carico di studenti appartenenti a nuclei familiari i cui redditi siano riferiti a lavoro dipendente e/o a pensione (procedura peraltro già posta in essere dalla Università cattolica). Inoltre le vigenti disposizioni legislative riguardanti la determinazione degli importi per tassa di iscrizione, per contributi nonché quelle in materia di diritto allo studio esplicitamente lo consentono.

L'articolo 4 delle legge n. 390/91, comma 1, infatti così espressamente recita: « con decreto emanato dal Presidente del Consiglio dei Ministri lettera a) ... le condizioni economiche vanno individuate sulla base della natura e dell'ammontare del reddito imponibile e dell'ampiezza del nucleo familiare. Allo stesso modo l'articolo 5, comma 18 della legge 537/93 afferma: « i criteri generali per la determinazione del merito, dei limiti di reddito e delle condizioni effettive del nucleo familiare di cui ai commi 14 e 15 sono stabiliti con D.P.C.M., previsto dalla legge 390/91.

Lo stesso D.P.C.M., del 13.4.94 successivamente emanato stabilisce (articolo 4, commi 1 e 3) che « il reddito familiare è definito in primo luogo sulle evidenze fiscali, integrate utilizzando valutazioni legate alla dimensione e alla tipologia economica delle attività che li generano... ».

Tali principi sono volti a stabilire diverse fasce di tipologie contributive così articolate:

1) le prime tre fasce, sia in termini di reddito che di ampiezza del nucleo familiare, continuano ad essere quelle determinate sulla base della scala di equivalenza della Commissione Povertà di cui al D.P.C.M. 13.4.94, assumendo un reddito soglia di riferimento per famiglia tipo di tre persone pari alla somma aggiornata al 1996 - L. 58.400.000;

2) i redditi previsti per la quarta e quinta fascia sono stati elevati del tasso di inflazione programmata (vedere articolo 4,

comma 6 D.P.C.M. sopracitato), pari al 3,50 per cento (arrotondato) rispetto al 1995/96;

3) i redditi relativi alla sesta fascia sono quelli stabiliti dalla norma e correlati alla composizione del nucleo familiare di appartenenza.

Come si evince da tale suddivisione in fasce è evidente che la situazione patrimoniale complessiva di ogni nucleo familiare diviene uno degli elementi principali per la determinazione delle effettive condizioni economiche degli studenti universitari, e pertanto ciascuno studente è posto in condizione di contribuire proporzionalmente in ragione della propria capacità contributiva (articolo 53 Cost.).

Comunque, al fine di rendere più uniforme su tutto il territorio nazionale la materia del trattamento del diritto allo studio universitario, è stato predisposto un nuovo schema di D.P.C.M., già sottoposto al parere del C.U.N. (che si è espresso in senso positivo) e che ora è all'esame della « Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome ».

Non appena terminerà l'iter di approvazione di tale decreto tutte le Università ai fini della determinazione delle tasse di iscrizione e dei contributi — da effettuarsi in base al reddito e alla condizione effettiva del nucleo familiare ed al merito —, potranno stabilire, in attuazione del comma 18 dell'articolo 5 della legge 24.12.93, n. 537 e delle norme successive ad essa, le fasce di reddito in modo uniforme sulla base degli indicatori della condizione economica, della condizione patrimoniale e dei criteri di merito riportati nel decreto medesimo.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

NARDINI, BRUNETTI e VALPIANA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e per la solidarietà sociale. — Per sapere — premesso che:

a seguito di gara d'appalto, la gestione dei campi per i profughi provenienti dai

territori della ex Jugoslavia — costituiti ai sensi della legge 390/1992 — esistenti nei comuni di Cervignano del Friuli e Cividale del Friuli, è stata assegnata a soggetto diverso dall'Opera diocesana di assistenza di Udine, al cui riguardo, peraltro, si rammentano le numerose precedenti interrogazioni fatte in merito ad una gestione quantomeno discutibile;

il bando di gara di appalto predisposto dalla prefettura di Udine non conteneva alcuna previsione in merito agli oltre cento profughi ospitati nell'edificio di Rubignacco di proprietà dell'Oda;

tale fatto è di estrema gravità, tant'è che, visto l'esito dell'assegnazione, è venuta meno la disponibilità di tale edificio, causando una situazione di estrema confusione in merito alla destinazione dei profughi, senza che i funzionari preposti avessero previsto soluzioni alternative nel rispetto dei diritti e della dignità di dette persone;

è in corso un piano di evacuazione che sta interessando donne, bambini e anziani, con destinazione presso le caserme di Cervignano del Friuli e di Purgessimo-Cividale del Friuli, ma — pare — anche la lontana Val Venosta, oltre quindi i confini regionali del Friuli-Venezia Giulia;

lo spostamento coatto dei profughi, passati attraverso una sistemazione d'emergenza che da « provvisoria » si è trasformata in « definitiva » da ormai quattro anni, sta creando notevoli tensioni che vanno arginate ad evitare la loro degenerazione in problema di ordine pubblico, sia all'interno che all'esterno dei campi;

l'arrivo di altre persone all'interno di campi di accoglienza, dove, tra l'altro, gli edifici adibiti a ricovero sono gravemente deficitari in materia di sicurezza — va ricordato il recente crollo del tetto di una palazzina a Cervignano —, rischia di incrinare un già precario equilibrio di convivenza, anche tra etnie diverse —:

come sia stato possibile che il bando per la gara d'appalto predisposto dalla

prefettura di Udine non contenesse alcuna clausola in merito ai profughi ospitati nell'edificio di proprietà dell'Oda a Rubignacco;

quali interventi si intendano mettere in atto nei confronti della prefettura di Udine per una dignitosa soluzione del problema, che sia soprattutto rispettosa dei diritti garantiti dal riconoscimento dello status di profugo;

se si intenda nuovamente verificare lo stato di agibilità/abitabilità degli edifici adibiti a ricovero, sia quelli della caserma di Purgessimo che quelli di Cervignano;

se le suddette strutture, considerata la destinazione d'uso attuale, non debbano essere considerate « edifici pubblici » a tutti gli effetti e come tali debbano rispettare le norme in materia di sicurezza, individuandone quindi il responsabile;

se non si ritenga opportuno, a conclusione della più che precaria gestione Oda, stilare un bilancio consuntivo, soprattutto finanziario, dell'intervento quadriennale. (4-02836)

RISPOSTA. — *Nell'ambito degli interventi di accoglienza previsti dalla legge 24.9.1992, n. 390, il Ministero nell'interno, per tramite delle Prefetture, ha provveduto, e sta tuttora provvedendo, ad ospitare in Centri di accoglienza, ubicati soprattutto in Province del Nord Italia, gruppi di profughi dalla ex Jugoslavia privi di mezzi di sostentamento.*

In provincia di Udine, nel 1993, i Centri di accoglienza di Cervignano, di Purgessimo e di Cividale del Friuli vennero affidati in gestione all'ente Friulano Assistenza opera Diocesana Assistenza (EFA-CDA). Per lo prosecuzione della conduzione — e mentre si stanno già predisponendo programmi di graduale rimpatrio — si ritenne opportuno che alla scadenza contrattuale del 31.12.1995 l'affidamento della gestione dei Centri avvenisse mediante regolare gara di appalto.

Espletate le rituali procedure da parte della Prefettura di Udine, è risultata vincitrice della gara la Società Cooperativa a responsabilità limitata CODESS di Venezia.

Venendo in tale modo a cessare la gestione dei Centri da parte dell'EFA-ODA, assunse rilievo il problema di risistemare circa 130 sfollati che, per mancanza di spazio nei Centri di accoglienza realizzati in edifici demaniali, erano stati ospitati nella sede del Centro di formazione professionale di Cividale del Friuli, posto a disposizione dell'EFA-ODA da parte della Curia vescovile.

Il doveroso sgombero degli anzidetti locali aggiuntivi a seguito della cessata gestione dell'EFA-OPA che ne aveva procurato la provvisoria disponibilità, comportava necessariamente la risistemazione degli ospiti nei Centri di Purgessimo e di Cervignano del Friuli, strutture dotate di minori comfort e più affollate rispetto alla particolare sistemazione precedente.

Si convenne, pertanto, di trasferire in un primo momento una settantina di ospiti nei Centri di Purgessimo e di Cervignano, mentre per altre 60 persone si sarebbe provveduto grazie a maggiori capacità ricettive realizzate mediante lavori di restauro presso il medesimo Centro di Cervignano.

A talune inevitabili manifestazioni di insoddisfazione da parte degli ospiti invitati a trasferirsi, ha fatto riscontro una accorta e paziente opera di convincimento attuata dalla Prefettura, con la conclusione che, su 73 persone da trasferire, 62 hanno accettato volontariamente, mentre una decina hanno finito per rinunciare spontaneamente all'assistenza sottoscrivendo apposita dichiarazione in tal senso.

Nella ricordata circostanza, si sottolinea come in nessun caso siano stati adottati mezzi di coazione nei confronti degli ospiti, mentre è proseguita con buoni risultati la collaborazione tra uffici della Pubblica amministrazione e responsabili dell'EFA-ODA. A tale proposito e da apprezzare l'intesa di mantenere temporaneamente circa 60 sfollati presso il Centro formazione professionale di Cividale del Friuli fino al loro trasferimento, che è poi avvenuto in parte presso il Centro di Malles-Venosta (BZ) e in parte presso il Centro di Cervignano del Friuli.

Il trasferimento è stato infatti completato in data 13 agosto u.s. senza che si siano riscontrati inconvenienti.

Per quanto riguarda l'agibilità del Centro di Cervignano del Friuli (già adibito a caserma) ove il 6 giugno scorso si è verificato il crollo di un controsoffitto, peraltro senza danno a persone, va precisato che la palazzina interessata è stata immediatamente sgomberata e sottoposta a divieto di accesso con l'immediato intervento dei Vigili del Fuoco e delle Forze dell'Ordine.

Trattasi comunque di un evento attribuibile a probabili anomalie strutturali, come evidenziato dai Vigili del Fuoco; gli ospiti della struttura in cui è avvenuto il crollo sono stati sistemati in altri locali del Centro.

Per quanto concerne le altre caserme adibite a centri di accoglienza di profughi, si fa presente che non si sono riscontrati problemi strutturali e che comunque, in via generale, a seguito dei noti accordi di Dayton per la pacificazione della ex Jugoslavia, è stato avviato un programma complessivo volto a favorire i rimpatri volontari o appropriate e personalizzate soluzioni di integrazione temporanea sul territorio, in collaborazione con gli enti locali e con organismi del privato sociale, con la conseguente graduale chiusura delle caserme finora utilizzate.

Nel contempo, tuttavia si sta curando la ristrutturazione di una caserma messa recentemente a disposizione dal Ministero della difesa, in provincia di Gorizia, da riservare all'accoglienza residuale di profughi in particolari condizioni di bisogno.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

NEGRI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

non è da escludere che quanto prima si possa ritornare ad utilizzare targhe automobilistiche sulle quali appaia la sigla del capoluogo di provincia, come in uso in passato;

nel corso delle elezioni amministrative del 23 aprile 1995 è stata resa di fatto l'istituzione della provincia del VCO (Verbano-Cusio-Ossola), con capoluogo Verbania;

la costituzione della suddetta provincia è stata origine ed è tuttora fonte di diatribe, a causa di polemiche relative alla bipolarità del territorio, che vede una discriminazione nella componente importante e maggioritaria della Val d'Ossola —:

se non ritenga opportuno a questo proposito, visto che non è possibile proporre, come più logico la targa VCO (Verbano-Cusio-Ossola), nel rispetto ed al fine di mitigare le rivalità oggi esistenti fra le due città (Verbania e Domodossola), capoluogo delle aree più significative (Verbano ed Ossola), adoperarsi affinché una futura indicazione nella sigla di detta provincia nelle targhe automobilistiche sia VD (Verbania-Domodossola) e non VB (solo Verbania). (4-01386)

RISPOSTA. — *Presso questa Amministrazione è stato condotto uno studio in relazione alla personalizzazione delle targhe automobilistiche nonché alla reintroduzione sulle stesse della sigla provinciale.*

Sulla base di questa ipotesi il nuovo tipo di targa potrebbe recare, a sinistra, il simbolo comunitario relativo all'Italia, (dodici stelle sovrastanti la sigla «I», su fondo azzurro), al centro, su fondo bianco, l'attuale sigla alfanumerica identificativa del veicolo ed, a destra, su fondo giallo, lo stemma e la sigla della provincia di residenza dell'interessato.

Lo stemma e la sigla saranno asportabili e sostituibili con gli analoghi di altre provincie, qualora l'interessato stesso cambi Provincia di residenza.

Allorché sarà dato corso alla realizzazione, nulla vieta che l'attuale sigla VB, relativa alla provincia Verbano-Cusio-Ossola, sia sostituita da VD, salvo verificare, al momento opportuno, gli eventuali intendimenti dell'utenza interessata.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

OLIVO. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. — Per sapere — premesso che:*

l'articolo 34 della legge 18 febbraio 1989, n. 56 (ordinamento della professione

di psicologo) recita: «...sono ammessi a sostenere l'esame di Stato... dopo il conseguimento del diploma di specializzazione, coloro che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultino iscritti a un corso di specializzazione almeno triennale in psicologia o in uno dei suoi rami, e che documentino altresì di avere svolto, per almeno un anno, attività che forma oggetto della professione di psicologo»;

essendo prima del 1989 le scuole di specializzazione almeno triennali, nei rami della psicologia, quasi esclusivamente private (alcune centinaia rispetto a sei sole scuole universitarie) il Murst ammetteva con riserva a sostenere l'esame di Stato gli allievi delle scuole private. La riserva consisteva nel futuro pubblico riconoscimento delle scuole stesse (materia questa, a sette anni di distanza dal varo della legge n. 56 del 1989, ancora del tutto indefinita);

nel mentre si apriva un vasto dibattito sulla interpretazione dell'articolo 34 molte centinaia di allievi di scuole private (si stima oltre quattrocento) sostenevano positivamente gli esami di cui trattasi, ma le università, vincolate dalla riserva non sciolta, non rilasciavano certificato di abilitazione, bensì attestato dall'esito positivo dell'esame;

gli ordini professionali degli psicologi, comportandosi in maniera tra loro difforme, talvolta iscrivevano ed altre no i malcapitati « trentaquattristi », con il risultato che, parità di condizioni, vi è oggi chi lavora in questo campo abusivamente e chi è legittimato a farlo;

si tratta per lo più di professionisti non giovanissimi, con lunghe e costose formazioni alle spalle, che vedono gravemente messa in dubbio la possibilità di continuare ad esercitare la professione per la quale si sono formati e che attualmente esercitano, dunque in ultima analisi il loro stesso diritto al lavoro;

negli ultimi anni non ci sono più state richieste di sostenere l'esame di stato in questione ai sensi dell'articolo 34 (infatti, anche chi nel 1989 fosse stato iscritto al

primo anno di un corso quadriennale ha ormai da tempo ultimato la formazione);

a ormai quattro anni di distanza da quando i primi esami di stato in base all'articolo 34 furono sostenuti (1992), a seguito di due diversi e successivi pareri del Consiglio di Stato (che ha confuso questo problema con quello diverso posto dall'articolo 3 della legge n. 56 del 1989), le università stanno autoannullando le ammissioni, con la conseguenza che improvvisamente circa cinquecento professionisti rimarranno senza lavoro —:

se il Ministro interrogato intenda predisporre un apposito provvedimento normativo, anche in via d'urgenza, che preveda l'abilitazione automatica all'esercizio della professione di psicologo di tutti coloro che abbiano sostenuto e superato l'esame di stato per l'abilitazione a tale professione ai sensi dell'articolo 34 della legge n. 34 della legge n. 56 del 1989, e preveda la contestuale abrogazione di tale ultima norma. (4-04075)

RISPOSTA. — Si fa riferimento all'atto di sindacato ispettivo di cui all'oggetto per chiarire anzitutto all'Onorevole Interrogante alcune questioni relative allo stesso atto ispettivo.

La legge 18 febbraio 1989, n. 56, recante norme concernenti la professione di psicologo dispone che per poter essere ammessi all'esame di Stato di abilitazione all'esercizio della predetta professione è necessario aver conseguito la laurea in psicologia ed aver compiuto un tirocinio annuale post lauream.

In deroga a tale norma e in via transitoria il successivo articolo 34 ha tuttavia esteso il diritto all'ammissione agli esami di Stato a coloro che, pur in difetto del possesso della laurea in psicologia, al momento dell'entrata in vigore della legge risultavano iscritti ad un corso di specializzazione, almeno triennale, in psicologia o in uno dei suoi rami e che avessero in seguito conseguito il relativo diploma e compiuto un anno di documentata pratica professionale.

In sede di applicazione della citata legge, successivamente all'adozione si pose il pro-

blema, a seguito di richieste avanzate da numerose scuole private, se la norma transitoria si riferisse a corsi post lauream (attivati da scuole di specializzazione universitarie) o anche a percorsi formativi che non presupponevano la laurea e attivabili, in quanto tali, da istituti privati.

Con riferimento a tale questione il Ministero autorizzò in un primo tempo, le Università, sedi di esami di Stato per la predetta abilitazione, a concedere l'ammissione con riserva agli aspiranti che avevano conseguito il diploma presso scuole private, precisando che lo scioglimento della riserva era delegato all'accoglimento o meno dell'istanza di riconoscimento presentata dalle stesse scuole ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 56/89, citata.

Avendo il cennato provvedimento di ammissione con riserva sollevato perplessità per la possibile violazione dei principi ispiratori della legge — intesi a garantire un elevato livello qualitativo dei candidati all'iscrizione all'albo professionale — il Ministero sottopose in un tempo successivo la questione al Consiglio di Stato.

Il citato Consesso con i due successivi pareri n. 84/94 e n. 817/94 affermò che sussistevano i presupposti giuridici per procedere all'autoannullamento dei provvedimenti di ammissione con riserva, sia nei confronti dei richiedenti sprovvisti di laurea che avevano chiesto di essere ammessi a sostenere l'esame per esercitare la professione di psicoterapeuta (oggetto di una specifica disciplina), sia nei confronti degli aspiranti all'esercizio dell'attività di psicologo che, non essendo muniti di laurea, risultavano in difetto anche di uno solo dei requisiti previsti dal richiamato articolo 34.

Il Consiglio di Stato, in tale occasione, affermò infatti che l'espressione « corso di specializzazione », di cui all'articolo 34 della predetta legge n. 56, doveva necessariamente riferirsi ad attività formativa post lauream, esercitata, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica, 10 marzo 1982, n. 162 da scuole di specializzazione istituite delle Università.

Diversamente opinando, significherebbe ricondurre le scuole di cui fa menzione il detto articolo 34 ad un genere imprecisabile

(tale dunque da vanificare sostanzialmente la norma) o altrimenti ne conseguirebbe la autolegittimazione delle scuole, in assenza di ogni riconoscimento pubblico: il che sarebbe in contraddizione con il valore legale del titolo da esse rilasciato, che la stessa norma postula.

Ad avviso del Consiglio di Stato esistevano altresì i presupposti per l'autoannullamento nell'ipotesi che gli interessati avessero conseguito il diploma presso scuole successivamente riconosciute ai sensi dell'articolo 3 della richiamata legge n. 56, attesa l'irretroattività del predetto riconoscimento.

Pertanto con nota del 24 luglio 1994 il Dipartimento per l'autonomia universitaria e gli studenti ha invitato le competenti autorità accademiche ad adeguarsi ai sopraesposti pareri del Consiglio di Stato.

A seguito di ciò avverso i provvedimenti rettorali di annullamento delle ammissioni gli interessati hanno proposto numerosi ricorsi giurisdizionali.

Si fa presente che le pronunce finora pervenute al M.U.R.S.T. sono state comunque sfavorevoli ai ricorrenti.

Tutto ciò premesso il Governo si riserva in ogni caso di intervenire, anche con opportuna norma legislativa, per risolvere le varie questioni attinenti l'attuazione e l'interpretazione della legge 56 del 1989. Infatti occorre considerare come il mutamento nel tempo dell'indirizzo ministeriale abbia oggettivamente determinato conseguenze negative su coloro i quali si sono sottoposti alle procedure previste dalla legge n. 56/89.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

PAMPO. — Al Ministro degli affari esteri.
— Per sapere — premesso che:

in data 23 dicembre 1996 e 21 gennaio 1997 sono state pubblicate dieci sentenze (non di merito, bensì di mero rito) con le quali il Tar del Lazio ha semplicemente dichiarato la propria incompetenza giurisdizionale relativamente ai ricorsi

proposti da altrettanti esperti Utc, ai quali l'allora direttore generale per la cooperazione allo sviluppo (Ministro plenipotenziario Francesco Aloisi De Larderel) aveva ritenuto di non rinnovare il contratto di lavoro ex articolo 12 della legge n. 49 del 1987;

approfittando di tale circostanza, e dopo due anni di ulteriore permanenza in servizio determinata da ordinanze cautelari del Tar del Lazio, il nuovo direttore generale (Ministro plenipotenziario Paolo Bruni) ha licenziato i suddetti esperti con decorrenza 14 febbraio 1997, senza che sia stato ancora deciso alcunché in merito alla fondatezza del contenuto sostanziale dei loro ricorsi;

è noto che gli atti colpiti da una misura cautelare, non espressamente revocata, si devono intendere automaticamente sospesi fino alla sentenza di merito. Per tale ragione, in attesa che tali ricorsi siano riassunti dagli interessati nei termini di prescrizione innanzi al giudice competente, deve ammettersi una ultrattività delle relative misure cautelari dettate del Tar del Lazio fin dal 1994 o, quanto meno, che la Dgcs sia incondizionatamente tenuta ad assumere i provvedimenti necessari ad evitare che la posizione di ciascun ricorrente risulti deteriore rispetto all'utilità attribuitagli con la relativa ordinanza cautelare;

la ragione concreta che sta a fondamento della misura cautelare sospensiva di un provvedimento amministrativo è, infatti, il pericolo che l'interesse del ricorrente venga irrimediabilmente compromesso in attesa della sentenza di merito, cioè nell'attesa di sapere se sussistono o meno le sue pretese regionali;

si tratta, comunque, di esperti che la Dgcs ha perlopiù utilizzato e può utilizzare a tempo pieno con risultati soddisfacenti, come provano gli oltre due anni di buon servizio effettuato dai ricorrenti in « regime cautelare » e come prova la valutazione annua (prescritta dall'articolo 4, comma 3, del convertito decreto legge n. 543 del

1993) nel frattempo intervenuta positivamente per la stragrande maggioranza di essi;

il loro allontanamento dal posto di lavoro comporterebbe, peraltro, un triplice danno per la Dgcs, sia con riferimento alla memoria storica delle iniziative di cooperazione da loro gestite, sia in correlazione alla carenza di esperti Utc più volte lamentata dalla Dgcs stessa, sia ancora in relazione agli stipendi che dovranno comunque esser loro pagati allorché ottenessero una sentenza di merito favorevole, come ormai appare probabile —:

se non ritenga che i fatti di cui sopra siano di per sé sufficienti a consigliare la opportunità di consentire agli esperti in questione la prosecuzione del rapporto di lavoro, quantomeno fino al nuovo giudizio cautelare che gli stessi potranno chiedere, entro i prescritti termini perentori, al giudice competente;

se non ritenga opportuno impartire al direttore generale per la cooperazione allo sviluppo le conseguenti direttive politiche, onde minimizzare i danni per la Dgcs e per i ricorrenti medesimi. (4-07530)

RISPOSTA. — Gli otto esperti dichiarati non idonei a seguito della valutazione effettuata nel 1994 dall'apposita commissione hanno proposto ricorsi innanzi al TAR del Lazio e sono stati trattenuti in servizio, per oltre la metà della durata contrattuale (gli esperti U.T.C., come noto, hanno contratti di diritto privato quadriennali rinnovabili), in virtù di ordinanze cautelari emesse il 17 novembre 1994; lo stesso TAR si è ora pronunciato, con sentenze pubblicate il 23 dicembre 1996 ed il 21 gennaio u.s., dichiarando il proprio difetto di giurisdizione.

Anche se si tratta di pronunce di rito, esse tuttavia definiscono il giudizio con la conseguenza che vengono automaticamente meno gli effetti delle ordinanze di sospensione.

Le note del 7 febbraio 1997 — con le quali, a seguito della cessazione del rapporto, è stato comunicato ai suddetti esperti

il termine per l'effettuazione delle consegne e per la restituzione dei documenti di servizio — non sono provvedimenti di licenziamento ma hanno carattere ricognitivo e costituiscono per l'Amministrazione atti dovuti la cui mancata adozione può comportare profili di responsabilità per danno all'Erario. Il principio secondo il quale i provvedimenti cautelari conservano i loro effetti fino alla decisione di merito si riferisce, ovviamente, alla definitiva decisione di merito del giudice che ha emanato il provvedimento di urgenza, quando come nella specie, il giudice investito della controversia declina la propria giurisdizione con sentenza definitiva vengono meno anche gli effetti delle pronunce cautelari (a suo tempo emesse da un giudice che si è dichiarato giurisdizionalmente non competente ad entrare nel merito delle controversie e quindi anche a valutare il « fumus boni iuris » dei ricorsi).

A parte la considerazione che le note del 7 febbraio 1997 costituiscono atti dovuti, qualsivoglia altra determinazione vanificherebbe gli effetti di una eventuale decisione di rigetto dei ricorsi adottata dal giudice competente a pronunciarsi. D'altra parte una decisione definitiva di merito, se favorevole agli istanti, comporterebbe una totale « restitutio in integrum » eliminando ogni danno che nel frattempo i medesimi avessero riportato. Come sopra osservato, gli esperti, a suo tempo dichiarati non idonei, hanno già prestato servizio per oltre la metà della durata contrattuale e pertanto a questo punto un contemperamento degli interessi coinvolti (pubblici e privati) si impone.

È poi evidente che soltanto all'Amministrazione compete l'adozione delle misure necessarie ad evitare che la cessazione dal servizio degli otto esperti arrechi pregiudizio all'efficienza ed al buon andamento dei propri Uffici.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Serri.

PECORARO SCANIO. — Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

il ritrovamento, presso lo scalo ferroviario di Torre Annunziata (NA), di alcuni vagoni contenenti amianto, lasciati pericolosamente a giacere lungo i binari morti, ripropone il grave problema, già denunciato più volte dall'interrogante, e non solo, delle violazioni nelle procedure di decoibentazione delle vetture incriminate;

la vicenda fa seguito allo scandalo del vagone ferroviario, incendiatosi lo scorso 18 marzo, che era stato dichiarato decoibentato dall'azienda incaricata e dall'Ente FS, laddove, invece, conteneva ancora questa pericolosa sostanza cancerogena —:

se non ritengano, nell'ambito delle rispettive competenze, di voler avviare un serio monitoraggio dei vagoni contenenti amianto e procedere a un piano globale di bonifica;

se non intendano verificare le eventuali responsabilità relativamente ai fatti esposti in premessa. (4-00030)

RISPOSTA. — *La complessa problematica del materiale rotabile coibentato con amianto è costantemente all'attenzione sia del Governo sia delle Amministrazioni interessate. È stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri un gruppo di lavoro formato da rappresentanti dei Trasporti, Industria, Sanità ed Ambiente, al fine di elaborare uno schema di modifica alla legge 23 marzo 1992, n.257, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto.*

In tale schema, presentato l'8 ottobre 1996 alla Commissione nazionale amianto, sono contenute disposizioni che riguardano specificatamente i beni mobili immatricolati in Italia adibiti a trasporto pubblico su rotaia o su strada, nonché navi ed aerei coibentati con amianto.

Per quanto riguarda la specifica problematica dei rotabili con amianto, da tempo le F.S. S.p.A. hanno predisposto un dossier dettagliato sull'argomento che è stato inviato alle Commissioni parlamentari competenti.

Nel documento è compresa una tabella riepilogativa di tutti i rotabili interessati alle procedure di sicurezza, dalla quale si evince che il numero complessivo del materiale ammonta a circa 11.000 unità. Nell'ambito di tale cifra i rotabili che devono essere sottoposti ad operazioni di decoibentazione, da parte delle imprese specializzate, appositamente selezionate, sono, alla data del 31 ottobre 1996, n. 5.492 e sono dislocati in 328 siti della rete ferroviaria.

Gli elenchi dei materiali in questione e dei siti di accantonamento vengono trasmessi alle Regioni e alle Aziende sanitarie locali e aggiornati sistematicamente ad ogni variazione.

Gli elenchi sono stati inoltre trasmessi al Ministero della sanità fin dal dicembre 1995; allo stesso Ministero la Società Ferrovie dello Stato ha sottoposto le misure di prevenzione da adottare in attesa dell'attuazione del piano di dismissione dei rotabili accantonati. Tali misure sono state ritenute soddisfacenti e sono risultate coerenti con il successivo piano di sicurezza che ha recepito integralmente le prescrizioni nel frattempo emanate dall'Unità sanitaria locale 10 di Firenze, che si è specificatamente interessata al problema.

Per individuare le imprese più idonee ad eseguire lavori di decoibentazione è stato istituito un sistema di qualificazione europea ai sensi della direttiva n. 93/38/CEE del 14 giugno 1993 il cui bando è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea n. S/43 del 3 marzo 1995.

A tale scopo sono stati stabiliti rigorosi criteri di qualificazione delle imprese che per capacità tecnica, finanziaria ed organizzativa debbono essere in grado di svolgere oltre alle operazioni di decoibentazione del materiale rotabile accantonato, anche le operazioni di stoccaggio, trasporto e smaltimento; tali operazioni sono eseguite con piani di lavoro approvati dalle Unità sanitarie competenti e sotto la sorveglianza di queste ultime, al fine di garantire la massima sicurezza anche per gli addetti alle lavorazioni.

Il materiale accantonato sarà progressivamente sottoposto alle operazioni di decoibentazione, con priorità singolarmente

attribuita in funzione delle condizioni dei rotabili ai fini della valutazione del rischio, sia in vista della successiva rottamazione (nell'ipotesi del materiale più obsoleto), sia per la reimmissione in circolazione.

In attesa della decoibentazione il materiale rotabile in questione è oggetto di un piano di sicurezza approvato anche dal Ministero dell'ambiente nel gennaio 1995, che si articola in diversi punti:

interventi conservativi consistenti nel condizionamento dei rotabili mediante protezione completa con lamiera di tutti i vani e chiusura per impedirvi l'accesso;

delimitazione delle aree di stoccaggio con l'adozione di misure idonee, a seconda dei casi, e con la segnalazione evidente della loro potenziale pericolosità;

verifica settimanale del mantenimento delle condizioni di sicurezza adottate;

visite tecniche approfondite, con periodicità almeno semestrale;

analisi a campione per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

costituzione di nuclei di pronto intervento territoriale convenientemente attrezzati ed istruiti.

Quanto sopra al fine di evitare la dispersione nell'atmosfera di fibre di amianto e per evitare che l'usura delle lamiere e le possibili manomissioni o atti di vandalismo possano mettere in vista la coibentazione in amianto e costituire un potenziale fattore di rischio.

Il completamento delle operazioni in atto per la bonifica e successiva demolizione del materiale accantonato con amianto sarà completato, se il trend produttivo manterrà i livelli previsti, in un triennio.

Per quanto riguarda l'area di competenza dell'Ufficio territoriale di Napoli si fa presente che secondo i dati aggiornati al 31.10.1996 risultano accantonati rotabili per un totale di 713 unità a cui sono applicate le procedure previste dal piano di sicurezza. Peraltro a seguito di numerosi atti vandalici le F.S. hanno predisposto un

piano di controllo affidato ad un Istituto di vigilanza in aggiunta alle visite previste dal citato piano.

In particolare, presso il sito di Torre Annunziata sono stati effettuati numerosi rilievi ambientali per la ricerca di fibre aerodisperse ed i risultati hanno evidenziato un numero di fibre inferiore alle 2 fibre/litro, escludendo ogni inquinamento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PECORARO SCANIO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

la compagnia di bandiera Alitalia prevede tre collegamenti diretti giornalieri Napoli-Bologna, Napoli-Genova, Napoli-Torino e Napoli-Venezia, e altrettanti nelle rispettive tratte di ritorno;

in particolare, il volo antimeridiano Bologna-Napoli parte alle ore 7,30 ed arriva alle ore 9, mentre quello in direzione nord, parte da Napoli alle ore 9,30 con arrivo alle ore 11;

l'aeroporto di Bologna-Borgo Panigale dista circa dieci chilometri dal capoluogo emiliano, e tenuto conto delle formalità di sbarco, si deduce che non vi è possibilità per chi parte da Napoli raggiungere il centro di Bologna prima delle 12, orario spesso non più utile per il disbrigo di affari o incontri di lavoro, inconveniente tale da suggerire l'anticipo del proprio arrivo alla sera precedente con evidenti perdite di tempo e denaro; viceversa, chi raggiunge Napoli da Bologna può tranquillamente raggiungere il centro di Napoli entro le ore 9,30;

uguale inconveniente si registra con i collegamenti antimeridiani Napoli-Genova (partenza da Napoli alle ore 9,20 ed arrivo a Genova alle ore 11, mentre, partendo da Genova si raggiunge il capoluogo partenopeo alle ore 8,45), Napoli-Torino (arrivo in Piemonte alle ore 10,20, mentre da Torino si arriva a Napoli alle ore 8,30), Napoli-

Venezia (arrivo alle ore 10,45, mentre da Venezia si raggiunge Napoli alle ore 8,20);

tale articolazione dell'orario dei voli penalizza, di fatto, coloro che da Napoli devono recarsi nelle ore antimeridiane nelle città di Bologna, Genova, Torino e Venezia, mentre è avvantaggiato chi da queste città deve raggiungere Napoli —:

se tale orario sia dettato da ragioni di marketing, di flusso di traffico, di economicità, di esigenze tecniche, o altro;

se non intenda attivarsi presso la compagnia di bandiera affinché, in fase di revisione degli orari dei voli, gli inconvenienti lamentati non vengano risolti o, perlomeno, che i disagi di un arrivo in tarda mattinata siano equamente distribuiti tra chi parte dall'aeroporto di Napoli e chi parte dagli altri scali citati. (4-01984)

RISPOSTA. — La rete nazionale Alitalia è disegnata in modo da consentire al traffico, prevalentemente d'affari, di utilizzare voli « mattino-sera » tra le diverse relazioni.

Nell'ambito di una relazione la compagnia prende in considerazione, per motivi commerciali e nell'interesse della clientela, la città che esprime il maggiore flusso di traffico.

Per quanto concerne in particolare le relazioni citate dall'Onorevole interrogante, l'analisi della domanda evidenzia che i bacini di utenza di Bologna, Genova e Torino sono prevalenti rispetto a quello di Napoli.

Tuttavia, nella fascia oraria antimeridiana, l'attuale struttura oraria garantisce al traffico proveniente dal Nord Italia verso il Sud Italia e viceversa ulteriori coincidenze da Napoli in aggiunta a quelle già esistenti via Roma.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PECORARO SCANIO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere:

per quali motivi le ferrovie dello Stato spa effettuino rimborsi tramite *bonus* e, in caso di ritardo sull'orario previsto di ar-

rivo, solo se il passeggero abbia effettuato la prenotazione, obbligatoria o facoltativa che sia;

se la necessità di avere la prenotazione al fine di avere diritto al *bonus* non sia una forma di discriminazione adottata dall'ente ferrovie spa, tale da non garantire il rispetto dei diritti degli utenti;

perché, in caso di ritardo, il rimborso venga concesso solo tramite *bonus* e non tramite assegno, come invece avviene se ricorrono anomalie sui biglietti per cause riferibili alle ferrovie dello Stato spa;

quanti siano, in percentuale, i *bonus* che ogni anno andrebbero utilizzati e che non lo sono o non vengono richiesti dagli utenti;

se non sia il caso di rivedere il sistema di rimborso praticato trasformando tutti i rimborsi in assegni o contanti erogabili presso le stazioni dove si verificano quelle disfunzioni che ne generano il diritto, senza dover attendere che sia il centro di Firenze a spedire l'assegno.

(4-03843)

RISPOSTA. — *In materia di rimborso dei supplementi intercity vigono le stesse norme dei biglietti ordinari.*

La corresponsione del bonus risarcitorio alla clientela, per viaggi superiori a 100 Km., su treni a supplemento, che registrano un ritardo di oltre 30 minuti, dovuto a cause strettamente imputabili alle F.S. S.p.A., costituisce una mera azione a carattere commerciale, che ha lo scopo di garantire all'utente la puntualità dei treni a supplemento, in relazione alla qualità dei treni stessi.

In Europa soltanto le Ferrovie italiane e quelle francesi prevedono questa facilitazione nei riguardi della clientela.

Per ottenere tale risarcimento è necessario però che il viaggiatore sia in grado di provare l'effettiva utilizzazione del treno che ha registrato il ritardo e ciò è possibile soltanto esibendo il bollettino di prenotazione del posto, considerato che dal 28 maggio 1995 i biglietti sono utilizzabili entro due mesi dal giorno di emissione e che

la sola convalida del biglietto non sarebbe sufficiente a provare l'effettiva utilizzazione di quel treno anziché di un altro in partenza nello stesso orario.

Circa la sostituzione del "bonus" con un rimborso in assegni o in contanti così come auspicato dall'Onorevole interrogante, le F.S. sottolineano che la trasformazione dell'attuale sistema di corresponsione determinerebbe un elevato onere non più giustificabile con i principi di economicità propri di una Società per azioni.

Il sistema del « bonus » mette, peraltro, a disposizione della clientela un'ampia gamma di servizi, in quanto è utilizzabile, alla stregua di denaro contante e nell'arco di un ampio periodo di utilizzazione (sei mesi), per l'acquisto di qualsiasi servizio ferroviario.

Inoltre, tale forma di risarcimento dimostra di incontrare i favori dell'utenza visto che la percentuale di utilizzazione dei bonus risulta essere all'incirca pari a quelli emessi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

fino agli anni 1960, lo Stagno di S. Gilla, nei comuni di Cagliari, Elmas, Assemini e Capoterra (Cagliari), era uno dei più pescosi d'Europa: il pescato medio annuo è giunto fino a diciassette mila quintali di pesce pregiato. Tale « industria ecologica » che garantiva circa mille posti di lavoro ed era una delle più redditizie dell'intera regione, è stata posta in crisi dell'avvio della zona industriale di Cagliari (località Macchiareddu). Le industrie petrolchimiche (Sir spa, Enichem spa, Mineraria spa, Fluorsid spa, Gencord spa, eccetera) hanno scaricato nello Stagno e sulle sue rive migliaia di tonnellate di residui tossici contenenti metalli pesanti (mercurio, cromo, piombo, eccetera) tanto da far vietare la pesca con ordinanza capitaneria di porto di Cagliari n. 61/74 del 25 luglio 1974;

altro grave fattore di degrado è stato la realizzazione, all'interno della zona umida, di un grande « porto canale industriale » (Progetto Speciale n. 1/27/A) a cura del Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Cagliari (Casic) tuttora mai entrato in funzione dopo trent'anni di lavori e circa mille miliardi di lire al valore nominale già spesi complessivamente;

con deliberazione n. 3190/14154 del 23 maggio 1985 del comitato tecnico regionale dei lavori pubblici venne approvato il « progetto dei lavori di risanamento, ristrutturazione, regolazione idraulica e biologica e delle strutture produttive per le attività ittiche nella laguna di Santa Gilla in Cagliari », predisposto dal gruppo di esperti coordinato dal professor Pietro Puddu, per conto dell'assessorato regionale alla difesa dell'ambiente: obiettivo del progetto è il risanamento della zona umida e la ripresa della pesca;

da allora sono stati spesi con questa finalità circa centottanta miliardi di lire, ma tuttora l'attività di pesca non è conclusa né i lavori risultano terminati, nonostante con decreto dell'assessore regionale difesa-ambiente n. 2062 del 1° agosto 1994 sia stata « provvisoriamente » consentita la pesca vagantiva per diciotto mesi e con decreto assessore regionale difesa-ambiente n. 1076 del 23 maggio 1995, sia stata formalizzata la classificazione delle acque ai fini di pesca;

la zona umida dello Stagno di Santa Gilla è tutelata, sulla carta, dalla convenzione internazionale di Ramsar, resa esecutiva in Italia con decreto del Presidente della Repubblica n. 448 del 1976 (ed individuata con decreto ministeriale 1° agosto 1977 e 3 settembre 1980), dal vincolo paesaggistico, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 431 del 1985, è classificata in gran parte zona « 1 » (conservazione integrale) del vigente piano territoriale paesistico n. 11, reso esecutivo con Dpgr 6 agosto 1993, n. 276 ed è destinata a riserva naturale ai sensi della legge regionale n. 31 del 1989. Inoltre è tutelata come « Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, La-

guna di Santa Gilla » (codice ITB000023) ai sensi della direttiva n. 92/43/CEE sulla tutela degli *habitat* naturali e semi-naturali;

già da anni le associazioni ecologiste Amici della terra, Comitato per la riserva naturale dello Stagno di S. Gilla e Gruppo d'intervento giuridico portano avanti numerose azioni legali e di sensibilizzazione per la salvaguardia delle rive dello Stagno di Capoterra (estrema propaggine sud ovest dello Stagno di S. Gilla) ad opera di società della lega delle cooperative (lottizzazione « Mille ») e la canalizzazione attraverso la stessa zona umida fino al mare del Rio S. Lucia (uno dei principali apporti idrici di acqua dolce), hanno fatto bonificare decine di discariche abusive ed hanno impedito la realizzazione di un nuovo tracciato della strada statale n. 195 entro la zona umida;

a partire dall'estate 1996 le suddette associazioni ecologiste hanno avviato una serie di verifiche per appurare quali fossero i risultati della suddetta opera di risanamento: lungo il « canale circondariale est » (ricavato per evitare l'inquinamento dello Stagno ad opera degli scarichi fognari, ma separato da esso da un esile argine in terra da riporto) sono stati segnalati (nota del 31 luglio 1996) alle pubbliche amministrazioni ed alla magistratura competenti ben quattordici scarichi di ignota provenienza e numerose estese discariche di rifiuti urbani e speciali (rottami metallici, pneumatici, eccetera) in località Campo Scipione-Campo S. Paolo (oggi in corso di bonifica ad opera del comune di Cagliari). Successivamente (nota del 30 ottobre 1996) sono stati richiesti accertamenti circa la presenza pluriennale di stoccaggi di circa tremila tonnellate di cratopeci (peci dense) e circa dodicimila tonnellate di peci clorurate in località Macchiareddu (a poche decine di metri dalla zona umida), residui di lavorazione ex Rumanica di cui oggi è stata autorizzata (ma non effettuata) la bonifica (autorizzazioni assessore regionale difesa-ambiente n. 1626 del 7 settembre 1995, n. 73 dell'8 febbraio 1996 e n. 2081 del 7 ottobre 1996) senza alcuna valutazione di anni di espo-

sizione agli agenti atmosferici ed al dilavamento;

accertamenti sono stati richiesti anche sugli effetti della realizzazione di enormi « vasconi di colmata », estesi oltre duecentoventi ettari entro la zona umida (tra Punta Manna e Cabunastasiu), contenenti fanghi di dragaggio (carichi di tenori inquinanti), frutto dei lavori di risanamento sopra citati proprio « ove per un certo periodo di tempo sono stati versati gli scarichi industriali responsabili dell'inquinamento da mercurio » (vedi relazione generale del « Protocollo di disinquinamento », pagina 30). Anche in questo caso non si è a conoscenza di alcuna verifica circa gli effetti degli agenti atmosferici, del dilavamento, dell'eventuale carenza di impermeabilizzazione e, comunque, i « vasconi di colmata » si presentano come una sterminata distesa nera e sterile;

inoltre con decreto assessore regionale difesa-ambiente n. 164 del 1° marzo 1996, è stata concessa l'autorizzazione definitiva allo scarico dell'impianto di depurazione della circoscrizione aeroportuale di Cagliari nel « canale circondariale est » sopra citato in località foce Rio Sestu (comune di Elmas), nonostante « il comparto di disinfezione esistente, per mancanza di dispositivo automatico, non consente il continuo rispetto dei limiti della tabella A della legge n. 319 del 1976 per i parametri batteriologici ». Analogamente il depuratore comunale di Elmas, è stato autorizzato provvisoriamente allo scarico nel medesimo canale in località foce Rio Sa Murta con decreto assessore regionale difesa ambiente n. 165 del 1° marzo 1996, nonostante abbia la sopra citata carenza e « non risulti in funzione in tutte le sue fasi in particolare per quanto riguarda la sedimentazione primaria e la linea fanghi »;

oltre a quanto sopra descritto, le citate associazioni ecologiste hanno denunciato con nota del 6 dicembre 1996 la « scoperta pubblica », a distanza di mesi da quando in realtà avvenuto, di uno stoccaggio abusivo in un vascone di cinquecento metri quadrati di circa cinquemila tonnellate

di rifiuti inquinanti (residui di lavorazione) entro l'azienda ex Gencord, oggi Metalpha Bridgestone Corporation, in località Macchiareddu (comune di Assemini);

secondo il Servizio ecologia della provincia di Cagliari (relazione n. 142 del 7 giugno 1996), vi sono anche numerosi scarichi fognari diretti nello Stagno, in particolare in località Gilliacquas, in comune di Elmas, mentre con nota protocollo n. 20640/A1 del comune di Cagliari, si ammettono perlomeno due scarichi fognari di acque bianche e nere privi di autorizzazione e di alcuna depurazione nel più volte citato « canale circondariale est » (il quale è privo della benché minima impermeabilizzazione, essendo costituito da mera terra da riporto, né si è sicuri della stessa continuità degli argini);

con nota protocollo n. 2442/C/20 del 1° ottobre 1996, il Servizio rilevazioni ambientali - igiene pubblica dell'azienda Usl n. 8 ha rilevato le discariche e gli scarichi segnalati dalle associazioni ecologiste ed ha accertato che gli scarichi delle acque bianche e nere della zona ovest di Cagliari avvengono senza depurazione direttamente nel « canale circondariale est » e che gli scarichi della zona industriale di Elmas e dell'attigua zona commerciale vengono recapitati nella condotta fognaria cagliaritana;

con nota protocollo SG(96)D/036174 del 16 settembre 1996 il segretario generale della Commissione europea ha comunicato di aver registrato gli esposti ecologisti come reclamo con il numero 96/4570/SG(96)A/14264, mentre risulta che il Servizio rilevazioni ambientali - igiene pubblica dell'azienda Usl n. 8, il Noe dell'Arma dei carabinieri ed il corpo regionale forestale e di vigilanza ambientale stiano conducendo indagini per conto della procura della Repubblica presso la pretura di Cagliari;

i comuni interessati (Cagliari, Elmas, Assemini, Capoterra) hanno richiesto ulteriori finanziamenti pubblici per complessivi venti miliardi di lire circa nell'ambito del programma Life dell'Unione europea e

dei Piani integrati d'area (Pia) di cui alla legge regionale n. 14/1996 per la realizzazione di interventi (tra cui un porticciolo turistico a Gilliacquas di Elmas) che non sembra pongano in primo e fondamentale piano l'eliminazione di discariche e scarichi inquinanti, mentre ultimamente la giunta regionale (delibera n. 30/42 del 17 luglio 1996) ha stanziato altri 8 miliardi di lire per il completamento dei lavori di risanamento di cui al più volte citato Piano da affidare alla provincia di Cagliari;

con elevata probabilità le discariche abusive di rifiuti attualmente conosciute sono soltanto la minima parte di quelle realmente realizzate in un trentennio di attività industriali con rischi gravissimi per l'equilibrio degli ecosistemi e per la stessa salute pubblica -:

se sia a conoscenza dei fatti descritti;

se risulti che siano stati avviati procedimenti penali circa è gravissimi fenomeni di inquinamento dello Stagno di Santa Gilla e, in caso positivo, quale ne sia lo stato. (4-06353)

RISPOSTA. - *La Procura Generale della Repubblica di Cagliari, opportunamente interpellata, comunica che sui fatti in questione sono stati aperti presso la Procura della Repubblica presso la Pretura di Cagliari, competente per materia, i procedimenti di seguito indicati.*

1. 4154/92 RNCR - Atti relativi a chiarimenti di Sirca Giampietro, componente del Consiglio di Amministrazione del Centro Commerciale Santa Gilla s.r.l. Archiviato in data 11.11.1995 dal GIP della locale Pretura.

2. 137/93 RNCR - Atti relativi alla realizzazione di un complesso immobiliare in prossimità dello Stagno di Santa Gilla - Capoterra. Archiviato in data 16.12.1993 dal GIP della locale Pretura.

3. 2719/93 RNCR - Atti relativi all'esposto del Gruppo di Intervento Giuridico per discarica abusiva in loc. Stagno di Santa Gilla comune di Cagliari. Archiviato in data 12.6.1993 dal GIP della locale Pretura.

4. 3611/93 RNCR - Atti relativi alla richiesta di sgombero di rifiuti speciali presso lo Stagno di Santa Gilla. Archiviato in data 27.5.1994 dal GIP della locale Pretura.

5. 3977/93 RNCR - Atti relativi al degrado ambientale in località Santa Gilla. Archiviato in data 13.9.1996 dal GIP della locale Pretura.

6. 3557/RNCR - Atti relativi al rapporto su scarichi fognari non autorizzati di pertinenza comunale. Archiviato in data 19.7.1995 dal GIP della locale Pretura.

7. 7714/94 RNCR - Atti relativi all'esposto del G.I.G. per costruzione argine con pista all'interno dello Stagno di Santa Gilla. Archiviato in data 29.4.1995 dal GIP della locale Pretura.

8. 4020 RNCR - Atti relativi ai decreti n. 2062 e n. 2063 relativi alla pesca nello Stagno di Santa Gilla. Archiviato in data 19.2.1996 dal GIP della locale Pretura.

Risultano tuttora in corso le indagini preliminari relazione ad altri due procedimenti:

1. 3680/96 RNCR - Atti relativi all'esposto del G.I.G. in merito al degrado dello Stagno di Santa Gilla.

2. 6564/96 RNCR - Atti relativi all'inquinamento canale di guardia presso lo Stagno di Santa Gilla.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Flick.

PEPE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri. - Per sapere - premesso che:*

la Presidenza del Consiglio dei ministri ha ingiustificatamente cancellato i contributi per la stagione lirica dei comuni di Cerignola e San Severo, con grave danno per le collettività interessate;

la città di Foggia, nonostante l'importante ricorrenza culturale del centenario giordaniano, ha visto ridotto dalla apposita commissione, presieduta dal Ministro e Vicepresidente del Consiglio onorevole Vel-

troni, a soli centomilioni di lire il contributo per la prossima stagione lirica;

l'attenzione per il Mezzogiorno d'Italia e per la Capitanata in particolare ed il suo mondo culturale si è dimostrata, da parte del Governo, bassa o quasi nulla —:

quali provvedimenti urgenti intenda assumere per fronteggiare la grave situazione di disagio sopra illustrata e se a tal fine non intenda rivedere la distribuzione dei contributi per la lirica, in modo da rimediare ad una palese ingiustizia che mortifica il Sud e la Capitanata tutta.

(4-03252)

RISPOSTA. — *Con riferimento ai quesiti posti con l'interrogazione in oggetto, si rappresenta quanto segue.*

Ai sensi della vigente normativa, le sovvenzioni per le attività musicali in Italia e all'Estero sono assegnate con decreto dell'Autorità di Governo per lo Spettacolo sentita la Commissione Centrale per la Musica.

Le istanze di contributo per la stagione lirica inoltrate dai Comuni di Cerignola e San Severo, dopo essere state perfezionate a seguito di precedenti rilievi, sono state sottoposte al parere di detta Commissione, la quale per il primo Comune ha ritenuto insufficiente il livello artistico delle manifestazioni programmate, esprimendo il parere che l'istanza di sovvenzione non dovesse essere accolta e per il secondo ha espresso parere negativo, in quanto le manifestazioni programmate erano le stesse preventivate dal Comune di Cerignola.

Per completezza di informazione, si ritiene di fornire ulteriori elementi atti a dimostrare l'inconsistenza di un trattamento discriminatorio nei confronti del mondo culturale del Mezzogiorno d'Italia.

In linea generale occorre premettere le alterne vicende di carattere normativo, che hanno portato il FUS 1996 ad aumentare, dagli 850 miliardi inizialmente previsti, a 917 miliardi (a seguito anche dell'« emendamento Bordon » alla Camera). Ma successivamente, si sono verificate (legge 1.3.96 n. 105) diminuzioni intorno al 3 per cento per i settori della Prosa e della Musica, che si sono visti peraltro anche privati, dalla

legge finanziaria, dei residui di stanziamento del 1995 da utilizzare nell'anno 1996.

Per i moti suesposti, i settori della lirica hanno beneficiato, nell'esercizio 1996, dei seguenti stanziamenti:

Stagioni Liriche Tradizionali:

£. 29.720.000.000;

Stagioni Liriche Ordinarie o in Provincia:

£. 4.562.000.000 (con una riduzione di £. 800 milioni rispetto al 1995).

Premesso, in via generale, quanto sopra si precisa quanto segue:

il Teatro Petruzzelli di Bari — attualmente gestito dalla Fondazione N. Piccinni per le sue attività di Teatro di Tradizione, per spettacoli ovviamente da tenersi in spazi teatrali diversi (si ricorda che il Teatro Petruzzelli è andato distrutto in un incendio) — non ha ottenuto, nel corrente esercizio, alcuna sovvenzione.

Infatti, alla data del 23 luglio 1996 (data della seduta della Commissione Centrale per la Musica nel corso della quale si sarebbe dovuto acquisire il prescritto parere sulla sovvenzione 1996) il Comune e la Provincia di Bari e la Regione Puglia, hanno formalmente comunicato al Dipartimento il rispettivo intendimento di non sostenere finanziariamente la stagione del Teatro Petruzzelli.

Tale circostanza ha fatto venir meno una delle condizioni essenziali dell'intervento dello Stato (quella delle c.d. entrate proprio minime, prevista dal Decreto Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento dello Spettacolo - 29 novembre 1995, recante: « Determinazione, per l'anno 1996, dell'importo delle quote a recita per le stagioni liriche tradizionali ed ordinarie »).

Su parere favorevole della suddetta Commissione, già nel maggio 1996, è stata parzialmente accolta l'istanza del Comune di Bari, a cui è stata concessa una sovvenzione per n. 6 recite di lirica ordinaria, per complessive £. 281 milioni.

Si fa presente che, in base al suddetto Decreto, gli importi « quote a recita » degli interventi statali a favore delle stagioni liriche c.d. ordinarie sono sensibilmente inferiori a quelli individuati per le ben più

prestigiose ed impegnative attività svolte dai Teatri di Tradizione.

Barletta: la Commissione — nel corso della seduta del 23 luglio 1996 — ha espresso parere favorevole alla concessione di una sovvenzione di £. 64 milioni per n. 2 recite di cat. B.

Il relativo provvedimento è stato formalizzato in data 11.11.1996 e comunicato in pari data al Comune a seguito dello « sblocco » degli stanziamenti del Fondo Unico per lo Spettacolo vincolati dal Decreto-Legge 20 giugno 1996, n. 323, convertito in Legge 8 agosto 1996, n. 425;

Foggia: si conferma l'assegnazione di una sovvenzione di £. 100 milioni e ciò per quanto in premessa.

Taranto: è stata accolta dalla Commissione, nel mese di luglio, l'istanza dell'Ente Lirico Concertistico Pugliese per una sovvenzione di £. 100 milioni per n. 2 recite.

Lecce: nell'interrogazione non viene evidenziato che il Teatro Politeama di Lecce rientra fra i Teatri di Tradizione e che l'entità della sovvenzione per tale settore è determinata sulla base di « quote a recita » sensibilmente più elevate e — salvo diverso avviso, motivato, dalla Commissione consultiva sui soli aspetti artistici dell'attività del Teatro — praticamente in modo automatico.

Si precisa, comunque, che la sovvenzione è stata quantificata in £. 950 milioni per n. 10 recite.

Non è stata accolta l'istanza dell'Amministrazione Provinciale di Lecce per una stagione lirica ordinaria nei comuni della Provincia.

Si aggiunge infine che hanno ottenuto sovvenzioni per stagioni liriche 1996 anche il Comune di Taviano (£. 48.400.000) e l'Ente Lirico Concertistico Pugliese per una stagione da effettuarsi in vari Comuni (£. 48.400.000).

I Comuni di Tricase e Calatina, nonché la Provincia di Brindisi hanno inviato solo l'istanza, senza la documentazione di rito prevista dalla circolare n. 10/94.

La domanda del Comune di Teles Terme è pervenuta fuori termine.

Non è stata accolta infine — su parere della Commissione — l'istanza del Comune di Manfredonia.

Il Ministro delegato per lo spettacolo: Veltroni.

PITTELLA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

le operazioni di revisione dei veicoli venivano effettuate sia presso i centri della motorizzazione civile che presso i comuni richiedenti; con circolare del ministero dei trasporti — direzione generale della motorizzazione civile, del 30 maggio 1996, sono state sospese, a decorrere dal 1° luglio 1996, le richieste con le relative revisioni fatte dai comuni che non sono sedi provinciali della Motorizzazione civile;

ciò sta comportando un notevole disagio per la popolazione, che si vede costretta a percorrere distanze spesso rilevanti per raggiungere i capoluoghi di provincia, sia per presentare la prenotazione che per effettuare la revisione;

va tenuto conto delle notevoli difficoltà che si incontrano per raggiungere le sedi deputate con i mezzi propri aventi caratteristiche strutturali diversificate (autoveicoli, autocarri, autotreni, mezzi di cantiere, betoniere, mezzi d'opera etc.);

per citare il caso della regione Basilicata, presso la sede di Potenza si effettuano le revisioni in un solo giorno alla settimana (martedì), per un numero di cinquanta veicoli, a fronte delle circa trecento revisioni settimanali effettuate precedentemente in due giorni alla settimana (martedì e venerdì);

fino al 30 giugno 1996 le operazioni di revisione che si effettuavano nei comuni della provincia di Potenza erano pari ad un numero di circa 3.200 interventi mensili, apparendo quindi evidente l'impossibilità di soddisfare, allo stato attuale, la richiesta dell'utenza relativa a tutti i comuni della

provincia con le sole duecento revisioni mensili effettuate;

il nuovo codice della strada prevede che le revisioni possono essere effettuate dalle officine meccaniche autorizzate dalla motorizzazione civile o dai comuni che si dotassero delle apposite attrezzature previste dalla circolare del ministero dei trasporti-divisione centrale della MTC n. 164 del 17 novembre 1994; nella provincia dell'interrogante, a tutt'oggi, sia i comuni che le officine non sono in grado di mettere a disposizione le attrezzature richieste —

quali provvedimenti ed iniziative si intendano prendere per rivedere una decisione di grave nocimento per i cittadini che sono gravati di notevoli spese e disagi per poter effettuare un servizio finora svolto nei propri comuni di residenza.

(4-01955)

RISPOSTA. — La circolare n. 1744/4383 del 30 maggio 1996 ha confermato la indisponibilità dell'Amministrazione ad effettuare le operazioni di revisione dei veicoli presso le sedi indicate dai Comuni, se prive delle attrezzature tecniche comparabili a quelle in dotazione delle stazioni di controllo degli Uffici provinciali.

Tale disposizione, preannunciata con largo anticipo e finalizzata al perseguimento del superiore e più generale interesse della sicurezza della circolazione stradale (che esige l'effettuazione di verifiche tecniche con l'ausilio di idonee strumentazioni) va valutata nel contesto della intera normativa concernente l'espletamento delle operazioni tecniche di cui trattasi, emanata nelle more dell'ormai imminente affidamento, delle medesime, ad imprese di autoriparazione, ai sensi dell'articolo 80 del Nuovo codice della strada.

Proprio al fine di soddisfare le esigenze dell'utenza, in loco, è infatti previsto, tra l'altro, che più Comuni possano indicare una medesima sede (o più sedi) ubicata in uno di essi, purché attrezzata alla bisogna; ove dette sedi fossero officine di autoriparazione e per le medesime fosse stata già prodotta istanza al fine di conseguire l'autorizzazione ai sensi del già citato articolo

80, i titolari potrebbero ritirare la domanda, salvo ripresentarla al momento opportuno.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

POLENTA. — Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica. — Per sapere — premesso che:

nel decreto legislativo 8 agosto 1991, n. 257 che istituisce i nuovi corsi di specializzazione per i medici secondo la normativa comunitaria non viene menzionata alcuna limitazione alla possibilità di una seconda iscrizione ad un nuovo corso dopo il conseguimento di una prima specializzazione;

in una nota esplicativa ministeriale sul tema (Murst prot. n. 92 del 15 gennaio 1996), sono invece riportate limitazioni alla facoltà dei medici di accedere ad ulteriori specializzazioni;

la normativa generale per i criteri di ammissione, prevista dall'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 10 marzo 1982, non prevede altresì alcuna limitazione alla suddetta possibilità, quale quella enunciata dalla « nota esplicativa ministeriale »;

in tema di formazione di medici specialisti, cui si riferisce il decreto legislativo n. 257, non sono previste le limitazioni indicate dalla nota esplicativa ministeriale;

risulta che nei paesi comunitari non viene preclusa in alcun modo la possibilità di incrementare la propria formazione professionale acquisendo nuovi titoli di specializzazione;

nella normativa europea di riferimento (direttiva 82/76 Cee del Consiglio, del 26 gennaio 1982) non esistono limitazioni alla possibilità di acquisire più di un diploma di specialità;

il singolo medico specialista ha diritto di completare liberamente la propria formazione professionale secondo i principi stabiliti dagli articoli 2, 8, 33 e 34 della Costituzione;

il divieto non può esistere quando la domanda di iscrizione alla seconda specializzazione sia giustificata dal fatto che presso la stessa facoltà è istituito un insegnamento (ed una clinica) e quando esistono servizi e/o reparti ospedalieri a contenuto interdisciplinare. In particolare è attivata una cattedra di neuroradiologia (in Italia circa 45 servizi autonomi di neuroradiologia) ed è presente una idoneità nazionale per la neuroradiologia (DM 16 maggio 1996, n. 413), poiché non è prevista in Italia una specializzazione corrispondente, l'interessato deve avere la possibilità di presentare la domanda per essere ammesso alla scuola di specializzazione in radiologia dopo quella di Neurologia (o viceversa) —:

se non intenda sanare con urgenza una situazione che appare lesiva del diritto allo studio, una lacuna nei confronti di alcune branche specialistiche e la possibilità di qualificare ulteriormente la professione medica, come consigliato nelle normative Comunitarie; tale richiesta riveste i caratteri di urgenza, in quanto si stanno predisponendo i bandi di concorso per il corso di specializzazione per l'anno accademico 1996/1997. (4-03752)

RISPOSTA. — *In relazione all'atto di sindacato ispettivo indicato in oggetto, si premette che, è pur vero - come fa rilevare l'interrogante - che con circolare del 15 gennaio 1996, n. 92, il M.U.R.S.T., in ottemperanza a quanto comunicato dal Ministero della Sanità, ha invitato gli Atenei a non ammettere alle scuole di specializzazione della CEE coloro i quali avessero già conseguito una specializzazione secondo la normativa comunitaria, mentre ha previsto l'accesso alle dette specializzazioni per coloro che avevano conseguito una specializzazione non conforme alle norme della CEE.*

Non può ignorarsi infatti che le suddette scuole di specializzazione a normativa comunitaria sono coperte da borse di studio « nei limiti definiti dalla programmazione ». Così recita l'articolo 6 del Decreto Legislativo 8.8.91 n. 257.

In base alla detta programmazione nazionale il M.U.R.S.T. e il Ministero del Tesoro, sentite le facoltà di Medicina e Chirurgia, ogni tre anni prevedono il numero degli specialisti da formare sulla base delle esigenze sanitarie del paese, tenuto conto delle capacità ricettive delle strutture universitarie e di quelle convenzionate con le Università in relazione al contenuto specifico della formazione e delle risorse finanziarie comunque acquisite dalle università.

Conseguentemente il M.U.R.S.T. ed il Ministero della Sanità determinano il numero dei posti per ciascuna scuola, tenuto conto delle richieste delle varie facoltà di Medicina.

È evidente che consentendo, a normativa comunitaria vigente, una doppia specializzazione ad uno stesso soggetto si vanificherebbe la detta programmazione facendo venir meno ogni correlazione tra il numero degli specialisti e le effettive esigenze del paese.

In un'ottica di valorizzazione delle specializzazioni si deve cercare inoltre di assicurare, in tempi brevi, una maggiore certezza di assorbimento degli specialisti nell'ambito del S.S.N.

Il M.U.R.S.T., con successiva nota n. 285 del 30.1.96, ha poi precisato che possono però conseguire una seconda specializzazione solo i medici che ne abbiano acquisito un'altra prima dell'anno accademico 1991/92, (anno nel quale ha avuto inizio la formazione specialistica a tempo pieno), cioè coloro i quali non hanno mai ricevuto una borsa di studio secondo la disposizione del decreto-legge n. 257/91.

Coerentemente ho confermato pertanto ai Rettori di sedi di Facoltà di Medicina e Chirurgia, con nota n. 2616 del 20.9.96, anche per l'anno accademico 1996/97 quanto già comunicato con le sopra riferite note n. 92/96 e n. 285/96.

Faccio presente, infine, per completezza di informazione, che l'interpretazione del M.U.R.S.T. è stata condivisa anche dal Consiglio di Stato in sede di appello.

Il Ministro dell'università e ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

ROSSO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

Vercelli è una delle province piemontesi a più alta percentuale di pendolari (circa 9.000 su una popolazione di 130.000 unità), che, per la maggior parte, si spostano quotidianamente verso Torino, Milano o Novara per motivi di studio o di lavoro;

la maggior parte dei pendolari utilizza per gli spostamenti mezzi di trasporto ferroviario;

da anni Vercelli gode di una posizione favorita, in quanto nodo ferroviario di rilievo sulla linea Torino-Milano e stazione di sosta di treni diretti e *Intercity* che consentono arrivi e partenze all'incirca ogni ora verso il capoluogo piemontese e quello lombardo;

il servizio ferroviario è certamente più sicuro e comodo di quelli stradali, il che ha fatto accettare di buon grado a molti vercellesi di trasferirsi fuori provincia per cercare posti di lavoro che scarseggiano nel territorio di Vercelli —:

se corrisponda al vero la notizia, diffusa nelle ultime settimane, secondo cui saranno soppresse alcune fermate alla stazione di Vercelli di suddetti treni diretti e *Intercity* sulla linea Torino-Milano, in funzione di un piano di razionalizzazione delle ferrovie;

se tale decremento del servizio rispetto alla stazione vercellese non sia, come pare, relativo a treni in transito in orari mattutini e preserali, quelli naturalmente più frequentati dagli studenti e dai lavoratori vercellesi;

se il Ministro non intenda assumere provvedimenti affinché una tale riduzione del servizio ferroviario non crei un ulteriore disagio alla città di Vercelli e ai suoi abitanti, già fortemente penalizzati dalla scarsa disponibilità di posti di lavoro nella zona.

(4-00120)

RISPOSTA. — *Non risulta che siano state effettuate riduzioni di fermate per treni intercity o treni diretti nella stazione di Vercelli, mentre risulta che con l'orario invernale 1996/1997, in vigore dal 29 settembre u.s., sono state introdotte due nuove coppie di treni, effettuate con materiale TGV, che collegheranno Milano a Parigi, entrambe con fermata a Vercelli ed una nuova coppia fra Milano e Lyon Perrache (in sostituzione degli attuali IC 1210 e 1219) effettuata con materiale ETR 460 «Pendolino», che ha fermata a Vercelli solo per il collegamento Milano-Lyon.*

La suddetta innovazione d'offerta ha comportato variazioni agli orari dei treni intercity del traffico interno che consistono nella soppressione della già citata coppia Milano-Lyon IC 1210 e 1219 e la soppressione della coppia di treni IC 623 e 602 fra Milano e Torino, sostituita dalla nuova coppia di treni IC 1501 e 1502, anch'essa con fermata a Vercelli.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PAOLO RUBINO, STANISCI, FAGGIANO, MALAGNINO, MASTROLUCA e ROSSIELLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge 12 aprile 1996, n. 192, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 13 aprile 1996, all'articolo 1 dispone che il Ministro della pubblica istruzione, dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica ... « indice, ogni anno, una sessione straordinaria per gli esami di Stato per l'abilitazione all'esercizio professionale di medico chirurgo » ... « per il raccordo con i cicli di espletamento degli esami di laurea, di completamento del tirocinio (*post-laurea*) e con l'inizio dei corsi delle scuole di specializzazione »;

lo stesso decreto-legge all'articolo 2, limitatamente all'anno accademico 1995-1996, dispone l'ammissione dei laureati in medicina e chirurgia alle scuole di specializzazione ... « anche se sprovvisti del titolo

di abilitazione all'esercizio professionale, purché conseguano tale titolo entro il primo trimestre del primo anno di corso », a pena di esclusione dalle scuole di specializzazione;

la sessione straordinaria degli esami di Stato per l'abilitazione professionale per il corrente anno deve necessariamente tenersi nei mesi di giugno-luglio 1996, in quanto la sessione ordinaria, iniziata il giorno 2 maggio 1996, è stata preclusa (per il sovrapporsi del tirocinio post-laurea) a parte di coloro che si sono laureati in medicina e chirurgia nel ciclo autunnale del 1995 e che, altrimenti, si troverebbero nella condizione di essere discriminati ed espulsi dalle scuole di specializzazione, cui sono già stati iscritti, per non poter accedere alla abilitazione professionale entro il primo semestre del primo anno di corso. Ciò verrebbe a costituire una pregiudizievole omissione agli obblighi di osservanza del decreto-legge n. 192 del 1996 -:

quali iniziative intenda assumere per rendere noti e per rimuovere i motivi per cui non si dà ancora attuazione al decreto-legge 12 aprile 1996, n. 192, indicendo nei mesi di giugno-luglio 1996 una sessione straordinaria degli esami di Stato per l'esercizio della professione di medico-chirurgo. (4-00443)

RISPOSTA. — *Gli On.li interroganti chiedono interventi adeguati per eliminare la situazione penalizzante che ritarda l'iscrizione ai corsi di specializzazione dei laureati in medicina e chirurgia che devono frequentare il tirocinio formativo post lauream previsto dal nuovo ordinamento didattico del relativo corso di laurea (tabella XVIII), introdotto con il decreto del Presidente della Repubblica 28.2.1986, n. 95, e successive modificazioni.*

Al termine di tale tirocinio si è ammessi all'esame di Stato di abilitazione professionale che permette, a sua volta, l'iscrizione alle scuole di specializzazione del settore medico. Infatti i corsi di specializzazione implicano l'espletamento di attività assistenziali proprie del medico e presuppongono il possesso del titolo di abilitazione.

Ora si è verificato che coloro che hanno conseguito la laurea in medicina e chirurgia nella sessione estiva nel 1995 non hanno potuto partecipare agli esami di abilitazione all'esercizio professionale che si sono svolti nel mese di novembre in quanto non avevano concluso il semestre di tirocinio. Conseguentemente, pur avendo superato l'esame di ammissione alle scuole collocandosi utilmente in graduatoria, non avrebbero potuto ottenere l'iscrizione e sarebbero stati, pertanto, costretti ad attendere un intero anno per frequentare i corsi in questione.

Per superare tale situazione è stato adottato il decreto legge 11 giugno 1996, n. 314, convertito nella legge del 30 luglio 1996 n. 403, che ha consentito ai predetti laureati in medicina e chirurgia di essere iscritti, anche in soprannumero, alle scuole in argomento, a condizione che essi conseguano l'abilitazione entro il primo semestre del primo anno di corso.

Tale disciplina, introdotta in via di sanatoria per l'anno accademico 1995/96, è stata portata a regime con due provvedimenti amministrativi in modo da risolvere « in nuce » il problema anche per gli anni accademici successivi.

Con il decreto ministeriale 31 luglio 1996, pubblicato nella G.U. n. 209 del 6.9.96, è stata infatti modificata la tabella XLV/2 recante l'ordinamento didattico relativamente alle scuole di specializzazione del settore medico per consentire ai laureati in medicina, collocati utilmente nelle graduatorie di ammissione alle scuole di specializzazione, di essere iscritti purché conseguano il titolo di abilitazione entro la prima sessione utile successiva all'effettivo inizio dei corsi.

Con il decreto ministeriale 8.10.1996, già registrato alla Corte dei Conti e in corso di pubblicazione nella G.U., è stata modificata la predetta tabella XVIII per fissare ad un anno la durata del tirocinio pratico post lauream ciò per adeguare la nostra normativa agli ordinamenti didattici degli altri paesi comunitari.

Con i due citati provvedimenti si sono così poste le condizioni per consentire alle autorità accademiche di assicurare il raccordo, in correlazione alle sessioni di esami

di Stato per l'esercizio professionale, tra la data di conclusione del corso di studio in medicina e chirurgia, la data di avvio e termine del tirocinio e la data di inizio effettivo dei corsi di specializzazione del settore medico.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

SAIA, MAURA COSSUTTA e VALPIANA. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei trasporti e della navigazione e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi il sindaco di San Salvo (CH) ha presentato una denuncia nei confronti delle ferrovie dello Stato in quanto sui binari presso la stazione di San Salvo sarebbero parcheggiati da molto tempo cinque vagoni coibentati con l'amianto;

da molti anni ormai è stata resa nota la pericolosità dell'amianto in quanto esso contaminando l'ambiente in forma di fibre, comporta gravi rischi per la salute umana —:

se sia vero che le cinque vetture in disuso, parcheggiate sui binari morti della stazione di San Salvo, sono coibentate con l'amianto;

se ciò possa determinare rischi per l'ambiente e per la salute umana;

per quale motivo le ferrovie dello Stato non provvedano ad eliminare queste vetture, anche in considerazione del fatto che il loro abbandono su binari morti può configurare la costituzione di fatto di una discarica abusiva;

se il Governo non intenda assumere iniziative per chiedere all'ente ferrovie dello Stato l'immediata rimozione dei suddetti vagoni dalla stazione di San Salvo;

quali iniziative verranno messe in atto, più in generale, per eliminare dalle stazioni italiane tutti i vagoni coibentati

con l'amianto che ancora sono parcheggiati sui binari morti di molte località italiane. (4-01713)

RISPOSTA. — *La complessa problematica del materiale rotabile coibentato con amianto è costantemente all'attenzione sia del Governo sia delle Amministrazioni interessate. È stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri un gruppo di lavoro formato da rappresentanti dei Trasporti, Industria, Sanità ed Ambiente, al fine di elaborare uno schema di modifica alla legge 23 marzo 1992, n. 257, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto.*

In tale schema, presentato l'8 ottobre 1996 alla Commissione nazionale amianto, sono contenute disposizioni che riguardano specificatamente i beni mobili immatricolati in Italia adibiti a trasporto pubblico su rotaia o su strada, nonché navi ed aerei coibentati con amianto.

Per quanto riguarda la specifica problematica dei rotabili con amianto, da tempo le F.S. S.p.A. hanno predisposto un dossier dettagliato sull'argomento che è stato inviato alle Commissioni parlamentari competenti.

Nel documento è compresa una tabella riepilogativa di tutti i rotabili interessati alle procedure di sicurezza, dalla quale si evince che il numero complessivo del materiale ammonta a circa 11.000 unità. Nell'ambito di tale cifra i rotabili che devono essere sottoposti ad operazioni di decoibentazione, da parte delle imprese specializzate, appositamente selezionate, sono, alla data del 31 ottobre 1996, n. 5.492 e sono dislocati in 328 siti della rete ferroviaria.

Gli elenchi dei materiali in questione e dei siti di accantonamento vengono trasmessi alle Regioni e alle Aziende sanitarie locali e aggiornati sistematicamente ad ogni variazione.

Gli elenchi sono stati inoltre trasmessi al Ministero della sanità fin dal dicembre 1995; allo stesso Ministero la Società Ferrovie dello Stato ha sottoposto le misure di prevenzione da adottare in attesa dell'attuazione del piano di dismissione dei rotabili accantonati. Tali misure sono state ritenute

soddisfacenti e sono risultate coerenti con il successivo piano di sicurezza che ha recepito integralmente le prescrizioni nel frattempo emanate dall'Unità sanitaria locale 10 di Firenze, che si è specificatamente interessata al problema.

Per individuare le imprese più idonee ad eseguire lavori di decoibentazione è stato istituito un sistema di qualificazione europea ai sensi della direttiva n. 93/38/CEE del 14 giugno 1993 il cui bando è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea n. S/43 del 3 marzo 1995.

A tale scopo sono stati stabiliti rigorosi criteri di qualificazione delle imprese che per capacità tecnica, finanziaria ed organizzativa debbono essere in grado di svolgere oltre alle operazioni di decoibentazione del materiale rotabile accantonato, anche le operazioni di stoccaggio, trasporto e smaltimento; tali operazioni sono eseguite con piani di lavoro approvati dalle Unità sanitarie competenti e sotto la sorveglianza di queste ultime, al fine di garantire la massima sicurezza anche per gli addetti alle lavorazioni.

Il materiale accantonato sarà progressivamente sottoposto alle operazioni di decoibentazione, con priorità singolarmente attribuita in funzione delle condizioni dei rotabili ai fini della valutazione del rischio, sia in vista della successiva rottamazione (nell'ipotesi del materiale più obsoleto), sia per la reimmissione in circolazione.

In attesa della decoibentazione il materiale rotabile in questione è oggetto di un piano di sicurezza approvato anche dal Ministero dell'ambiente nel gennaio 1995, che si articola in diversi punti:

interventi conservativi consistenti nel condizionamento dei rotabili mediante protezione completa con lamiera di tutti i vani e chiusura per impedirvi l'accesso;

delimitazione delle aree di stoccaggio con l'adozione di misure idonee, a seconda dei casi, e con la segnalazione evidente della loro potenziale pericolosità;

verifica settimanale del mantenimento delle condizioni di sicurezza adottate;

visite tecniche approfondite, con periodicità almeno semestrale;

analisi a campione per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

costituzione di nuclei di pronto intervento territoriale convenientemente attrezzati ed istruiti.

Quanto sopra al fine di evitare la dispersione nell'atmosfera di fibre di amianto e per evitare che l'usura delle lamiere e le possibili manomissioni o atti di vandalismo possano mettere in vista la coibentazione in amianto e costituire un potenziale fattore di rischio.

Il completamento delle operazioni in atto per la bonifica e successiva demolizione del materiale accantonato con amianto sarà completato, se il trend produttivo manterrà i livelli previsti, in un triennio.

Per le problematiche specifiche concernenti i rotabili in sosta presso le stazioni di San Salvo e di Vasto-San Salvo della linea Pescara-Teroli, si informa che nelle stazioni citate risultano accantonate rispettivamente n. 5 e n. 12 vetture, coibentate con amianto, in attesa dell'invio alla bonifica da effettuarsi presso impianti specializzati dell'industria privata.

Tali veicoli sono stati sigillati contro ogni possibilità di fuoriuscita, anche minima, di fibre di amianto secondo il Piano di sicurezza esposto in precedenza.

Ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 257/1992 è stata data comunicazione dell'accantonamento di tali veicoli alla Regione Abruzzo e alla Azienda U.S.L. n. 13 di Lanciano.

La decisione di trasferire i rotabili nelle sopraindicate stazioni è stata assunta in considerazione della disponibilità di binari e della bassa concentrazione abitativa di quella zona.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SAIA. — Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'università e ricerca scientifica. — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi, presso la facoltà di architettura dell'università « D'Annunzio »

di Pescara, è stato improvvisamente interrotto, con largo anticipo, il corso di scienza delle costruzioni, che avrebbe dovuto proseguire fino al periodo delle ferie natalizie;

tale chiusura ha visto la protesta dei numerosi studenti che frequentavano il corso con assiduità ed interesse per l'alta importanza e le difficoltà che la materia riveste per la formazione di giovani che dovranno divenire professionisti nel campo delle progettazioni e delle costruzioni —

per quale motivo presso l'Ateneo di Pescara sia stato sospeso con largo anticipo il corso di scienza delle costruzioni della facoltà di architettura;

se non si ritenga questa una decisione lesiva dei diritti degli studenti a ricevere insegnamenti e corsi completi per cui, tra l'altro, pagano tasse particolarmente onerose;

quali iniziative intenda assumere ove ne ravvisasse l'opportunità, per chiedere che i corsi vengano tempestivamente ripresi e proseguiti per il tempo necessario a sviluppare in modo esaustivo l'insegnamento universitario del programma della materia. (4-05182)

RISPOSTA. — *In ordine al documento ispettivo di cui all'oggetto, si fa presente quanto segue.*

Come comunicato dal Rettore dell'Università G. D'Annunzio di Chieti e confermato dal Presidente della Facoltà di Architettura, non risulta sia stato affatto « interrotto » il corso di Scienze delle costruzioni.

Piuttosto il titolare del detto corso, prof. Marzio Lembo essendo stato trasferito con decorrenza 1° novembre presso l'Università di Roma Tre, è stato tempestivamente Sostituito, con il prof. Francesco Benedettini della Facoltà di Ingegneria, dell'Università degli Studi de L'Aquila, in modo da permettere che il corso proseguisse senza interruzioni.

In data 20.11.96, anzi, il Consiglio di facoltà ha ufficialmente deliberato l'andamento della supplenza di « Scienze delle costruzioni » al prof. Benedettini.

Pertanto alla luce di quanto comunicato dagli organi dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti non può configurarsi alcuna lesione dei diritti degli Studenti.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

SCALTRITTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

la tratta ferroviaria San Benedetto del Tronto-Porto d'Ascoli è gravata di un traffico assai pesante, e per circa la metà di tale percorso esista già un terzo binario morto del tutto inutilizzato —

se non si ritenga assolutamente indispensabile, al fine di rendere più agevole il traffico ferroviario nella zona, completare in tempi rapidi il terzo binario, realizzando benefici notevoli con un impiego di risorse relativamente limitato. (4-03613)

RISPOSTA. — *La Società F.S. SpA. riferisce che la tratta ferroviaria San Benedetto del Tronto-Porto d'Ascoli, lunga 4,784 km, è interessata dal traffico della linea Adriatica e della linea Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto. Elettrificata e a doppio binario, dotata di un regime di circolazione (blocco automatico) di recente attivazione di cui è in corso la banalizzazione, essa consente un'elevata potenzialità capace di soddisfare senza particolari problemi l'attuale volume di traffico sia viaggiatori che merci.*

Nella tratta non esiste un terzo binario (neanche in parte), ma da ciascuna stazione interessata parte un binario (asta di manovra) della lunghezza di circa 600/700 metri utilizzato unicamente per le manovre.

Per quanto riguarda l'intervento per il triplicamento della tratta, le F.S. prenderanno in considerazione tale ipotesi in relazione ad un eventuale incremento di traffico tale che possa giustificare la realizzazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

STORACE. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

si sono tenuti dei corsi di studi presso la scuola della scienza di Pisa nella Domus Galileana dal maggio 1983 al novembre 1985 in storia della scienza;

nel febbraio 1983 fu infatti bandito dalla Domus Galileana stessa, d'intesa con il Consiglio nazionale delle ricerche, con l'Istituto dell'enciclopedia italiana, il ministero della pubblica istruzione ed il ministero per i beni culturali ed ambientali, un concorso nazionale, per soli titoli, per accedere alla frequenza dei corsi della scuola;

venne assicurato dagli organizzatori e venne pubblicizzato anche in un articolo apparso sulle pagine della cronaca scientifica della rivista settimanale, *L'Espresso*, che tale istituzione veniva a coprire una carenza nell'ordinamento dei dottorati di ricerca che in quegli anni non annoverava appunto il dottorato in storia della scienza;

la frequenza dei corsi, ed il superamento dell'esame finale, avrebbe permesso di conseguire ai partecipanti il titolo di dottore in ricerca;

i corsi della scuola, che inizialmente erano previsti di durata biennale, furono poi prolungati di un anno proprio per equipararli in tutto e per tutto, anche nella durata, ai dottorati istituiti dall'università;

per il passaggio da un anno all'altro del corso gli allievi erano tenuti a sostenere un esame per valutare lo stato di avanzamento della tesi assegnate agli allievi stessi all'inizio dei corsi;

le tesi, infine, una volta completate, furono discusse in presenza di una commissione altamente qualificata;

alcune tesi sono state in seguito pubblicate come riconoscimento della loro validità scientifica;

il corso era articolato in lezioni che si tenevano per circa una settimana, quattro

volte l'anno, e che erano tenute da docenti considerati i massimi esperti mondiali di storia delle scienze —:

se non ritenga opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione in proposito;

per quali motivi il corso non abbia mai ricevuto alcun riconoscimento ufficiale da parte dei ministeri della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica;

per quali ragioni a distanza di anni dalla fine dei corsi e dalla discussione della tesi, nulla di quanto promesso da coloro che istituirono la scuola si sia realizzato: per gli insegnanti di scuola media che hanno partecipato ai corsi, la mancata equiparazione della scuola al dottorato di ricerca costituisce una grave nozione, in quanto impedirà loro di fruire dei titoli, previsti dal nuovo contratto della scuola, che il dottorato di ricerca fornisce invece ai livelli di carriera superiori;

per quali motivi lo Stato italiano abbia speso denaro pubblico (consistente nel pagamento di vitto e alloggio a Pisa durante i corsi) per formare degli specialisti che, non solo non possono utilizzare le loro competenze nell'ambito che sarebbe loro più consono (l'università), ma che si trovano addirittura in uno stato d'inferiorità rispetto ai colleghi che hanno seguito i dottorati universitari, pur avendo lo stesso grado di preparazione. (4-01279)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione parlamentare dell'On.le Francesco Storace di cui all'oggetto, si ritiene opportuno preliminarmente sottolineare che l'attività istituzionale della "Domus Galileana" consiste nella promozione di studi e ricerche dell'opera di Galileo Galilei e del movimento scientifico che ad esso si riconnette, come si evince dall'articolo 1 dello Statuto dell'Istituto.*

In tale ambito la « Domus Galileana » si è mossa ed in tale ambito ha ritenuto di promuovere corsi di dottorati di ricerca, non equiparabili ai dottorati universitari. A tal fine l'Istituto ha stipulato nel 1982 una

convenzione con il C.N.R. in base alla quale è stata realizzata la « Scuola Superiore della Scienza », articolata in corsi, a cui hanno partecipato giovani laureati e laureandi e nei confronti dei quali la « Domus Galileana » ha previsto di assegnare un contributo per le spese di viaggio e di soggiorno nonché rilasciare al termine di detti corsi un attestato di frequenza ed un giudizio sull'attività svolta.

Nella massima trasparenza il documento che ha pubblicizzato l'apertura del primo corso di studi in Storia delle scienze, dal maggio del 1983 al novembre del 1985, ha fissato il numero dei posti disponibili, i criteri selettivi e la scadenza delle domande di ammissione. Mai è stata prevista la possibilità di conseguire un qualsiasi titolo accademico, e a maggior ragione quello di dottore di ricerca. Ne risulta da accertamenti effettuati che agli studenti siano stati garantiti o rilasciati titoli accademici.

Alla luce di quanto sopra, non vi è motivo alcuno per cui questo Ministero debba intervenire per riconoscere, ed eventualmente equiparare, gli « attestati » rilasciati dalla « Domus Galileana » al titolo di dottore di ricerca.

La « Domus Galileana » può, ai sensi dell'articolo 33 della Costituzione e del proprio Statuto, promuovere attività formativa. Con ciò però non intende e non ha mai inteso creare aspettative ai partecipanti ai propri corsi. Da ciò infatti è nato l'equivoco.

L'Istituto in parola infatti non può, in quanto non è organismo pubblico, rilasciare alcun titolo pubblico salvo che con Decreto del Ministro, espressamente autorizzato per legge.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.

STORACE. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

l'articolo 7 della legge-quadro per gli autoservizi pubblici non di linea (legge 15 gennaio 1992, n. 21) prevede alcune ipotesi nelle quali l'autorizzazione per l'esercizio

del servizio di noleggio con conducente può essere conferita ad entità diverse dal titolare persona fisica;

più in particolare, il punto d) dello stesso articolo prevede che i titolari di autorizzazione possano essere « imprenditori privati »;

l'articolo 8, comma 2, della citata legge, distinguendo correttamente la connotazione pubblicitica e concessionaria della licenza per il servizio di taxi dalla connotazione privatistica del servizio di noleggio con conducente, riserva solo a quest'ultimo la possibilità di cumulo in capo allo stesso soggetto di più autorizzazioni;

la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del ministero dei trasporti, accomunando invece i due regimi, così nettamente differenziati dall'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, vieta alle imprese costituite in forma societaria di essere titolari, in quanto tali, di autorizzazione per l'esercizio del noleggio con conducente, estendendo artificiosamente e pretestuosamente le limitazioni di carattere pubblicitico, prima di tutte la personalità della licenza, che devono essere invece limitate al servizio taxi;

un'estensione di limitazioni al diritto di iniziativa economica fuori dai casi previsti dalla legge costituisce una patente violazione dell'articolo 41 della Costituzione —:

se non ritenga opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione sopra esposta;

se non ritenga necessario ed urgente attivarsi, interpretando secondo costituzione le richiamate norme della legge n. 21 del 1992, al fine di evitare ogni ingiusta ed illegittima discriminazione a discapito degli imprenditori privati organizzati in forma societaria, in relazione all'assegnazione delle autorizzazioni per i servizi di noleggio con conducente e le pertinenti immatricolazioni dei veicoli ad esso adibiti.

(4-04518)

RISPOSTA. — *In merito all'interpretazione dell'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, si fa presente che il Consiglio di Stato, su richiesta di questa Amministrazione, si è espresso con parere n. 382 del 1993 nel quale, tra l'altro, si afferma che « detta disposizione pare contemplare veri e propri requisiti soggettivi alternativi per poter essere titolare della licenza/autorizzazione in questione. La norma mira, infatti, a prefigurare e tipizzare tutte le possibili tipologie di tassisti autonoleggiatori, chiudendo, implicitamente, l'ingresso a tipologie diverse da quelle da essa stessa contemplate.*

In questa sede non è dato di valutare la legittimità costituzionale di una siffatta disposizione: resta però che la legge si basa su un evidente principio di titolarità di esercitare della licenza/autorizzazione, e limita la facoltà dei titolari di esercitare associativamente l'attività alle figure (cooperative, consorzi,...) da essa stessa contemplate. In tale ambito non è dato spazio all'ipotesi di società commerciale di capitali (quale una società a responsabilità limitata) titolare di licenza/autorizzazione: si tratta infatti di un soggetto del tutto distinto dalle persone dei singoli soci, e non rientrante nelle figure associative nominate dalla legge ».

Sulle problematiche connesse alla su riportata pronuncia ed in particolare sull'interpretazione delle disposizioni che regolamentano l'attività di noleggio con conducente espletata in forma associata, l'Amministrazione ha nuovamente richiesto, con nota n. 732 del 3 luglio 1996, un parere al Consiglio di Stato al fine di dirimere definitivamente tutte le eventuali questioni interpretative comprese quelle oggetto della presente interrogazione parlamentare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ZACCHERA. — *Ai Ministri del bilancio e programmazione economica e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:*

con legge 15 maggio 1989, n. 181, e successive deliberazioni CIPI del 1° agosto

1990, venivano assegnati fondi e competenze alla SPI, società di promozione e sviluppo imprenditoriale (gruppo IRI), con sede centrale in via Saliceto 5 a Roma, per interventi a favore della reindustrializzazione di aree economicamente in crisi;

la SPI proponeva agli imprenditori del Verbano-Cusio-Ossola, con tutta una serie di iniziative pubblicitarie e contatti, di aderire al progetto di reindustrializzazione e di avanzare richieste di intervento;

alcune imprese ossolane aderivano alla proposta e segnalavano alla SPI i propri progetti di sviluppo industriale, con invio di ampie documentazioni e formali richieste di partecipazione ai benefici della legge n. 181 del 1989;

nel periodo immediatamente precedente le elezioni politiche dal 1992 veniva pubblicamente propagandata l'iniziativa della SPI perfino con un convegno, tenutosi in Domodossola il 4 febbraio 1992, dal titolo: « La legge 181: un'occasione per il Verbano-Cusio-Ossola », con conclusioni dell'onorevole Filippo Fiandrotti —:

quante e quali imprese aventi sedi e/o insediamenti industriali produttivi e/o amministrativi nel territorio della neo-costituita provincia del Verbano-Cusio-Ossola hanno presentato domanda di partecipazione ai benefici della legge n. 181 del 1989 tramite gli interventi della SPI;

quante e quali delle suddette domande siano state accolte e quanti e quali siano stati i contributi erogati dalla SPI;

quante e quali siano le pratiche relative a richieste di finanziamento ancora inevase, quali sopralluoghi siano stati effettuati dai funzionari della SPI presso le imprese interessate e quali ne siano gli esiti;

quante somme di denaro siano state erogate dalla SPI dall'entrata in vigore della legge ed in quali località.

L'interrogante sottolinea che la credibilità della nuova compagine governativa passa anche attraverso risposte chiare su

come siano stati impegnati (o dissipati...) i fondi pubblici. (4-00249)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione in oggetto sulla base degli elementi forniti dal Ministero dell'industria, prevalentemente competente in materia.

Si ritiene opportuno ricordare innanzitutto che la legge 181/89 prevede, per le iniziative ubicate nelle aree di crisi siderurgica del Centro Nord, tra cui rientra appunto quella della Val d'Ossola, un intervento con i fondi di detta legge nella forma di contributi a fondo perduto, fino ad un massimo del 25 per cento degli investimenti fissi ammissibili; inoltre è prevista la partecipazione diretta della SPI al capitale sociale con una quota di norma intorno al 30 per cento; restano pertanto da reperire sul mercato le coperture finanziarie residue. Ciò ha comportato difficoltà ad individuare imprenditori disposti non solo a fornire le quote di mezzi propri necessari, ma soprattutto in grado di prestare le garanzie per reperire sul mercato gli ulteriori mezzi finanziari per completare la copertura degli investimenti.

Passando in particolare all'attività svolta nell'area di Villadossola, per la quale la SPI dispone di uno stanziamento di fondi di legge di 7,5 miliardi destinati a progetti imprenditoriali, con un obiettivo occupazionale di circa 100 addetti, si fa presente che è stata realizzata una iniziativa nel settore dei componenti elettrici con una occupazione di 34 addetti e un intervento finanziario SPI di 1,1 miliardi; inoltre, con l'approvazione dei progetti in avanzata fase istruttoria, per circa 65 addetti e 20 miliardi di investimenti, verrà raggiunto l'obiettivo occupazionale, con l'impiego di tutti i fondi di legge stanziati.

Vanno peraltro evidenziate le notevoli difficoltà che la SPI ha incontrato nella promozione di iniziative nell'area sopraindicata in quanto, pur essendo stati individuati ed esaminati circa 20 progetti, in buona parte sottoposti alla fase istruttoria, con un notevole impegno professionale ed economico per la SPI, non è stato possibile avviarli a realizzazione. Ciò in quanto alcuni sono risultati non avere i requisiti di

validità economica e di mercato; per altri gli imprenditori proponenti non erano in grado di fornire le garanzie necessarie per ottenere i mutui occorrenti per completare le coperture finanziarie degli investimenti; ed infine in alcuni casi gli stessi imprenditori hanno rinunciato ai progetti per modifiche dell'andamento del mercato o per altre cause.

Per quanto riguarda le altre aree di interventi ex legge 181/89, va precisato che la SPI ha largamente conseguito gli obiettivi occupazionali a Napoli ed ha in via di completamento, con iniziative in fase di avvio o di prossima approvazione, i programmi per le aree di Genova, Terni e Taranto.

Il Sottosegretario di Stato per la bilancia e la programmazione economica: Macciotta.

ZACCHERA. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

è stata ampiamente pubblicizzata la prossima entrata in servizio sulla linea ferroviaria Milano-Domodossola di « Pendolini » con la Svizzera, che già dovevano essere utilizzati all'inizio dell'estate, ma per i quali sono subentrate difficoltà;

in concomitanza con l'entrata in servizio di questi treni veloci appare ancora più evidente l'inadeguatezza degli orari sulla linea per tutte le stazioni intermedie;

le ferrovie dello Stato, per esempio, continuano a privilegiare Stresa in caso di unica sosta intermedia sulla tratta Arona-Domodossola, senza tener conto che sulla stazione di Verbania, oltre al fatto che trattasi di capoluogo di provincia, gravita il traffico e l'interesse di potenziali passeggeri da Omegna a Cannobio;

in conseguenza di nuovi orari è impossibile raggiungere la sera Verbania da Milano in coincidenza con i principali treni provenienti da altre linee, salvo un servizio autobus sostitutivo estremamente disagiata e che non trova coincidenza con i bus urbani alla stazione di Verbania Fodotoce —:

se non ritenga di doversi attivare presso le Ferrovie dello Stato affinché tengano presente i fatti suesposti in occasione della compilazione dei prossimi orari ferroviari, prevedendo un adeguato aumento delle soste a Verbania dei treni internazionali, nonché in orari più comodi per i collegamenti da e per Milano Centrale.

(4-02847)

RISPOSTA. — *Gli orari istituiti dalla Società Ferrovie dello Stato S.p.A sulla linea Milano-Domodossola prevedono la fennata nella stazione di Verbania della quasi totalità dei treni a lunga percorrenza ed internazionali, con la sola esclusione di alcuni Euronuit ed Espresso in servizio notturno, nonché di tutti i treni Regionali, Diretti ed Interregionali, per un totale di 50 treni per le due direzioni di marcia, assicurando, così, il servizio soprattutto nelle ore di maggior afflusso dei pendolari.*

Per quanto riguarda i servizi urbani, le F.S. ed in particolare la Direzione regionale Piemonte del trasporto locale, sono a disposizione per definire le opportune modifiche agli orari dei servizi pubblici su gomma al fine di garantire una migliore offerta del sistema integrato di mobilità.

Per quanto riguarda la fascia oraria serale, le F.S. precisano che, considerato il bacino d'utenza potenziale e la scarsa valenza commerciale, non esistono i presupposti per l'istituzione di nuovi collegamenti ad incremento dell'offerta già esistente.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ZACCHERA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze. — Per sapere — premesso che:*

l'Università statale di Milano ha disposto il pagamento delle tasse universitarie in modo progressivo al reddito della famiglia degli studenti iscritti alle diverse facoltà;

vi è una netta distinzione — pur a parità di reddito — tra reddito di lavoro dipendente e reddito di lavoro autonomo

della famiglia di provenienza, tanto che — ad esempio — uno studente di chimica pagherà, come seconda rata, se di « terza fascia » lire 1.520.000, con un padre titolare di impresa o lavoro autonomo, e solo lire 650.000, se, a parità di reddito, il genitore è lavoratore dipendente —:

se ritenga equa questa forte discriminazione a parità di reddito;

se, così facendo, non ritenga che l'Università dichiari implicitamente e preconcettamente « evasore » il titolare di lavoro autonomo o di impresa, con ciò causando una comprensibile, immediata discriminazione tra contribuenti;

se non ritenga che, altrettanto implicitamente, l'Università ammetta che il Ministero delle finanze sia del tutto incapace a recuperare presunte larghe fasce di evasione tra i redditi non dipendenti;

quale sia il parere del Governo in merito a tale situazione. (4-04946)

RISPOSTA. — *In riferimento all'atto ispettivo presentato dall'On.le Zacchera si fa presente anzitutto che l'Università statale di Milano per mezzo del proprio organo di Governo (Consiglio di Amministrazione) ha deliberato in merito al pagamento delle tasse di iscrizione e dei contributi per l'anno accademico 1996/97 in conformità di precise disposizioni di legge e ad una direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

L'Università ha applicato infatti i seguenti atti normativi:

a) *legge n. 537/93 (articolo 5, comma 18) nonché artt. 14 e 15 interventi correttivi di finanza pubblica;*

b) *Decreti legge convertiti in legge a modifica della legge 537/93, cioè il decreto-legge n. 122/94 convertito nella legge 236/95 e decreto-legge n. 475/95, convertito nella legge 5.11.96 n. 573;*

c) *legge 390/91 (articolo 4) - norma sul diritto agli studi universitari;*

d) *D.P.C.M. del 13.4.94, emanato in attuazione dell'articolo 4 della legge 390/91.*

In attuazione delle disposizioni sopra richiamate che hanno previsto un nuovo sistema di finanziamento delle Università statali, anche l'Università di Milano, come tutte le Università statali, ha dovuto prevedere importi diversificati nel pagamento dei contributi universitari (la tassa di iscrizione è a carico di tutti gli studenti, senza distinzione di sorta per lire 287.000) a seconda delle fasce di reddito, dell'ampiezza del nucleo familiare e del merito degli studenti.

Si fa presente, tra l'altro, che le decisioni assunte dal Consiglio di Amministrazione dell'Università sono state prese accogliendo, per la gran parte, le proposte formulate dagli studenti, rappresentanti di tutte le liste presenti nel suddetto Consiglio.

Pertanto l'Università ha deciso di suddividere le contribuzioni in Otto fasce di tipologie contributive così articolate:

1) le prime tre fasce, sia in termini di reddito che di ampiezza del nucleo familiare, continuano ad essere quelle determinate sulla base della scala di equivalenza della Commissione Povertà di cui al D.P.C.M. 13.4.94, assumendo un reddito soglia di riferimento per la famiglia tipo di tre persone pari alla somma aggiornata al 1996 - £. 58.400.000;

2) i redditi previsti per la quarta e quinta fascia sono stati elevati del tasso di inflazione programmata (vedere articolo 4, comma 6 D.P.C.M. sopracitato), pari al 3,50 per cento (arrotondato) rispetto al 1995/96;

3) i redditi relativi alla sesta fascia sono quelli stabiliti dalla norma e correlati alla composizione del nucleo familiare di appartenenza;

4) le ultime due fasce 7° e 8° sono state istituite dall'Università per i redditi che superano i limiti attualmente previsti per la sesta fascia.

Nell'ambito di tali fasce poi l'Università ha ritenuto legittimo definire minori importi per contributi da porre a carico di studenti appartenenti a nuclei familiari i cui redditi siano riferiti a lavoro dipendente e/o a pensione (procedura peraltro già posta in essere dalla Università cattolica) in quanto le vigenti disposizioni legislative riguardanti

la determinazione degli importi per tassa di iscrizione, per contributi nonché quelle in materia di diritto allo studio esplicitamente lo consentono.

L'articolo 4 della legge n. 390/91, comma 1, infatti così espressamente recita: « con decreto emanato dal Presidente del Consiglio dei Ministri lettera a) le condizioni economiche vanno individuate sulla base della natura e dell'ammontare del reddito imponibile e dell'ampiezza del nucleo familiare. Allo stesso modo l'articolo 5, comma 18 della legge 537/93 afferma: « i criteri generali per la determinazione del merito, dei limiti di reddito e delle condizioni effettive del nucleo familiare di cui ai commi 14 e 15 sono stabiliti con D.P.C.M., previsto dalla legge 390/91.

Lo stesso D.P.C.M., del 13.4.94 successivamente emanato stabilisce (articolo 4, comma 1 e 3) che « il reddito familiare è definito in primo luogo sulle evidenze fiscali, integrate utilizzando valutazioni legate alla dimensione e alla tipologia economica delle attività che li generano... ».

A tali principi si è attenuta l'Università statale di Milano, non certamente nell'intento di attribuire « una tacita ed illecita qualifica di evasore, con conseguente immediata punizione a carico dei figli, ... in barba ad ogni concetto di uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge... ».

La detta Università e tutte le Università italiane hanno applicato soltanto leggi dello Stato che all'atto dell'approvazione in Parlamento non sono state per nulla considerate discriminatorie nei confronti dei cittadini.

Anzi, poiché la situazione patrimoniale complessiva di ogni nucleo familiare diviene uno degli elementi principali per la determinazione delle effettive condizioni economiche degli studenti universitari, ciascuno studente è posto in condizione di contribuire proporzionalmente in ragione della propria capacità contributiva (articolo 53 Cost.).

Comunque al fine di rendere più uniforme su tutto il territorio nazionale la materia del trattamento del diritto allo studio universitario, è stato predisposto un nuovo schema di D.P.C.M., già sottoposto al

parere del C.U.N. e della C.R.U.I. (che si sono espressi in senso positivo) e che ora è all'esame della « Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome ».

Non appena terminerà l'iter di approvazione di tale decreto tutte le Università ai fini della determinazione delle tasse di iscrizione dei contributi da effettuarsi in base al reddito, alla condizione effettiva del nucleo familiare ed al merito potranno stabilire, in

attuazione del comma 18 dell'articolo 5 della legge 24.12.93, n. 537 e delle norme successive ad essa, le fasce di reddito in modo uniforme sulla base degli indicatori della condizione economica, della condizione patrimoniale e dei criteri di merito riportati nel decreto medesimo.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Berlinguer.