

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

PAGINA BIANCA

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

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

recentemente è pervenuta agli organi competenti del Ministero dei trasporti la pratica relativa alla riapertura dell'aeroporto « Migliaretto » di Mantova;

a riguardo, è stata nominata una commissione ministeriale;

sull'area in questione sono stati regolarmente eseguiti, e da poco ultimati, i lavori di bonifica e sistemazione, autorizzati dalla direzione generale dell'aviazione civile;

è già stato presentato il progetto di riapertura dell'aeroporto;

la provincia di Mantova è disponibile all'immediato finanziamento del progetto in contesto con il rilascio della concessione;

il comune di Mantova ha presentato, con deliberazione consiliare n. 170 del 27 ottobre 1994, una variante al vigente piano regolatore generale con la quale si chiede di modificare la destinazione d'uso del Migliaretto da aeroporto a « verde attrezzato »;

per tale variante non è stato presentato né un progetto né un piano di spesa;

la regione Lombardia ha bocciato tale variante con delibera n. 17504 del 1° agosto 1996, esprimendosi a favore della riapertura dello scalo di Mantova;

nella già citata delibera, la regione Lombardia ha rilevato che l'aeroporto di Mantova-Migliaretto è inserito nel « progetto per lo sviluppo del trasporto aereo minore in Lombardia » e potrà costituire « un importante e necessario nodo inte-

grato di interscambio nel territorio mantovano, dove si stanno attuando altri interventi significativi nel settore dei trasporti »;

vi sono buoni motivi per fare del « Migliaretto » anche una base logistica per interventi di protezione civile, nonché per il controllo ed il soccorso d'emergenza del tratto più a sud dell'Autobrennero;

dalla chiusura di questo aeroporto minore potrebbe derivare la chiusura di altri aeroporti minori in tutta Italia —:

se siano a conoscenza della situazione sopra esposta;

se non ritengano superfluo e dispendioso il ricorso ad una commissione ministeriale per studiare un problema sul quale hanno già espresso il loro parere favorevole sia la regione Lombardia, sia la provincia di Mantova;

se non ritengano necessario procedere, in tempi rapidi, alla concessione del sedime del « Migliaretto » alla richiedente società Aeroporto Tazio Nuvolari, per la riapertura dello scalo in oggetto. (4-05094)

RISPOSTA. — *L'aeroporto di Mantova Migliaretto, dal punto di vista demaniale, è stato definito quale « civile statale » dal Comitato ex articolo 15 della legge n. 141/1963, con delibera in data 8 novembre 1982.*

Lo scalo è chiuso da svariati anni ad ogni tipo di attività aerea e non ha interesse a livello nazionale, ma solamente a livello locale trattandosi di una struttura aeroportuale minore, che peraltro insiste al centro di un'area su cui sono già presenti, nel raggio di un centinaio di chilometri, aeroporti aperti al traffico di aviazione generale e non, quali Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Reggio Emilia, Cremona, Brescia e Verona.

Da un punto di vista tecnico, il sedime non è attualmente agibile per alcun tipo di attività aerea; gli interventi, ai fini di una eventuale riapertura per una utilizzazione elicotteristica comportano un impegno finanziario che allo stato non trova previsione in bilancio.

Nel 1993, nel corso della seduta del 1° giugno la giunta comunale di Mantova ha deliberato di chiedere la sdemanializzazione del sedime dello scalo in oggetto, successivamente la Regione Lombardia ha espresso l'opportunità di utilizzare in via temporanea una porzione dell'attuale sedime soltanto come elisuperficie, in quanto il Piano regionale dei trasporti non prevedeva quale priorità la problematica relativa alle infrastrutture aeroportuali minori.

In data 27 ottobre 1994 il Consiglio comunale di Mantova, con delibera n. 170, ha approvato una variante generale al piano regolatore generale destinando l'utilizzo dell'area demaniale del Migliaretto da infrastruttura aeroportuale ad area di uso pubblico «verde e parcheggio» e pertanto ha richiesto la sdemanializzazione dell'intero sedime aeroportuale.

Successivamente in data 11 luglio 1995 la Direzione di Circostrizione Aeroportuale, procedeva alla consegna, per un tempo determinato, alla società Tazio Nuvolari S.r.l. con sede in Mantova, di tutta l'area demaniale del Migliaretto al fine di consentire alla Società stessa di avviare i lavori di spianamento e recinzione dell'intero sedime onde evitarne usi impropri.

Con delibera n. VI 7504 adottata nel corso della seduta del 1° agosto 1996, la Giunta della Regione Lombardia non ha approvato la variante al Piano regolatore generale del Comune di Mantova in quanto ha ritenuto che l'aeroporto può costituire un importante e necessario nodo integratore di interscambio nel territorio mantovano su cui si stanno attuando altri interventi significativi nel settore dei trasporti. Inoltre ha osservato che Mantova, a livello di strutturazione di rete per l'aeroportualità minore, può costituire un polo con ruoli legati fin d'ora al lavoro aereo ed al pronto soccorso/intervento.

L'amministrazione ha pertanto valutato l'intera questione, tenendo conto degli interessi locali e quelli più generali dello Stato, e ha proposto di destinare parte del sedime aeroportuale di Mantova Migliaretto allo svolgimento dell'attività elicotteristica e parte, previa sdemanializzazione da effet-

tuarsi d'intesa con i competenti Organi finanziari, a verde pubblico.

A questo scopo è stata quindi istituita una Commissione per l'individuazione delle aree da destinare rispettivamente allo svolgimento di attività elicotteristica e a verde pubblico, al fine di pervenire ad una definitiva e razionale utilizzazione dello scalo di Mantova Migliaretto.

La Commissione sta svolgendo i lavori ed ha effettuato un sopralluogo sul sedime aeroportuale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

nel corso della precedente legislatura il sottoscritto presentava un'interrogazione (4-08235) al Ministro *pro tempore* del commercio con l'estero, segnalando il caso di un dirigente del dicastero che — in orario ed in ambiente di lavoro, utilizzando le strutture del dicastero — riuniva il personale in servizio alla presenza di personaggi esterni al ministero, organizzava raccolte di firme e varie forme d'impegno finalizzate alla creazione di un comitato elettorale «per Prodi presidente»;

il Ministro *pro tempore*, con foglio 69148 del 21 marzo 1995, rispondeva all'interrogante riconoscendo «...il comportamento del tutto arbitrario quanto anomalo del dirigente in questione»;

precisava ancora il Ministro *pro tempore* che l'amministrazione avrebbe provveduto «...a formali contestazioni, per l'adozione di provvedimenti disciplinari che si rendessero necessari nel rispetto della normativa vigente» e ribadiva che il Ministro ed i direttori generali erano del tutto estranei all'iniziativa, né avevano alcuna responsabilità in ordine all'accaduto denunciato;

a dispetto invece di quanto dichiarato e quasi come riconoscimento di acquisiti meriti di partito per quella che l'interro-

gante ritiene una squallida operazione elettorale, il dirigente responsabile dell'evento — all'indomani della formazione della nuova compagine di Governo — veniva nominato segretario particolare del Sottosegretario al commercio con l'estero e risulta essere stato di recente proposto dal consiglio d'amministrazione del ministero, che è presieduto dallo stesso Sottosegretario di cui il funzionario in questione è segretario particolare, come delegato stabile del ministero presso le organizzazioni internazionali di Ginevra, un compito, quest'ultimo, di grande responsabilità e per il quale aveva presentato la propria disponibilità una fitta e qualificata rosa di candidati —:

se il Ministro sia al corrente di quanto accaduto;

se si sia effettivamente provveduto alle preannunciate formali contestazioni per l'adozione di eventuali provvedimenti disciplinari;

se non intenda verificare eventuali disattenzioni ed omissioni del consiglio d'amministrazione nella fase di valutazione dei candidati, in particolare sui precedenti del dirigente in questione, ristabilendo così un principio di sana ed imparziale amministrazione, volta a bene assicurare la professionalità e la correttezza nelle attività del proprio personale al servizio dell'utenza. (4-10648)

RISPOSTA. — *Si fa riferimento all'interrogazione in oggetto.*

Al problema, già sollevato dalla S.V. On.le nella seduta della Camera del 7 marzo 1995 (atto 4-08235), venne data risposta in data 21 marzo 1995 con lettera n. 69148 a firma dell'allora Ministro Clò.

Con tale lettera, tra l'altro, si comunicava che « l'Amministrazione, ove ne ricorrano gli estremi, provvederà a formali contestazioni per l'adozione di provvedimenti disciplinari che si rendessero necessari ».

Successivamente, alla luce degli approfondimenti effettuati, è emerso che l'incontro ha avuto carattere prevalentemente personale, sulla base di una visita a titolo

amichevole effettuata dal Sen. Paolo Cabras al Ministero, per cui non si è ritenuto dar luogo a formali contestazioni ed all'avviso del procedimento disciplinare.

Il predetto comportamento ritenuto ininfluenza, sotto tutti i profili, non ha avuto, né poteva avere, rilievo agli effetti della valutazione di merito del dirigente in parola, per quanto concerne la sua chiamata alla Segreteria del Sottosegretario di Stato né per la proposta da parte del Consiglio di Amministrazione, di designazione alla copertura del posto presso la Rappresentanza italiana alle N.U. a Ginevra.

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

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

l'entrata in vigore in data 2 giugno 1996 del nuovo orario ferroviario, la stazione FS di Reggio Calabria/Lido è stata esclusa dalle « fermate » dei nuovi treni Intercity diretti a Milano, Torino, Bologna —:

se non ritenga ingiustamente penalizzante, per la cittadinanza Reggina, la soppressione di una fermata, quale la stazione Lido, che è destinata a servire i numerosi turisti in visita al museo nazionale della Magna Grecia, che ospita, tra l'altro, i guerrieri di Riace, nonché la clientela d'affari, che, nella zona in oggetto, trova i migliori alberghi della città;

quali iniziative intenda promuovere affinché venga rimesso il segnalato inconveniente, così salvaguardando le legittime esigenze dei passeggeri in arrivo ed in partenza dalla città dello stretto. (4-01030)

RISPOSTA. — *L'orario 1995-1996 prevedeva la fermata a Reggio Lido dei treni, dal/per Roma, « Telesio », « Peloritano », « Archimede », « Velia » ed « Aspromonte » con orari distribuiti fra le 14.00 e le 23.00 nel senso nord-sud e fra le ore 7.00 e le 16.00 nel senso inverso.*

Con il nuovo orario entrato in vigore dal 2 giugno 1996, oltre ai treni sopra indicati è stata assegnata a Reggio Lido la fermata del nuovo treno intercity « Crati » che collega Roma a Reggio in un senso e Reggio a Torino nel senso inverso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

la segreteria comunale di Vibo Valentia viene retta da tempo dal segretario titolare del comune di Amantea; di conseguenza, il comune di Amantea si trova privo del segretario generale titolare, e la relativa segreteria comunale viene ricoperta dall'attuale segretario titolare del comune di Girifalco, a titolo di reggenza;

a sua volta, il comune di Girifalco dispone quindi, in atto, di una segreteria « a scavalco » —:

attese giustificate perplessità in ordine ai possibili motivi sottesi a siffatte procedure oggettivamente anomale, scarsamente razionali, antieconomiche ed ai limiti della legittimità, quale sia la posizione del Governo in merito alla predetta incomprensibile attribuzione a catena di onerosi incarichi straordinari;

se non sia da ritenersi tale situazione anche lesiva della funzionalità degli enti locali interessati, e quali urgenti misure intenda il Governo assumere al riguardo. (4-06554)

RISPOSTA. — Gli incarichi di reggenza o supplenza ai segretari comunali sono stati a tutt'oggi conferiti, ai sensi degli articoli 193 e 194 della legge 27 giugno 1942, n. 851, previa acquisizione del parere favorevole degli enti locali interessati, al fine di consentire una migliore funzionalità delle rispettive segreterie comunali, salvaguardando nel contempo, per quanto possibile, le legittime aspirazioni dei funzionari.

Allorché sarà entrato a regime il nuovo stato giuridico della categoria, delineato nel-

l'articolo 17, commi da 67 a 86, della legge 15 maggio 1997, n. 127, verrà a cessare la suddetta opera di mediazione, finora resasi necessaria, del Ministero dell'interno ed i sindaci potranno direttamente scegliere il segretario titolare dell'ente amministrato dalle sezioni regionali dell'albo dei segretari comunali e provinciali.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

ANEDDA. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che — una lettera spedita dal comune di Cagliari alla Camera dei deputati, in data 16 aprile 1997, è giunta a destinazione il 14 maggio 1997, esattamente ventotto giorni dopo —:

se sia a conoscenza di simili casi e quali iniziative intenda assumere al fine di evitare il ripetersi di situazioni analoghe. (4-10070)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che l'ente Poste Italiane — interessato in merito a quanto rappresentato dalla S.V. on.le nell'atto parlamentare in esame — ha significato che nel particolare caso prospettato, trattandosi di lettera ordinaria, ovvero di un oggetto postale che per la sua tipologia non è soggetto ad alcuna descrizione durante le varie fasi di lavorazione e passaggio tra gli uffici interessati, non è stato possibile effettuare specifici accertamenti volti a stabilire le cause e la dinamica dell'accaduto, nonché di risalire ad eventuali responsabilità.

Tuttavia, ha proseguito l'ente, si sono verificate, nei mesi scorsi, giacenze di corrispondenza a seguito di una serie di agitazioni sindacali, protrattesi fino alla metà di aprile, che hanno interessato tutto il personale con l'astensione dal lavoro e la sospensione di qualsiasi forma di prestazione straordinaria e di cottimo.

I competenti organi centrali e periferici hanno costantemente seguito l'evolversi della situazione, ed hanno prontamente attivato tutte le procedure necessarie per fronteggiare le eventuali emergenze, in modo da arrivare al rapido smaltimento delle già-

cenze al termine dell'agitazione che si è conclusa il 16 aprile u.s.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

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

le organizzazioni sindacali confederali, sulla base di notizie ministeriali riguardanti la nuova organizzazione delle sedi periferiche delle officine manutenzioni correnti, hanno denunciato l'imminente chiusura delle officine manutenzione corrente del locale deposito locomotive di Taranto;

ove ciò si verificasse, avrebbe ripercussioni molto negative per l'organizzazione dell'impianto di riferimento del settore macchine;

ciò determinerebbe un depauperamento degli impianti ferroviari tarantini;

ciò sarebbe contraddittorio con le affermate volontà di rafforzamento infrastrutturale dell'area meridionale e allontanerebbe ancor di più il sud dalle aree forti d'Italia e d'Europa —:

se non ritenga di dover tempestivamente intervenire presso le ferrovie dello Stato per evitare che tale evenienza abbia a verificarsi e scongiurare che Taranto abbia a subire un'altra pesante penalizzazione, che sarebbe assolutamente ingiusta ed intollerabile. (4-05812)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. hanno elaborato un progetto di riassetto logistico di tutti gli impianti di manutenzione dei rotabili al fine di potenziare quelli strategici e di incrementarne l'efficienza attraverso l'adozione di nuove tecnologie adeguate all'evoluzione del parco rotabili.*

Il riassetto, che sarà completato entro il 2000, determinerà una sensibile riduzione degli impianti operativi. In particolare la Società ha manifestato l'intendimento di concentrare l'attività manutentiva presso gli

impianti situati in corrispondenza dei nodi dove si verificano rilevanti volumi di traffico, in modo da svolgervi diversi interventi manutentivi in un'ottica di economie di scala e lasciare nei poli a minor volume di traffico i « posti di manutenzione » dove invece si effettueranno principalmente attività di controllo, piccola manutenzione e ripristino decoro localizzate sui parchi e negli scali, preferibilmente a rotabili in composizione ai treni.

Tale impostazione, in linea con le tendenze in atto negli altri Paesi europei, è dovuta alla evoluzione dei criteri manutentivi a seguito anche dell'ammodernamento del materiale rotabile impiegato, della progressiva elettrificazione delle linee e del potenziamento tecnologico degli impianti strategici.

Nell'ambito del riassetto previsto, poiché l'impianto di Taranto effettua interventi di « manutenzione corrente » ai mezzi di trazione diesel ed alle carrozze, prevalentemente utilizzati in servizi locali ed interregionali nelle relazioni con Lecce, Bari, Poggia, Calabria e Campania, le F.S. hanno ritenuto non strategico tale impianto confermando l'utilizzo come « posto di manutenzione corrente ».

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

stanno procedendo con celerità impressionante i lavori di riempimento finalizzati alla costruzione del terminal container di Pegli-Prà-Voltri (GE);

il braccio di mare compreso tra il litorale di Pegli-Prà-Voltri e il terminal container è diventato, con il passare del tempo, una cloaca a cielo aperto, ricevendo gli scarichi delle fogne delle tre delegazioni non dotate di depuratore;

numerossime volte, anche in affollate riunioni di cittadini delle circoscrizioni interessate, è stato richiesto alle pubbliche istituzioni (provincia, regione, comune, au-

torità portuale) di conoscere quale sia il limite massimo di avanzamento verso levante di detto riempimento;

lo stesso consiglio circoscrizionale di Pegli ha inviato, in data 14 giugno 1996, al presidente dell'autorità portuale, avvocato Giuliano Gallanti, una petizione al fine di « fermare, per motivi di sicurezza ambientale, i lavori di espansione del Porto sino all'entrata in funzione del depuratore comunale, progettato ma non ancora realizzato »;

già in data 2 luglio 1996 il comitato spontaneo « Per il Lido di Pegli » ha inviato al vice presidente della regione Liguria, dottor Mazzarello, una richiesta di incontro, per conoscere quale destinazione avrà il materiale che dovrà essere dragato nel canale compreso tra la battigia e il riempimento, non potendo lo stesso, per legge, essere trasportato al largo;

il piano operativo triennale 1996/1998, recentemente approvato in due successive versioni, di cui l'ultima si ritiene definitiva, riporta — nella prima a pagina 175 — una planimetria che evidenzia con chiarezza che il prolungamento della banchina di contenimento si estende fino a una distanza non superiore a quaranta metri dalla diga;

peraltro, le pagine 174 delle due versioni riportano lo stesso testo, dal quale si evidenzia che l'importo dei lavori rimane invariato a lire quarantacinque miliardi e che la durata prevista dei lavori è sempre di due anni (1998/1999);

quindi, al di là della diversa rappresentazione grafica, l'opera di prolungamento della banchina e il suo programma di attuazione non sono affatto cambiati —

quale sia l'esatto programma di costruzione della banchina di contenimento;

quali siano nel dettaglio gli estremi del finanziamento statale di quarantacinque miliardi richiesto al ministero dei trasporti e della navigazione;

se detto progetto sia già stato sottoposto, in via preventiva, all'esame del Con-

siglio superiore dei lavori pubblici e quale sia l'eventuale parere dello stesso;

quale destinazione avranno le centinaia di metri cubi di materiale, in larga parte fognario, che verranno dragati nel mare interno, una volta terminato il sesto modulo, così come espresso nel piano triennale approvato quest'anno;

a quali fonti finanziarie pubbliche e private si sia ricorsi e si intenda ricorrere per il finanziamento dell'opera, sia per quanto attiene al banchinamento, sia per i mezzi di movimentazione. (4-05092)

RISPOSTA. — Circa la realizzazione del terminal di Pegli-Prà-Voltri si fa presente che la decisione di fermare i lavori di costruzione al VI modulo corrisponde a quanto deliberato dal Comitato Portuale nella seduta del 14 giugno 1996 e rappresenta perciò la posizione ufficiale assunta dall'Autorità portuale.

Allo stato attuale esiste soltanto una progettazione di massima in base alla quale è stato stimato un tempo di costruzione dell'opera ad un biennio.

I materiali dragati dal canale di calma di Prà-Voltri sono destinati totalmente ai riempimenti relativi al VI modulo, la cui realizzazione richiederà anzi volumi di materiali per riempimento superiori a quelli ottenibili attraverso l'attività di dragaggio del canale.

Gli estremi del finanziamento richiesto coincidono con quanto illustrato in sede di piano operativo triennale, non sussistendo alcun ulteriore e maggiore dettaglio.

Come noto, l'articolo 5, comma 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevede che « il Ministro dei trasporti e della navigazione sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità portuali, ai sensi dell'articolo 9, comma 3 lettera a), individua annualmente le opere di grande infrastrutturazione da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II ».

Poiché le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classe I, ricadono nella sfera di competenza del Ministero dei lavori pubblici nel cui stato di previsione

della spesa sono iscritti i fondi per le medesime finalità, questo Ministero, nella nota del 14 aprile 1997, inviata al Ministero dei lavori pubblici, ha posto l'accento sulla necessità di promuovere incontri tra funzionari dei Servizi competenti, al fine di acquisire gli elementi occorrenti per specificare nel dettaglio le strategie per l'individuazione delle opere da realizzare (es., privilegiare le opere immediatamente cantierabili, ovvero quelle da destinare al cabotaggio, o altro).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ARMAROLI. — Ai Ministri dell'interno, con incarico per il coordinamento della protezione civile, dell'ambiente e delle risorse agricole, alimentari e forestali. — Per sapere — premesso che:

nella giornata di domenica 16 febbraio 1997 in Liguria si sono verificati una quarantina di incendi boschivi, che hanno portato alla distruzione di decine di ettari di vegetazione, gravissimi danni al patrimonio ambientale, nonché ansia e paura per gli abitanti di molte case lambite dalle fiamme richiedendo una grande mobilitazione per i comandi dei vigili del fuoco di tutte le province liguri, per gli uomini dei vari distaccamenti della Guardia forestale e per i volontari;

le situazioni più critiche si sono registrate a Genova e nell'Imperiese, seppure tutto il territorio ligure, sia a ponente che a levante sia stato fortemente colpito dagli incendi;

la maggior parte degli incendi è stata opera di piromani. In quasi tutti i casi, infatti, i roghi sono divampati quasi contemporaneamente su fronti diversi, ed in alcune zone come Campora, in Valpolcevera, i vigili del fuoco e le guardie forestali hanno rinvenuto non lontano da un bosco in fiamme una grossa tanica di benzina semivuota —:

quali iniziative si intendano assumere al fine di scongiurare il ripetersi di ana-

loghi episodi e al fine di tutelare le popolazioni interessate;

se non si ritenga opportuno intervenire urgentemente al fine di verificare l'esistenza di disegni speculativi all'origine degli incendi dolosi in questione;

se non si ritenga necessario intervenire per accentuare l'opera di prevenzione e di tutela ambientale, nonché di protezione civile rafforzando la presenza sul territorio delle istituzioni competenti, considerando che la Liguria risulta essere abitualmente vittima di incendi devastanti.

(4-07581)

RISPOSTA. — Come evidenziato dalla S.V., il giorno 16 febbraio 1997 la Regione Liguria ed, in particolare, le Province di Genova e di Imperia, è stata funestata da numerosissimi incendi boschivi che hanno richiesto l'intervento di una gran quantità di uomini e di mezzi dei Vigili del Fuoco.

In ordine alla natura di tali eventi, fatta eccezione per alcuni casi in cui si configurano ipotesi dolose e per i quali bisognerà attendere le conclusioni definitive dell'Autorità Giudiziaria, la maggior parte degli incendi di bosco sviluppatasi in quella giornata festiva sono stati causati da comportamenti negligenti.

Per quanto riguarda, in via generale, il fenomeno degli incendi boschivi, che ormai si ripresenta con cadenza rituale ogni anno, la vigente legislazione assegna la competenza primaria in materia di prevenzione e di lotta ai medesimi alle strutture pubbliche regionali e al Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali, riservando al Corpo nazionale dei vigili del fuoco compiti di cooperazione finalizzati alla salvaguardia dell'incolumità delle persone e dei beni, laddove si presenta la necessità di interventi di soccorso tecnico urgente.

Invero, la frequenza e l'estensione del fenomeno negli ultimi anni ha comportato un crescente impiego di uomini e di mezzi del Corpo ben al di là della mera cooperazione, tanto che gli interventi rientrano ormai in una prassi costante, pur non dispo-

nendo, il Corpo, delle risorse finanziarie finalizzate a tale scopo.

Ciò ha reso necessario ripetutamente, negli ultimi anni, l'emanazione di una serie di provvedimenti d'urgenza — da ultimo il decreto-legge 19 maggio 1997, n. 130 — con i quali sono stati disposti finanziamenti straordinari volti ad integrare le risorse disponibili in termini di incremento dei mezzi e delle strutture nonché d'utilizzazione del personale.

Peraltro, le Regioni, in questo campo, potrebbero rafforzare il dispositivo di protezione civile stipulando con quest'Amministrazione convenzioni per la predisposizione e l'impiego di apposite squadre per la lotta agli incendi boschivi, le quali nella trascorsa esperienza hanno dato un essenziale e risolutivo contributo.

È, tuttavia, intenzione di questo Ministero, raccogliendo in tal senso le raccomandazioni espresse dal Parlamento nonché il preciso indirizzo imposto dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 157 dell'8-10 maggio 1995, di concludere al più presto lo studio di una normativa che nel porre ordine in via generale su tutto il sistema delle competenze preveda anche, a regime, l'erogazione di apposite risorse finanziarie per l'impiego del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

in merito al sequestro di Mauro Galligani, fotoreporter di *Panorama* rapito in Cecenia a febbraio e rilasciato nei giorni scorsi, è apparso nei giorni scorsi sul giornale russo *Izvestija* un articolo secondo il quale il regista occulto delle trattative con i rapitori sarebbe stato Adriano Sofri, l'ex leader di Lotta Continua, attualmente detenuto nel carcere di Pisa a seguito della condanna quale mandante dell'omicidio Calabresi;

sempre secondo l'autorevole giornale russo, l'intermediario usato da Sofri per negoziare, un uomo d'affari ceceno suo

amico, sarebbe complice di una banda di criminali incalliti e l'ambasciata italiana a Mosca avrebbe preferito ricorrere a questi canali tutt'altro che integerrimi rifiutando le offerte di aiuto delle legittime autorità;

Izvestija ricorda inoltre il ruolo chiave avuto da Sofri nell'autunno scorso per la liberazione di tre volontari dell'associazione di aiuti umanitari InterSos, e questo sarebbe stato reso possibile attraverso il contatto con un trafficante dell'economia ombra considerato il maggiore intermediario di trattative non ufficiale per il rilascio degli ostaggi in Cecenia, Salaudi Abdurzakov. Autorità cecene, ambasciata italiana e *mass media* avrebbero concordato la versione secondo la quale i tre volontari erano stati liberati solamente grazie a Sofri senza alcun riscatto, ma non si è saputo dove sia andata a finire una notevole partita di assistenza umanitaria di InterSos, spedita in Cecenia dopo l'arrivo di Sofri;

nel caso Galligani, sempre secondo quanto riportato dall'*Izvestija*, Sofri avrebbe operato attraverso la sua «compagna d'armi» Mirella Fanti, una collaboratrice di InterSos, che avrebbe operato in Cecenia avendo come interlocutore sempre il Salaudi, che in realtà sarebbe amico di un gruppo armato illegale —:

se non ritenga fare luce circa l'eventuale ruolo ricoperto da Sofri nelle diverse vicende che hanno visto coinvolti cittadini italiani in Cecenia e, in particolare, in merito alla vicenda del sequestro di Galligani;

se sia stato al corrente delle iniziative di Sofri e in tal caso, quali siano state le motivazioni che hanno portato a coinvolgere nella soluzione di questi casi un personaggio quale l'ex leader di Lotta Continua, condannato in via definitiva quale mandante dell'omicidio Calabresi che, tra l'altro, avrebbe operato di concerto con personaggi a dir poco discutibili, operanti al di fuori della legalità. (4-09472)

RISPOSTA. — Si premette che in tutti i casi di sequestro di connazionali, le Ambasciate d'Italia e l'Unità di Crisi del Ministero degli

Affari Esteri pongono in essere tutti gli strumenti d'intervento che possano salvaguardare l'incolumità dell'interessato e portare alla sua liberazione.

Nel caso specifico del fotoreporter Mauro Galligani, il Ministero degli Affari Esteri tramite l'Ambasciata d'Italia in Mosca ha interessato alle ricerche non soltanto le Autorità di Governo russo e ceceno, ma anche numerose personalità cecene che, per i loro contatti sul posto potevano facilitare il rilascio del nostro connazionale.

Nel caso Galligani un intervento del dott. Adriano Sofri non è stato richiesto dal Ministero degli Affari Esteri né, a quanto risulta, ha avuto luogo. Su sollecitazione dei familiari del Galligani si è inoltrata all'Ambasciata d'Italia in Mosca una video cassetta fatta pervenire dagli stessi familiari, nella quale il dott. Sofri lanciava un appello ai suoi conoscenti ceceni affinché si adoperassero per la liberazione del connazionale. La video cassetta peraltro è pervenuta a Mosca quando il Galligani era già stato liberato e riportato in Italia.

Un ruolo importante è stato svolto dall'ONG Intersos nella vicenda Galligani, come in quella dei tre volontari della stessa Intersos che nel settembre 1996 furono sequestrati in Cecenia. Nel caso Galligani la Intersos ha messo a disposizione proprio personale che conosceva bene Grozny, in quanto vi aveva operato nell'ambito di progetti umanitari per un tempo considerevole.

In occasione del sequestro dei tre volontari, sempre su richiesta dei familiari, il dott. Adriano Sofri si è recato di propria iniziativa in Cecenia ove, in maniera del tutto indipendente dagli interventi che il Governo italiano aveva posto in atto, egli si è adoperato a favore del rilascio dei tre connazionali.

Il Governo italiano non ha pagato alcun riscatto per il rilascio di Galligani né per quello dei tre volontari Intersos.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Fassino.

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

nel territorio della Repubblica della Croazia (subentrata alla ex Repubblica Ju-

goslavia) esistono, presso le città di Zagabria e Rjeka, università degli studi con facoltà di medicina e chirurgia e corsi per il conseguimento della laurea in odontostomatologia;

tali corsi di odontoiatria delle suddette università risultano svolgersi in tempi e modalità didattiche perfettamente equipollenti e corrispondenti a quelli dei corsi istituiti presso le facoltà di medicina e chirurgia delle università della Repubblica italiana;

i corsi suddetti sono di tutto prestigio, perché istituiti presso università di chiara fama con docenti di alto valore;

all'articolo 10 dell'accordo culturale intervenuto nel dicembre 1960 tra la ex Repubblica socialista federativa di Jugoslavia e la Repubblica italiana, ratificato con legge n. 1865 del 31 dicembre 1962, nonché nello scambio di note effettuato a Osimo il 10 novembre 1975, con cui le due parti convennero di concludere un accordo speciale sul riconoscimento reciproco dei diplomi e dei titoli accademici rilasciati dalle università e da istituti di istruzione superiore, nonché ancora, nell'elenco — allegato alla nota di scambio avvenuto tra i Ministri degli affari esteri delle due parti in data 10 febbraio 1983 e ratificato con legge 13 dicembre 1984, n. 971 — concordato nel corso della riunione delle delegazioni delle due parti svoltasi a Roma il 12 ed il 14 febbraio 1978, non era stata inserita la « laurea in odontoiatria »;

alla data del 12 e del 14 febbraio 1978, nonché alla data dello scambio di note, la predetta laurea in odontoiatria non era stata ancora istituita dalla Repubblica italiana (perché detta laurea in odontoiatria e protesi dentaria era incorporata nella laurea in medicina e chirurgia per effetto della legge 31 marzo 1912, n. 298), nel mentre tale laurea già esisteva presso tutte le università del territorio dell'ex Repubblica jugoslava;

la laurea in odontoiatria e protesi dentaria è stata istituita dalla Repubblica

italiana con legge n. 409 del 1985, a seguito dell'istituzione del corso di odontoiatria e protesi dentaria, con decreto del Presidente della Repubblica del 28 febbraio 1980, n. 135, ed in ossequio alle direttive della Comunità Europea nn. 686 e 687 del 1978;

molti cittadini italiani, per lo più lavoratori nell'arte dell'odontoprotesi, forniti dei prescritti titoli di istruzione secondaria superiore, si sono iscritti ai corsi relativi di odontoiatria e protesi dentaria presso le università della Repubblica della Croazia; ciò in quanto esisteva, così come esiste, il predetto accordo culturale e, dopo aver frequentato regolarmente gli interi corsi quinquennali, hanno conseguito, alcuni di già, le rispettive lauree in odontoiatria, nel mentre altri frequentano tuttora con profitto i relativi corsi;

a tali cittadini, al loro rientro in Italia, non sono state riconosciute dalle università italiane le lauree in odontoiatria conseguite presso le università del territorio della Repubblica della Croazia, affermando che la predetta laurea non si trova compresa in modo chiaro nell'elenco allegato alla nota di scambio del 18 febbraio 1983;

si rende necessario, con urgenza, provvedere ad inserire (al fine di ogni trasparenza e chiarimento) la laurea in odontoiatria e protesi dentaria tra quelle previste dall'elenco di cui alla nota di scambio firmata dai Ministri degli affari esteri delle due Repubbliche il 18 febbraio 1983, così come previsto dalla nota di scambio stessa;

nella XII legislatura la Commissione affari esteri e comunitari della Camera ha impegnato il Governo (ciò che ad oggi non risulta peraltro adempiuto) a provvedere con urgenza, dopo aver sentito l'apposita commissione mista già in essere, composta pariteticamente dai rappresentanti delle due parti, e dopo aver confrontato i « piani di studio » ed elaborato le « tabelle di equipollenza », ad inserire la laurea in odontoiatria e protesi dentaria tra quelle che

vengono riconosciute nei modi e termini di cui al comma 4 della suddetta nota —:

se intenda valutare la doverosa opportunità di provvedere a tutto ciò con estrema urgenza, a tutela della dignità dei cittadini italiani che già hanno conseguito la laurea in odontostomatologia presso le università del territorio della Repubblica della Croazia, nonché a garanzia dei loro diritti tutelati dalla Costituzione della Repubblica, in considerazione del fatto che l'inserimento della laurea in odontoiatria e protesi dentaria nell'elenco di cui sopra non contrasta con le direttive comunitarie nn. 686 e 687 del 1978 e, in particolar modo, con l'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva n. 78/687, così come ribadito al punto 12 della sentenza del 9 febbraio 1994 della Corte di Giustizia delle Comunità Europee;

se e quali provvedimenti intenda adottare per dare esecuzione al reciproco riconoscimento dei citati diplomi e dei titoli accademici. (4-07559)

RISPOSTA. — In relazione a quanto richiesto dall'Onorevole interrogante si fa presente che l'Accordo tra la Repubblica Italiana e la ex Repubblica Socialista Federativa di Jugoslavia, sottoscritto il 10.2.1983 e ratificato con legge n. 971 del 13.12.1984, sul riconoscimento dei diplomi e di titoli accademici conseguiti da cittadini dell'una o dell'altra Parte contraente nelle Università e negli Istituti di Istruzione Superiore dell'altra Parte, non prevede nell'elenco dei titoli accademici italiani e jugoslavi di cui è stata determinata la corrispondenza, la laurea in odontoiatria e protesi dentaria.

Lo stesso Accordo, nello stabilire che l'elenco dei titoli in corrispondenza ne è parte integrante, statuisce che modifiche ed integrazioni sono concordate in sede di Commissione Mista composta da rappresentanti delle due Parti e che le tabelle di equipollenza con o senza esami integrativi sono approvate dalle due Parti contraenti per via diplomatica.

Pertanto, i cittadini italiani iscritti nelle Università jugoslave che hanno frequentato

regolarmente ed in loco i corsi ordinari quinquennali previsti per la generalità degli studenti croati, con esclusione di corsi speciali o straordinari attivati per specifiche categorie di studenti, non possono ottenere il riconoscimento del titolo accademico conseguito in forza dell'Accordo succitato e dell'elenco quale parte integrante dello stesso, ma, in base alla normativa vigente interna (articolo 332 T.U. Leggi sull'Istruzione Superiore, 1933), possono richiedere il riconoscimento, previa valutazione del curriculum studiorum, del titolo accademico conseguito all'estero da parte delle Università competenti.

Per quanto riguarda invece la possibilità di inserire la laurea in odontoiatria nell'elenco dei titoli accademici di cui all'Accordo 1983 con la semplice convocazione della Commissione paritetica mista, si fa presente che tale Accordo è stato temporaneamente sospeso dall'Italia con comunicazione formale alle Autorità croate il 31.1.1995 (G.U. del 6.4.95) per i seguenti motivi:

1. inadeguatezza della tabella delle equipollenze stabilita nel 1983 per le sostanziali modifiche intervenute successivamente nel sistema universitario italiano, in particolare per piano di studio, durata e tipologia dei corsi, introduzione di un primo grado accademico (« lauree brevi »);

2. preoccupanti illegittime strumentalizzazioni dell'Accordo da parte di numerosi cittadini italiani che hanno ottenuto presso Università di Paesi dell'ex Jugoslavia (compresa la Croazia) titoli accademici dopo corsi « atipici » spesso previsti specificatamente per i cittadini italiani, organizzati anche per il tramite di centri privati, in incontri intensivi di fine mese con un curriculum abbreviato, forti riduzioni del monte-orario di lezioni ed esercitazioni (esempio tipico quello dei corsi « speciali » di odontostomatologia organizzati dall'Università di Fiume per « cittadini lavoratori » il cui decreto istitutivo prevede un carico di lavoro per un monte-ore corrispondente, al massimo, alla metà di quello previsto per i corsi ordinari destinati alla generalità degli studenti).

Nell'atto italiano di sospensione è contenuta la contestuale dichiarazione di disponibilità da parte italiana all'avvio di trattative in tempi rapidi per la stipula di un nuovo accordo aggiornato e di maggiore reciproca garanzia. Ma la Croazia, diversamente dagli altri Paesi successori della ex Jugoslavia, con i quali è anche stato sospeso l'Accordo in questione per analoghi motivi, non ha accolto finora tale disponibilità continuando a contestare l'iniziativa italiana di sospensione.

Qualora la Parte croata accettasse la dichiarata disponibilità all'avvio di un nuovo negoziato, riconoscendo contestualmente la sospensione in atto del precedente Accordo, si potrebbe procedere in tempi brevi alla convocazione di uno specifico Comitato paritetico nell'ambito del quale gli esperti designati dal competente Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica, oltre a mettere a punto con l'altra Parte il nuovo testo giuridico di intesa, valutando comparativamente i programmi dei corsi accademici in vigore nei due Paesi, deciderà anche se e a quali condizioni nella nuova tabella di corrispondenza dei titoli, possa essere inserita anche la laurea in odontoiatria.

La prudenza adottata oltre che dal Ministero degli Esteri, dal Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica e dal Ministero della Sanità, va intesa oltre che come rispetto delle legalità e validità di titoli accademici a carattere sanitario, quanto mai opportuna a tutela della buona fede e della salute pubblica.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Toia.

BALLAMAN, BARRAL e MOLGORA. — Ai Ministri del tesoro e dell'industria, del commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:

il Mediocredito centrale ha deciso di abbassare, a partire dal 1° marzo 1997 il tasso agevolato per le piccole imprese;

il tasso è pari al 3% nel Mezzogiorno e del 5,5% nel nord e nel centro Italia;

i nuovi tassi saranno dell'1,25% nel Mezzogiorno e del 4,05% nel nord e nel centro Italia;

nel Mezzogiorno il ribasso è quindi di punti 1,75 e pari ad uno sconto del 58% complessivo, mentre nel nord e nel centro Italia il ribasso è di soli 1,45 punti e pari ad uno sconto di solo il 26%, cioè meno della metà di quello previsto per il Mezzogiorno —:

quali siano le motivazioni di tali incomprensibili disparità, che hanno portato il centro-nord ad avere un tasso di interesse triplo rispetto a quello del Mezzogiorno;

se intendano adottare ulteriori provvedimenti finalizzati a rendere definitivo il divario tra l'economia dell'Italia centro-settentrionale e quella del Mezzogiorno.

(4-08429)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente l'introduzione, da parte del Mediocredito centrale, delle nuove misure di tasso agevolato sulle operazioni ai sensi della legge n. 1329 del 1965, recante provvedimenti per l'acquisto di nuove macchine utensili.*

Al riguardo, si fa presente che il Mediocredito Centrale, su autorizzazione del Ministro del Tesoro, ha modificato, con decorrenza 1° marzo 1997, i criteri di calcolo del tasso agevolato sulle operazioni in questione. Il citato tasso viene, infatti, fissato in misura percentuale rispetto al tasso di riferimento e non subisce abbattimenti come era in precedenza previsto.

Tale innovazione, pertanto, non ha modificato nella sostanza le caratteristiche del regime precedente, il quale prevedeva un'agevolazione maggiore a favore del Mezzogiorno (abbattimento di 8 punti del tasso di riferimento) rispetto a quella fissata per il restante territorio nazionale (abbattimento di 5 punti).

Per quanto concerne la disparità dei tassi d'interesse tra il Mezzogiorno e Centro-Nord, si fa presente che misure di agevo-

lazione diverse in relazione all'ubicazione delle imprese da agevolare sono sempre state praticate, al fine di ottemperare alle disposizioni comunitarie in materia d'aiuti di Stato; tali disposizioni impongono, infatti, che i regimi d'aiuto nazionali a favore delle attività produttive non superino i massimali d'aiuto consentiti dall'Unione Europea. Poiché tali massimali sono più elevati per le aziende del Mezzogiorno, i tassi agevolati, fissati per le operazioni ai sensi della legge n. 1329 del 1965 nella misura del 15 per cento del tasso di riferimento, per il Mezzogiorno e del 50 per cento per il restante territorio nazionale, sono in linea con la citata normativa comunitaria.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pinza.

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

la legge 31 gennaio 1994, n. 97, « Nuove disposizioni per le zone montane », all'articolo 23, stabilisce deroghe in materia di trasporti, in particolare, statuisce che « per i comuni montani con meno di cinquemila abitanti e per i centri abitati con meno di cinquecento abitanti..., per i quali non sia possibile organizzare servizi di trasporto secondo le norme vigenti, le regioni autorizzano l'organizzazione e la gestione, da parte dei comuni stessi, del trasporto di persone e di merci di prima necessità, con particolari modalità stabilite con apposito regolamento approvato dal consiglio comunale »;

con decreto ministeriale 18 dicembre 1995, sono stati individuati i criteri di attuazione dell'articolo 23 della suddetta legge, prevedendo una deroga alla disciplina vigente al fine di facilitare il trasporto in zone montane;

il decreto ministeriale 2 febbraio 1996 ha vanificato completamente la deroga prevista dal precedente decreto, stabilendo peraltro nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico assai penalizzanti ed onerose per i comuni montani;

con il decreto ministeriale 29 aprile 1996, è stata differita l'applicazione delle disposizioni di cui al citato decreto 2 febbraio 1996 al 1° settembre 1997 —:

se non ritenga opportuno intervenire anticipatamente, prima della scadenza del termine della deroga di cui al decreto del 29 aprile 1996, al fine di fare chiarezza in materia di trasporto scolastico in riferimento ai comuni di montagna;

se non ritenga opportuno dare completa attuazione al regime derogatorio di cui all'articolo 23 della legge n. 97 del 1994, allo scopo di consentire ai piccoli comuni di montagna, già penalizzati dalla conformazione geografica, dalla limitata presenza di utenti e dalla grave situazione finanziaria, di espletare — senza aggravii di spesa — i servizi di trasporto scolastico.

(4-09033)

RISPOSTA. — *Le deroghe in materia di trasporto contenute nel decreto ministeriale 18.12.1995 recante « Direttive e criteri per l'attuazione dell'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, recante nuove disposizioni per le zone montane » non sono venute meno, neanche di fatto, in ragione dell'emanazione del decreto ministeriale 2.2.96, concernente il trasporto scolastico, la cui applicazione è stata tra l'altro differita dal decreto ministeriale 29.4.96 al 1° settembre 1997.*

Inoltre, si rende noto, per quanto riguarda in modo specifico il trasporto scolastico, che in data 27.2.97 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto ministeriale 31.1.97, concordato con il Ministero, quello della Pubblica Istruzione, l'ANCI e l'UPI, con il quale sono state emanate nuove disposizioni in materia, che assicurano la massima autonomia ai Comuni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

in data 1° ottobre 1996, a causa di lavori e di condizioni meteorologiche non ottimali, l'aeroporto di Torino-Caselle è stato inoperativo pressoché per tutta la mattinata;

nel periodo invernale, molto spesso l'aeroporto di Torino Caselle viene chiuso per problemi di nebbia;

le società Sagat e Alitalia, per oscure ed incomprensibili posizioni politiche, hanno sempre boicottato l'opportunità di utilizzare l'aeroporto Cuneo-Levaldigi, creando gravi disagi alla provincia di Cuneo, provincia naturalmente « ai confini dell'impero »;

il servizio Alitalia Torino-Roma e viceversa è perennemente in ritardo per evidenti e marcati disservizi. Una compagnia che è *leader* del settore e nel contempo ha il monopolio del servizio, si trova in una situazione di elevato *deficit*, a causa della quale il contribuente dovrà comunque pagare per il suo risanamento, per una gestione a dir poco discutibile —:

come mai l'Alitalia, nonostante sia da tempo sollecitata ad utilizzare Cuneo-Levaldigi, ha scelto di andare come al solito su Malpensa e Genova, visto e considerato che gli aerei in servizio (MD82) possono operare senza limitazioni su Cuneo-Levaldigi, aerostazione che, da giovedì 26 a lunedì 30 settembre 1996, ha ospitato tutti i giorni, per attività *charter*, aerei Eurofly (MD83) con caratteristiche analoghe e addirittura con necessità di pista più lunga;

come mai l'Alitalia, nonostante la società aeroporto di Cuneo-Levaldigi abbia ripetutamente inviato nel tempo ai competenti uffici di Alitalia stessa tutta la documentazione necessaria a dimostrare la capacità di ospitare gli aeroplani della compagnia normalmente impiegati per i voli su Torino-Caselle, continui a non utilizzare lo scalo di Cuneo, con conseguente maggior disagio per i passeggeri e maggior costo per la compagnia stessa. (4-04018)

RISPOSTA. — *L'Alitalia ha inserito l'aeroporto di Cuneo Levaldigi come terzo alter-*

nato agli aeroporti di Genova e Torino in quanto le valutazioni effettuate presso quello scalo hanno evidenziato una serie di limiti operativi.

Principalmente:

dispone di solo 2 piazzole di parcheggio per velivoli M80-M82 e di altre 2 piazzole per velivoli ATR/F70;

dispone di un avvicinamento strumentale (ILS) che non permette atterraggi in bassa visibilità;

le condizioni meteorologiche sono spesso analoghe a quelle di Torino, visto la vicinanza dei due aeroporti;

non sono presenti tecnici qualificati per l'assistenza ai velivoli della flotta Alitalia.

Il coordinamento operativo dell'Alitalia curerà la scelta di Cuneo, come prima destinazione alternata rispetto a Torino, qualora le condizioni lo rendano opportuno.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

nel 1994 il ministero dei trasporti e della navigazione aveva stanziato un miliardo di lire per opere di ampliamento del piazzale aeromobili dell'aeroporto di Cuneo e per le quali lo stesso aeroporto aveva già fornito la progettazione esecutiva, ma ciò non ha avuto alcun seguito;

risulta essere in fase di ultimazione l'iter tecnico per l'inserimento di Cuneo Levaldigi tra gli aeroporti utilizzabili dalle compagnie del gruppo Alitalia;

quanto sopra esposto comporterà che, nei casi di inoperatività del vicino aeroporto di Torino Caselle, l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, pur essendo pienamente attrezzato per gestire un considerevole volume di traffico anche ad uso civile e commerciale, si troverà nella impossibilità di accogliere tutti gli aerei di compagnie

quali Swissair, Sabena, Air Portugal, Air One ed altre, per cui Cuneo è già il primo grado alternato;

questa situazione comporterà un notevole disagio per i passeggeri e per le imprese che affidano le loro merci al trasporto aereo, nonché possibili gravi danni al settore turistico e commerciale —:

se si intenda dare corso allo stanziamento già previsto nel 1994 e destinato all'ampliamento del piazzale aeromobili dell'aeroporto di Cuneo, concretizzando in tal modo la realizzazione dei lavori già previsti;

quali siano i motivi per cui ad oggi non si sia dato seguito allo stanziamento e quindi dei lavori di cui sopra. (4-05690)

RISPOSTA. — *Circa gli interventi proposti dalla Società Aeroporto di Cuneo Levaldigi, nel quadro di potenziamento dell'aeroporto, consistenti nell'ampliamento del piazzale auto e del piazzale aeromobili, si fa presente che la legge n. 537/1993, all'articolo 10, ha disposto la soppressione del capitolo 7501 a decorrere dall'anno 1995.*

Solo successivamente la legge del 3 agosto 1995, n. 351, all'articolo 4, ha riassegnato all'Amministrazione un finanziamento complessivo di lire 34 miliardi per interventi su tutti gli aeroporti nazionali.

La ridotta capacità di spesa ha comportato un necessario contingentamento dei relativi fondi e per Cuneo sono stati destinati 600 milioni per l'ampliamento del piazzale sosta auto il cui contratto per l'esecuzione dei lavori è in corso di perfezionamento.

Allo stato attuale, pertanto, il programma di spesa dell'Amministrazione, in corso di attuazione, non consente l'inserimento di altre opere per indisponibilità di fondi.

Tuttavia, può ipotizzarsi l'utilizzo di eventuali economie, derivanti dall'applicazione dei ribassi sugli appalti degli interventi programmati, da destinare a necessità emergenti negli altri scali, fra i quali si potrà tenere in conto anche le esigenze dell'aeroporto di Cuneo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

durante tutto il periodo estivo del 1996, la società di navigazione Tirrenia ha effettuato i collegamenti con la Sardegna tramite i traghetti veloci denominati « Scatto » e « Guizzo »;

in alcune occasioni si sono verificati dei guasti a bordo dei due mezzi che hanno ritardato notevolmente le partenze da Civitavecchia per la Sardegna (porto di Olbia) e viceversa;

tutto ciò ha provocato gravi disagi negli utenti che, dunque, a fronte di un biglietto dal prezzo maggiorato (visto che sia « Guizzo » che « Scatto » coprono la distanza nella metà del tempo occorrente ai normali traghetti), hanno avuto un servizio ridotto ed hanno conseguentemente impiegato molto più del necessario per raggiungere i luoghi di villeggiatura o rientrare in continente—:

se intenda verificare i reali motivi di così tanti guasti ai motori dei suddetti traghetti veloci e prevedere, in futuro, forme di risarcimento per gli utenti costretti a raggiungere in ritardo la meta prescelta. (4-03948)

RISPOSTA. — *In relazione alle cause dei numerosi guasti subiti dai traghetti veloci « Guizzo » e « Scatto » durante la trascorsa stagione estiva, la Società Tirrenia ha comunicato che le avarie hanno interessato i riduttori di giri dei motori principali e sono state determinate dall'accidentale rottura dei cuscinetti di rotolamento degli ingranaggi dei riduttori stessi.*

Al fine di evitare che il ripetersi di simili avarie possa provocare disagi nella prossima stagione estiva, la Società ha provveduto ad una serie di esami e di approfondimenti tecnici, anche con l'ausilio di docenti universitari esperti in materia per apportare le necessarie modifiche.

Alla richiesta avanzata dall'Amministrazione di programmare servizi sostitutivi in caso di avaria dei mezzi in parola, la Tirrenia ha fatto presente di non disporre di

altre unità con le stesse caratteristiche, per cui, nel caso di guasti o per avverse condizioni meteomarine, si dovrà far ricorso, come già avvenuto in passato, all'imbarco dei passeggeri su traghetti di tipo tradizionale.

La questione dei servizi sostitutivi in caso di fermo delle unità veloci è comunque all'attenzione dell'Amministrazione anche in previsione dell'entrata in vigore della « Carta della Mobilità », documento che impegna le società di trasporto pubblico a garantire determinati livelli qualitativi nell'erogazione dei servizi.

Infine, relativamente ad eventuali forme di risarcimento per il ritardato arrivo degli utenti in caso di avaria dei mezzi veloci, la Società Tirrenia ha fatto presente che, in occasione degli avvenimenti verificatisi durante la scorsa stagione estiva, nei casi di provata responsabilità armatoriale ha provveduto — oltre al risarcimento della differenza del prezzo del biglietto pagato tra il mezzo veloce e la nave traghetto tradizionale utilizzata — a forme di risarcimento indiretto quali l'offerta dei posti, il rimborso del costo autostradale e del consumo di benzina per la maggiore percorrenza tra gli scali di Civitavecchia e La Spezia, nonché il pernottamento, nel caso i cui il passeggero abbia dimostrato l'impossibilità di proseguire il viaggio con altra unità in luogo del mezzo veloce prenotato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BERTUCCI. — *Al Ministro per le risorse agricole, alimentari e forestali.* — Per sapere — premesso che:

i pescatori di vongole che utilizzano turbo soffianti sono stati esclusi inspiegabilmente dal decreto concernente i benefici compensativi per il fermo biologico della pesca;

tale decisione penalizza fortemente gli operatori del settore di tutta la fascia adriatica, ed in particolare delle Marche;

le disponibilità finanziarie sarebbero più che sufficienti per includere nei benefici anche i pescatori con turbo soffianti —:

se non intenda rivedere l'inopportuna decisione ministeriale, includendo anche i pescatori di vongole nei benefici previsti per il fermo pesca biologico, in quanto ad avviso dell'interrogante sono assolutamente impensabili discriminazioni fra operatori del medesimo settore. (4-10478)

RISPOSTA. — *In riferimento alla questione segnalata dalla S.V. On.le con l'atto che si riscontra, questa Amministrazione fa presente che, come già reso noto con comunicato stampa del 29/5/1997, le imbarcazioni da pesca dotate di dispositivo turbosoffiante (c.d. « vongolare ») sono a pieno titolo comprese nella misura del fermo biologico per l'anno 1997.*

Tale inclusione è stata disposta, ai sensi del decreto-legge 130/97, convertito nella legge 16 luglio 1997, n. 228, su parere favorevole espresso dalla Commissione Consultiva Centrale della pesca che ne ha, inoltre, approvato le modalità tecniche di attuazione.

Dette modalità sono state oggetto di apposito decreto ministeriale in data 4.6.1997, pubblicato sulla G.U. n. 162 del 14.7.97.

Il Ministro per le politiche agricole: Pinto.

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

l'ordinanza della V Sezione del Consiglio di Stato, che ha sospeso le elezioni nel comune di Catanzaro ad una settimana dal voto, suscita nell'interrogante — ed ancor più nei cittadini di Catanzaro — perplessità e viva preoccupazione —:

quando si intenda stabilire la data delle nuove elezioni, entro il più breve tempo possibile;

se non ritenga necessario nominare immediatamente un commissario straordinario presso il comune di Catanzaro, tenuto conto del fatto che il vice sindaco, facente funzioni di sindaco dalla morte dell'eletto, è attualmente candidato, e quindi direttamente coinvolto nella vicenda elettorale. (4-05508)

RISPOSTA. — *Sui problemi connessi con la rinnovazione del Consiglio Comunale di Catanzaro il Governo ha riferito ampiamente alla Camera dei Deputati, con la risposta fornita il 7 maggio scorso dal Sottosegretario delegato, On. Vigneri ad un'interpellanza e a tre interrogazioni.*

Ritengo quindi opportuno rinviare la S.V. al contenuto della relazione del Governo, nel testo pubblicato nel Resoconto Stenografico della seduta.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

BOATO, TURRONI, CENTO e DE BENNETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se corrisponda al vero che il dirigente della Digos di Forlì dottor Terracciano abbia utilizzato la banca dati del ministero dell'interno per comunicare agli uffici giudiziari di Forlì notizie, risalenti ai primi anni settanta, su cittadini non indagati, né attualmente sottoposti ad alcun procedimento penale (nella quasi totalità incensurati), al solo scopo di provocare una discriminazione nei confronti della Società cooperativa « Una città », di cui gli stessi sono membri, società che svolge lavori in appalto presso alcuni uffici giudiziari di Forlì;

in caso affermativo, se tale comunicazione risulti essere iniziativa spontanea del suddetto dirigente della Digos o sia stata in qualche modo sollecitata dalla magistratura; in ogni caso, quali iniziative intenda assumere nei confronti del funzionario di polizia che ha utilizzato l'accesso alla banca dati in violazione dell'articolo 9 della legge n. 121 del 1981, che vieta la diffusione di notizie riguardanti persone non indagate, e se non ritenga che l'operato sopra esposto dimostri comunque l'incapacità di quel dirigente di valutare il significato dei dati informatizzati, trattandosi di notizie risalenti nel tempo (oltre venticinque anni fa), rivelando inoltre una inaccettabile intenzione persecutoria nei confronti dei cittadini soci della cooperativa « Una città ». (4-09529)

RISPOSTA. — *Sul fatto evidenziato dalla S.V. sono stati compiuti dettagliati accertamenti.*

In proposito viene riferito che la vicenda trae origine dalla segnalazione al Procuratore della Repubblica, da parte della Questura di Forlì, del fatto che lavori di trascrizione di nastri contenenti intercettazioni telefoniche risultavano affidati a persone inesperte, non iscritte nell'apposito albo dei periti.

Risulta, infatti, che il 17 dicembre dello scorso anno il Sig. Flavio RONCHI si era recato presso gli Uffici della DIGOS di Forlì, dove era conosciuto come fotografo indipendente, per chiedere delucidazioni sulle procedure e sulle tecniche di trascrizione di alcuni nastri magnetici, precisando di dover svolgere il lavoro per conto della Cooperativa « Una città », su incarico degli Uffici giudiziari di quel capoluogo.

Il dirigente dell'ufficio, informato della evidente mancanza della specifica professionalità del Sig. Ronchi, dopo aver accertato che nessun altro socio della Cooperativa risultava iscritto all'Albo dei periti presso il Tribunale, ha ritenuto doveroso riferire l'accaduto al Procuratore della Repubblica.

Il magistrato ha quindi richiesto una relazione scritta e un'informativa sugli eventuali precedenti a carico degli appartenenti alla Cooperativa.

La lettera qui allegata, già resa di pubblico dominio nel corso della conferenza stampa che il deputato TURRONI ha tenuto

il 3 maggio scorso a Forlì, è il riscontro alla predetta richiesta.

Si può forse discutere circa la minuziosità dell'accertamento, ma non può non rilevarsi la cura con cui i fatti di una qualche rilevanza sono stati riferiti con la necessaria precisazione dell'epoca e delle risultanze presso il Casellario Giudiziale.

Il seguito della vicenda, che ha portato alla mancata assegnazione di nuovi incarichi peritali alla Cooperativa, è stato deciso dalle competenti Autorità giudiziarie.

La S.V. On.le, peraltro, cogliendo l'occasione dal fatto, sollecita l'attenzione del Ministro dell'Interno sul più ampio e generale problema della tutela dei dati personali trattati dagli organi di polizia con il mezzo informatico.

In proposito si precisa che, pur mediante la previa consultazione dell'archivio automatizzato da parte del personale autorizzato, i dati forniti al Procuratore della Repubblica di Forlì si basano, come prescrive la legge, su riscontri oggettivi, desunti dagli atti dell'Ufficio, dalla competente Camera di Commercio e dal Casellario giudiziale.

Occorre inoltre distinguere fra completezza dell'accertamento, come tale non suscettibile di omissioni, attualità e rilevanza dei fatti ai fini della determinazione amministrativa, nel caso di specie estranea alla valutazione della Questura di Forlì, ed assenza o meno della professionalità richiesta per l'espletamento di attività di indubbia delicatezza.



QUESTURA DI FORLÌ - CESENA

D.I.G.O.S.

Sezione 2^a - Operazioni Speciali

Cat. A6 - 97 D.I.G.O.S./2^a

Forlì, 24 gennaio 97

OGGETTO: Cooperativa "UNA CITTÀ", con sede in Forlì, Piazza Dante Alighieri nr. 21.
Informazioni.

COPIA

AL SIG. PROCURATORE DELLA REPUBBLICA
PRESSO LA PRETURA CIRCONDARIALE DI

FORLÌ

AL SIG. PRETORE DIRIGENTE

FORLÌ

La Cooperativa in oggetto indicata risulta svolgere, previo incarico da parte degli Uffici Giudiziari di Forlì, operazioni di trascrizione in atti delle registrazioni di atti processuali.

La Cooperativa UNA CITTÀ, iscritta presso questa C.C.I.A.A., ha come oggetto sociale la pubblicazione del periodico "Una Città", rivista periodica.

Presidente della Cooperativa è TESEI Massimo, nato a FORLÌ il 4.2.1950, ivi residente in via Firenze nr. 139, impiegato presso l'INPS di Forlì.

Il medesimo risulta essere stato denunciato per affissione di manifesti fuori dagli spazi consentiti, per violazioni della disciplina sulla stampa, per occupazione di edifici scolastici, per partecipazione a riunioni non preavvisate all'Autorità di P.S. e per vilipendio alle Istituzioni.

Il TESEI risulta essere stato condannato due volte per reati di affissione abusiva di manifesti mentre presso il Casellario Giudiziale non si rilevano precedenti.

Fra gli altri soci e collaboratori risultano:

- SAPORETTI Gianni, nato a FORLÌ il 11.3.1950, ivi residente in Via Duca Valentino nr. 11 il quale risulta denunciato dalla Questura di Taranto negli anni '73 - '76 per lesioni, reati contro la persona, danneggiamento, oltraggio, reati contro l'ordine pubblico, vilipendio contro il Governo e la Magistratura e le Forze di Polizia, nonché manifestazione e radunata sediziosa..

- GALEOTTI Rodolfo, nato a FORLÌ il 29.8.1956, già residente in questa Via Valsalva nr.8, emigrato il 18.8.1996 a Catandica (MOZAMBICO). Il predetto è stato più volte denunciato per violazione delle norme sulla stampa. Nel 1976 è stato denunciato dai Carabinieri di Meldola per danneggiamento aggravato, minaccia aggravata e porto ingiustificato di armi improprie. Egli è stato inoltre tratto in arresto nell'aprile del 1979 in Spagna, poiché trovato in possesso di Kg. 3,3 di Haschish. Per quest'ultimo reato è stato condannato nel 1979 dal Tribunale di Forlì ad anni 1 e mesi 4 di reclusione e L.400 mila di multa.

- MELANDRI Franco, nato a Forlì il 12.11.1952, ivi residente in Via Bagnolina nr.5, operaio comunale. Il medesimo è coniugato con AMBROGETTI Rosanna laquale è vice presidente della coop. "Una Città". A carico del MELANDRI, in questi atti, si rileva una denuncia per affissione di manifesti fuori dagli spazi consentiti, reato per il quale il Tribunale di Forlì ha emesso nel 1976 sentenza di N.D.P. per prescrizione.

IL DIRIGENTE LA D.I.G.O.S.
(D. Usc. TERRACCIANO)

ATTI

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

dal 1° gennaio 1993 è consentita l'immatricolazione solo degli autoveicoli dotati di marmitta catalitica o in regola con la direttiva 91/441/CEE;

le autovetture non in possesso dei requisiti di cui sopra potevano quindi essere immatricolate sino al 31 dicembre 1992;

in tale data, il titolare della concessionaria Fiat Vivauto 2000 srl, con sede in Teverola (Caserta), si recava presso la motorizzazione civile di Caserta per immatricolare dodici autoveicoli non dotati di marmitta catalitica e non in regola con la direttiva 91/441/CEE;

dopo aver inizialmente esperito senza rilievi le procedure per l'immatricolazione, gli uffici della motorizzazione richiama-
vano il titolare della concessionaria chiedendogli (ed ottenendo) la restituzione delle targhe e dei documenti consegnati, con la motivazione che, contrariamente a quanto avevano in un primo tempo ritenuto, la data ultima per le immatricolazioni 1992 non era il 31 dicembre bensì il 30 dicembre —:

se sia da considerarsi legittimo il comportamento dei funzionari della motorizzazione civile di Caserta, che hanno prima effettuato e poi revocato l'immatricolazione delle summenzionate autovetture;

se risulti vero che la data ultima per le immatricolazioni 1992 fosse il 30 dicembre e non il 31 dicembre;

quali iniziative intenda intraprendere per venire incontro ai non pochi concessionari di autoveicoli che, non avendo effettuato entro il 1992, per vari motivi, l'immatricolazione delle vetture non catalitiche, si trovano adesso ad averne in deposito un numero consistente;

se, al riguardo, non ritenga opportuno promuovere una sanatoria che consenta l'immatricolazione dei suddetti veicoli e

quindi la successiva commercializzazione. (4-03598)

RISPOSTA. — *Il decreto 28 dicembre 1991 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 4 del 7 gennaio 1992) emanato dal Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri della sanità e dei trasporti e della navigazione per il recepimento della direttiva 91/441/CEE in materia di emissione di gas inquinanti prodotti dagli autoveicoli, all'articolo 6 ha disposto il divieto, a partire dal 31 dicembre 1992, della prima immissione in circolazione dei veicoli le cui emissioni inquinanti non fossero conformi alle disposizioni contenute nella direttiva citata.*

Pertanto, appare del tutto in linea con il dettato normativo, l'impostazione interpretativa secondo cui la data ultima per l'immatricolazione di autoveicoli non rispondenti alle nuove disposizioni anti-inquinamento coincidesse con il 30 dicembre 1992 e non già con il 31 dicembre 1992.

Ne consegue che il provvedimento di rifiuto di immatricolazione, adottato dall'Ufficio provinciale M.C.T.C. di Caserta, dei veicoli della FIAT VIVAUTO 2000 s.r.l. non in regola con la citata direttiva 91/441/CEE, risulta corretto visto che la richiesta della società interessata è stata prodotta il 31 dicembre 1992.

Inoltre, non sembra possibile promuovere iniziative a sanatoria finalizzate a consentire l'immatricolazione di vetture maggiormente inquinanti rimaste invendute presso numerosi concessionari, non essendo la normativa CEE suscettibile di deroghe nella materia sin qui esaminata.

Peraltro, si osserva che, essendo il succitato decreto di recepimento datato 28 dicembre 1991, le ditte concessionarie hanno avuto tutto il tempo necessario per la cura dei propri legittimi interessi commerciali, nel rispetto della normativa europea.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BOGHETTA e EDUARDO BRUNO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il ministro dei trasporti, con lettera datata 13 maggio 1996, indica le linee

guida al fine di superare i contrasti emersi nel passaggio del personale dalla società Italcatering alle società Autogrill spa e casina delle rose spa;

le linee guida indicavano la garanzia della continuità occupazionale per le 75 unità dichiarate in esubero dalla Italcatering ed il mantenimento *ad personam* dei diritti acquisiti;

al contrario, si è provveduto alla messa in mobilità dei 75 dipendenti, senza garantire le condizioni contrattuali e salariali precedenti, contravvenendo quindi a quanto indicato dalla lettera citata nonché dalle direttive comunitarie;

è del tutto evidente il tentativo di approfittare della liberalizzazione per introdurre un mercato del lavoro selvaggio negli aeroporti, caratterizzato da massima flessibilità della forza lavoro, del salario e degli orari e riportando la situazione a quella precedente la legge n. 755 —:

quali iniziative intenda adottare al fine di far rispettare quanto previsto dalla lettera del ministro citata in premessa.

(4-01929)

RISPOSTA. — *La Società Aeroporti di Roma, in concomitanza con l'apertura del nuovo molo internazionale dell'aeroporto di Fiumicino (febbraio 1996), ha attivato nuovi punti di ristorazione affidandone la gestione alla Società Sirea (gruppo Autogrill) e alla Società Casina delle Rose (gruppo Cremonini).*

L'ingresso delle predette società e la conseguente ripartizione tra più soggetti dei servizi in precedenza gestiti dall'Italcatering (ora SIR) in regime di monopolio, ha determinato un esubero di personale quantificato in 75 unità.

Le problematiche di carattere occupazionale nascenti dalla dichiarazione di esubero del predetto personale sono state attentamente esaminate da questa Amministrazione ed hanno formato oggetto di discussione nel corso di numerosi incontri con tutte le parti interessate.

Dalle trattative sono scaturiti i seguenti risultati:

a) *impegno, da parte delle nuove società, ad assumere il personale dichiarato in esubero, salvaguardando in tal modo i livelli occupazionali;*

b) *impegno, da parte delle nuove società, al mantenimento dei livelli retributivi goduti dal personale transitato.*

Con l'ottenimento di tali risultati, l'Amministrazione ha ritenuto, per quanto di propria competenza, che fosse stata rimossa ogni causa ostativa all'immissione dei nuovi soggetti ed ha pertanto rilasciato, in data 21 maggio 1996, le prescritte autorizzazioni.

Successivamente, in sede di definizione dei passaggi alle nuove società del personale in esubero, si è verificata la rottura delle trattative tra le parti non essendosi raggiunto l'accordo sul tipo di contratto da applicare al personale transitato.

Infatti, a fronte della pretesa del personale Italcatering di conservare, transitando nelle nuove società, il contratto del trasporto aereo di cui godevano, le società di ristorazione hanno proposto, in relazione alle attività esercitate, l'applicazione del contratto FIPE.

La procedura di mobilità avviata il 10 aprile 1996 ai sensi degli articoli 4 e 24 della legge n. 223 del 1991, si è conclusa con un verbale di mancato accordo stilato il 10 giugno 1996.

Successivamente le organizzazioni sindacali hanno chiesto un intervento del Ministero del Lavoro.

La vicenda SIR, già Italcatering, si è quindi definita con l'accordo sottoscritto da tutte le parti interessate in data 26 luglio 1996, su proposta del Sottosegretario del Ministero del Lavoro, presente il Ministero dei Trasporti.

L'accordo ha garantito ai 75 lavoratori messi in mobilità l'assunzione presso la società Sirea, oggi Autogrill (40 unità), e presso la società Casina delle Rose, gruppo Cremonini (35 unità).

Allo stato attuale risulta che la società Autogrill, già Sirea, ha assunto 31 lavoratori mentre 9, pur se invitati, non hanno accettato la proposta di assunzione.

La società Casina delle Rose ne ha assunti 24, con 2 ha in corso trattative in ordine al posticipo della data di assunzione, mentre 9 lavoratori non hanno accettato la proposta di assunzione.

Come previsto dal citato accordo del 26 luglio 1996, da febbraio c.a., in concomitanza con l'apertura dei primi esercizi da parte delle due società, è iniziato il progressivo rientro dei lavoratori interessati presso l'aeroporto di Fiumicino che terminerà con l'apertura di tutti gli esercizi, stimata entro il mese di luglio c.a.

Nel frattempo, il ricorso ex articolo 700 presentato da alcuni dei 75 ex dipendenti SIR, già Italcatering, contro la dichiarazione di mobilità effettuata ex legge n. 23/1991, è stato respinto dal Pretore del lavoro in data 10 marzo 1997.

Per quanto riguarda le prestazioni di lavoro straordinario si fa presente che l'Ispettorato del lavoro, interessato al riguardo, non ha rilevato irregolarità.

Relativamente ai disservizi derivanti dagli scioperi del personale SIR, ex Italcatering, durante la vertenza in oggetto, già dal settembre 1996 la situazione è rientrata nella normalità.

Attualmente l'attività della SIR viene svolta secondo gli standard di servizio previsti negli accordi commerciali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BOGHETTA. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premezzo che:

è stato siglato un accordo fra le Ferrovie dello Stato e la Confindustria dell'Emilia-Romagna, che prevede l'assegnazione alle aziende dell'associazione citata di un pacchetto di biglietti scontati al 75 per cento, da destinarsi a lavoratori meridionali che prestano attività presso le aziende aderenti;

non si comprende per quali motivi questi sconti non sono previsti per gli altri lavoratori meridionali che lavorano in Emilia-Romagna e per quali motivi le

aziende aderenti alle altre associazioni non sono state parimenti coinvolte;

i rapporti Governo e Ferrovie dello Stato in merito alle tariffe sono regolati nell'apposito contratto di servizio —

se non ritenga che l'accordo citato sia discriminatorio tra le aziende e i lavoratori;

come si inserisca all'interno degli indirizzi previsti nel contratto di servizio.

(4-03829)

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 è stata mirata 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. hanno 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.

Le F.S. hanno considerato il progetto un potenziale investimento sul futuro, sia in termini di immagine (attenzione verso il Sud), sia di conto economico (eventuali convenzioni di servizio da stipulare con le Regioni).

Inoltre, 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 per tornare a casa di tanto in tanto debbono pagare per intero il prezzo del biglietto.

Peraltro, la piena soddisfazione delle imprese e dei giovani, verificata in un apposito studio compiuto dalle F.S. e presentato nel luglio 1996, sotto forma di « Primo rapporto di monitoraggio », suggerisce una possibile strada di « messa a 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 di 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.

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

nei giorni scorsi, presso il comune di Alessandria, funzionari della Digos hanno richiesto copia del verbale della seduta del consiglio comunale nel corso del quale il capogruppo consiliare del gruppo « Lega Nord » annunciava che la nuova denominazione del medesimo era « Lega Nord - Padania Indipendente »;

tale misteriosa « missione », ordinata non si sa da chi, fa stranamente il paio con altra estemporanea iniziativa del prefetto di Alessandria, che nei mesi scorsi non si è peritato di richiedere ripetutamente al sindaco della città — anch'esso, guardacaso, leghista — i motivi della revoca di un assessore, ricevendo dal medesimo sindaco la risposta ovvia che, ai sensi della legge 142 del 1981, questa decisione rientra nei poteri che la legge gli attribuisce —

se tali incomprensibili episodi non rientrino in una « strategia dell'attenzione » che il potere centralista dello Stato ha da qualche tempo posto in essere nei confronti dei consiglieri comunali, dei gruppi consiliari e — segnatamente — dei sindaci appartenenti alla « Lega Nord per l'indipendenza della Padania ». (4-01523)

RISPOSTA. — Il 26 giugno 1996 personale della D.I.G.O.S. della Questura di Alessandria, al fine di aggiornare gli atti relativi a tutti i movimenti politici, contattava la Segreteria Generale del Comune per conoscere la nuova denominazione del gruppo Consiliare della « Lega Nord » adottata nella seduta del 10 giugno precedente.

Le richieste di informazioni sulla sostituzione di un Assessore, avanzate dalla Prefettura di Alessandria al Comune, sono state invece effettuate per aggiornare l'Anagrafe degli Amministratori degli Enti Locali.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

in data 1° ottobre 1996 la quasi totalità dei voli in arrivo e in partenza dall'aeroporto di Torino-Caselle è stata improvvisamente annullata per la concomitanza di una riduzione della visibilità, causa nebbia, con il persistere di lavori sulla pista che hanno reso inutilizzabili i normali servizi di sicurezza per la partenza e l'atterraggio degli aeromobili —:

per quale motivo detti lavori sulla pista non siano stati previsti nei mesi estivi, quando il rischio nebbia non esiste;

per quale motivo non sia stato dato avviso all'utenza della eventualità della chiusura della sospensione dei voli nell'aeroporto di Caselle per le cause sopra indicate, largamente prevedibili con l'inizio della stagione autunnale. (4-03804)

RISPOSTA. — *In ordine ai quesiti posti dall'Onorevole interrogante connessi all'esecuzione delle opere di rifacimento della pavimentazione della pista di volo dell'aeroporto di Torino Caselle, si rappresenta quanto segue.*

Il relativo progetto presentato dalla SAGAT l'8 luglio 1996 è stato approvato dai competenti Uffici di questa Amministrazione il 19 luglio 1996.

Durante i lavori di manutenzione, avviati l'11 agosto 1996 ed ultimati il 26 ottobre 1996, la lunghezza di atterraggio per la pista 36 è risultata ridotta di circa 600 metri (come da Notam in vigore), per cui l'aeroporto, in quel periodo, ha operato con procedura strumentale non di precisione non funzionando il sistema ILS e l'operatività è stata ulteriormente compromessa in presenza di particolari condizioni meteorologiche.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

lo sciopero proclamato dai capi stazione nelle giornate del 24 e 25 ottobre 1996, ha avuto effetti devastanti ed ha determinato enormi disagi agli utenti a causa della assoluta impossibilità da parte degli stessi di poter ottenere notizie sui convogli viaggianti e su quelli soppressi;

infatti, il numero verde 1478/88088 è risultato occupato fin dalle prime ore della serata del 24 ottobre e, stante la centralizzazione del servizio informazioni alla clientela, gli utenti non hanno potuto avere alcuna informazione —:

quali urgenti misure si intendano attuare per fornire, in caso di proclamazione di sciopero, un'adeguata e tempestiva informazione all'utenza. (4-04691)

RISPOSTA. — *Circa la lamentata impossibilità di ottenere attraverso il numero nazionale 1478-88088, notizie sulla funzionalità dei servizi ferroviari in occasione dello sciopero verificatosi nelle giornate del 24 e 25 ottobre 1996, la Società F.S. S.p.A. riferisce che le postazioni attive a quel momento erano 74 su una potenzialità di 99.*

Dai rilevamenti statistici interessanti quei due giorni le telefonate evase globalmente in campo nazionale sono risultate pari a 16.938 il giorno 24 e a 17.343 il 25.

Per una migliore offerta del servizio la Società ha, tuttavia, dato l'avvio all'attivazione di ulteriori postazioni, nelle città di Torino, Cagliari, Napoli e Bari.

Infine, per evitare di lasciare la clientela priva di informazioni nei momenti di maggiore criticità, le F.S. hanno disposto che la funzionalità del numero unico nazionale informativo, normalmente attivo dalle ore 7.00 alle ore 21.00 di tutti i giorni, festivi compresi, venga prolungata in relazione alle necessità contingenti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BORGHEZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

il rientro della lira nello SME è avvenuto ad un tasso di cambio non com-

misurato su un *trend* storico verificato negli ultimi tre o sei mesi, ma su una quotazione raggiunta solo negli ultimi dieci giorni;

notoriamente, la grande finanza internazionale, guidata dal noto speculatore Soros, ha effettuato negli ultimi mesi massicci investimenti su lire e titoli di Stato, come dimostra la progressione continua della quotazione dei *Btp futures*;

i fondi internazionali hanno necessità, al fine di soddisfare le aspettative di fine anno dei propri clienti, di realizzare le plusvalenze dei loro investimenti entro fine anno —:

se il Governo abbia valutato che, con l'entrata nello *Sme* che, di fatto, si viene ad indicare alla speculazione internazionale il livello di massima valutazione di cambio della lira e che, di conseguenza, è ora facilmente prevedibile una massiccia smobilizzazione degli investimenti in lire da parte della speculazione internazionale;

se, con l'entrata a queste condizioni della lira nello *Sme*, Prodi abbia in realtà voluto confezionare un atteso e ben gradito regalo di Natale per Soros e i suoi colleghi della finanza internazionale. (4-05553)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, con la quale si chiede se il rientro della lira nello SME non abbia favorito operazioni di speculazione internazionale.*

Al riguardo, si fa presente che il rientro della lira nello SME è avvenuto al culmine di un processo di rafforzamento della valuta italiana nei confronti del marco, iniziato nel 1996 e proseguito successivamente.

Il rafforzamento della lira è stato accompagnato da un analogo positivo andamento delle quotazioni dei titoli di Stato e dei futures sui BTP.

Per quanto concerne il fenomeno dell'apprezzamento dei futures, si è dell'avviso che lo stesso non possa essere ascritto alla componente speculativa del flusso di investimenti, peraltro sempre presente sui mercati finanziari, ma che sia stato guidato principalmente dalla fiducia degli operatori

italiani ed esteri verso attività finanziarie italiane, nonché da flussi di acquisti dettati da operazioni di copertura effettuate da istituzioni finanziarie, a seguito della sostenuta attività di emissione sul mercato dell'Eurolira tra la fine del 1996 e l'inizio del 1997.

È, pertanto, da escludere categoricamente che il rientro della lira nello SME costituisca una opportunità per facili attacchi da parte della speculazione internazionale. Peraltro, nel corso dei negoziati che hanno preceduto il rientro della lira nello SME, sono state esercitate pressioni tendenti all'adozione di una parità centrale più bassa (tra le 900 e le 950 lire contro marco) di quella poi stabilita.

Il Governo, infatti, ha puntato verso la fissazione di un rapporto di cambio che rispecchiasse effettivamente l'economia italiana e fosse sostenibile in un'ottica di medio-lungo periodo.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pinza.

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

dal 1° settembre 1996, altri 412 dipendenti dell'Alitalia, impiegati nei servizi a terra e nell'amministrazione, hanno lasciato l'azienda ed altri trecento prepensionamenti ridurranno il numero degli addetti nel breve periodo;

l'Alitalia deve fronteggiare una situazione di difficoltà, con crescenti deficit di bilancio, una disastrosa condizione debitoria e la richiesta di finanziamenti per tremila miliardi —:

se risponda a verità che l'Alitalia, nonostante la sua situazione tutt'altro che rosea, ha comunque ripristinato l'assegnazione dell'orologio Rolex d'oro per i dipendenti che raggiungono il trentesimo anno di attività. (4-03857)

RISPOSTA. — *Dal 1978 l'Alitalia ha istituito il « Premio Fedeltà » consistente nella consegna di un orologio Rolex ai dipendenti che compiono 30 anni di servizio. Consuetudine che è seguita in tutte le società del gruppo I.R.I.*

In merito, si precisa che tale consuetudine non è venuta mai meno dall'anno dell'istituzione del premio che riveste un valore più simbolico che sostanziale, essendo costituito da un modello in oro e acciaio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BRUNETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premezzo che:*

pare che l'ente Ferrovie dello Stato abbia in programma la trasformazione di tutti gli attuali treni Intercity, espressi ed interregionali, nella tratta Sibari-Taranto, a trazione *diesel*, incurante del fatto che solo da poco tempo si è inaugurato a Sibari il primo treno a trazione elettrica;

nella logica aziendalistica c'è l'idea di assegnare le locomotive elettriche alla tratta Bari-Lecce, depauperando così ulteriormente la tratta Sibari-Taranto che, da qualche anno, sta subendo, per una sciagurata politica dell'ente, un progressivo degrado, mentre gli ETR, in altre zone, rimangono regolarmente in funzione anche su tratte che non permettono di superare la velocità di 95 chilometri orari;

l'ente Ferrovie, col suo atteggiamento, sta sistematicamente smantellando quel po' che è rimasto della ferrovia ionica calabrese, operando scelte « con la testa all'indietro »: basterebbe citare, come esempio emblematico, il fatto che, proprio mentre si parla dell'alta velocità, nessuno dei depositi locomotive della Calabria è dotato di depuratori per lo smantellamento degli olii, della nafta e di tutti i cosiddetti residui di lavorazione, i quali finiscono in mare e, particolarmente a Sibari, vengono convogliati, attraverso la cosiddetta vena grande, nei lidi di Lombardi, Bagamoio ed

altri, trasformando le spiagge in vere e proprie cloache —:

se non ritenga di intervenire tempestivamente per bloccare questo processo devastante che colpisce al cuore qualsiasi possibilità di ripresa economica e civile in una zona carente di infrastrutture ed avente come unica linea di collegamento la tratta ferroviaria ionica, che l'ente mira a degradare a ramo secco nei suoi programmi aziendali;

se non ritenga che, in un momento così difficile per il sud, sia arrivato il momento di inserire elementi di controtendenza e, nello specifico, potenziare quella unica rete di collegamento ferroviario, non solo attraverso il rilancio e l'elettificazione, ma anche utilizzando, da subito, elettrotreni che garantiscano più corse e più elevata velocità per riattivare, attraverso un migliore servizio, meccanismi di allargamento dell'utenza e di riqualificazione del trasporto ferroviario, congiuntamente alla difesa dell'ambiente e dello sviluppo del territorio. (4-02157)

RISPOSTA. — *L'elettificazione della linea Bari-Lecce, attivata con l'entrata in vigore dell'orario estivo 2 giugno 1996, ha permesso il recupero dei mezzi termici fino ad allora impiegati sulla tratta, con conseguente riutilizzo sulle relazioni Taranto-Sibari e Taranto-Catanzaro; ciò ha consentito di eliminare i tempi di sosta alla stazione di Sibari dovuti al cambio di trazione e di personale.*

Le F.S. S.p.A. assumendo tale iniziativa hanno ritenuto che i tempi di percorrenza raggiunti, rendano trascurabili i tempi di accelerazione lievemente maggiori dei mezzi termici rispetto a quelli elettrici.

Relativamente agli impianti di depurazione per lo smaltimento degli olii, le F.S. S.p.A. fanno presente che, in relazione alle specifiche lavorazioni svolte negli impianti, i depositi locomotive di Reggio Calabria e Paola sono dotati di depuratore, il deposito di Catanzaro è dotato di decantatore, mentre la stazione di Sibari, avendo solo un impianto di distribuzione gasolio e non effet-

tuando operazioni di manutenzione, non necessita di depuratore.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

nell'anno 1984 le Ferrovie dello Stato hanno dato in concessione all'impresa Cogei/Italimprese di Catania la realizzazione del quadruplicamento ferroviario Firenze-Empoli-Pisa per un valore di 110 miliardi di lire; nel cantiere inizialmente ha lavorato una ditta austriaca che ha realizzato un pre-traforo; attorno al 1992 dopo una sospensione di circa 4-5 anni la società consortile Firem-Cogei ha assunto circa 110 dipendenti — tutti provenienti dal Mezzogiorno — fino a raggiungere un massimo di 150 unità; nel cantiere si sono manifestati sempre gravi problemi dal ritardo del pagamento degli stipendi allo scarso livello di sicurezza, tanto che sia la USL di Scandicci che il sindaco del comune di Lastra a Signa hanno emesso ordinanze di sospensione;

considerata l'importanza dell'opera ai fini di un migliore e qualificato sistema di mobilità —:

quale sia il rapporto tra la Società Firem-Cogei e le Ferrovie dello Stato, chi controlla da parte delle Ferrovie dello Stato la concessione Firem-Cogei;

quale sia lo stato dei lavori e a quanto ammontano i debiti della società Firem-Cogei verso fornitori, Inps, Inail e Cassa Edile;

quali siano le ragioni per le quali le Ferrovie dello Stato, di fronte ad un blocco dei lavori che si protrae da ormai due mesi, non riescono a far rispettare le clausole contrattuali (recessione della concessione) che dovrebbero scattare in una simile situazione. (4-04294)

RISPOSTA. — *In ordine agli interventi previsti per il quadruplicamento ferroviario*

Firenze-Empoli-Pisa, la Società F.S. S.p.A. fa presente quanto segue.

La realizzazione dei lavori è stata affidata in concessione di prestazione integrata con convenzione n. 48/84 all'Associazione temporanea d'impresе CO.GE.I. di Catania per un importo di 38 miliardi ed aggiornati con atto modificativo n. 20/91 per un importo di 255 miliardi e 800 milioni.

L'oggetto dei lavori tramite l'atto modificativo è stato ridefinito con l'esecuzione dei soli tratti:

collegamento Olmatello-Osmannoro e opere preliminari per impianto ferroviario di Osmannoro (IDP);

variante ferroviaria Signa-Montelupo.

Il rapporto di concessione tra Associazione temporanea CO.GE.I. e le F.S. è regolamentato dalla citata convenzione che affida al Concessionario i seguenti compiti:

progettazione definitiva;

progettazione esecutiva e particolareggiata;

rapporti con gli Enti terzi per acquisizione benestari e/o nulla osta;

realizzazione di parte delle opere oggetto di progetto esecutivo;

procedure di esproprio in nome e per conto F.S.;

direzione dei lavori.

Il controllo sull'espletamento delle suddette prestazioni è stato svolto dall'Ufficio di vigilanza F.S. in sede locale e attualmente tale compito è stato affidato alla Società Italferr del Gruppo F.S.

Le imprese costituenti l'Associazione temporanea impresa con mandataria capogruppo CO.GE.I. hanno costituito per la sola gestione operativa dei cantieri la Società consortile FIREM, che non ha alcun rapporto contrattuale con le F.S.; i rapporti contrattuali sono tenuti solo con la Società CO.GE.I. mentre le fatturazioni sono effet-

tuate da ciascuna delle imprese dell'Associazione temporanea per la quota di competenza.

L'andamento dei lavori si è svolto con i seguenti affidamenti:

1987 tratto di viadotto Firenze di 1.250 metri (eseguito);

1988 preforo pilota di 2.800 metri per indagine conoscitiva dell'ammasso roccioso della galleria Bellosguardo a Lastra e a Signa (eseguito);

1991 opere preliminari ed espropri dell'impianto di Osmannoro (tuttora in corso);

1991 galleria Bellosguardo per 3.700 metri e San Vito per 1.900 metri (tuttora in corso);

1995 completamento del viadotto Firenze per 1.100 metri (in corso).

Circa l'avanzamento delle opere in corso risulta che:

i lavori in galleria su tre fronti di scavo sono stati eseguiti per metri 3.440;

i lavori al viadotto Firenze sono stati eseguiti per il 38 per cento delle fondazioni, per il 15 per cento delle opere in elevazione e per il 18 per cento delle opere complementari;

per i lavori preliminari dell'impianto di Osmannoro è stato eseguito il rilevato e le prime opere di difesa idraulica; le procedure per il pagamento delle indennità di esproprio sono in ritardo.

Poiché il Concessionario non è in regola con i versamenti degli importi previdenziali ed assicurativi previsti per il personale dipendente, l'Ufficio di vigilanza F.S., nel maggio 1996, ha intimato di rimuovere le insolvenze.

La richiesta delle F.S. agli enti previdenziali di conoscere la situazione aggiornata contributiva dell'impresa CO.GE.I., a tutt'oggi, è stata soddisfatta dalla Cassa Edile che vanta un credito nei confronti della medesima di 265 milioni di lire.

Inoltre, da indagini ufficiose è risultato che il Concessionario ha un debito verso i fornitori di alcuni miliardi.

Poiché l'andamento dei lavori subiva ritardi e/o fermi non giustificati, l'Ufficio di vigilanza, nell'agosto 1996, faceva presente che il perdurare della situazione avrebbe comportato la revoca delle autorizzazioni rilasciate.

Tenuto conto della socialità dell'opera e della presenza di circa 100 posti di lavoro, le F.S. hanno valutato tuttavia di promuovere una ripresa dei lavori in quanto l'impresa, al rientro dalle ferie estive, li aveva sospesi. La Società F.S. ha, inoltre, valutato che una rescissione del contratto comporterebbe sicuramente un lungo e costoso contenzioso, nonché il fermo dei cantieri per più di un anno, dovendo procedere ad una rimozione forzata delle attrezzature della CO.GE.I. e ad un riappalto delle opere con gara a procedura comunitaria.

Risulta che il 18 novembre 1996 i lavori sono stati ripresi nei cantieri, seppur in pendenza di richiesta da parte del Concessionario di definire transattivamente le riserve presentate alle F.S. e di trattare con le organizzazioni sindacali le questioni relative alle maestranze.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CANGEMI. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:

l'ufficio postale di Realmonte (Agrigento) è ubicato in locali angusti e caratterizzati da una situazione igienico-sanitaria assai precaria;

queste condizioni non solo non consentono di assicurare a un'utenza molto vasta un servizio adeguato ma non rispondono a fondamentali esigenze di tutela della sicurezza e della salute di chi si trova nell'ufficio;

il sindacato di categoria ha inviato un esposto denuncia alla procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento

ed ha invitato i lavoratori ad astenersi dal servizio a partire dal 30 aprile 1997 —:

quali iniziative immediate intenda assumere al fine di assicurare la funzionalità dell'ufficio postale di Realmonte ed adeguate condizioni di lavoro per gli operatori. (4-09486)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'Ente poste, interessato in merito a quanto rappresentato dalla S.V. on.le nell'interrogazione parlamentare in esame, ha informato che sono stati reperiti altri locali idonei ad ospitare l'Agenzia p.t. di Realmonte (Agrigento) ed è stato elaborato un progetto per adattare detti locali alle esigenze dei servizi p.t.*

L'Ente poste assicura che la questione dell'Agenzia p.t. di Realmonte è seguita con attenzione e ritiene che potrà trovare soluzione nei tempi tecnici strettamente necessari all'esecuzione delle opere sopra citate.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

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

in data 14 luglio 1996, presso il Palazzo del Te di Mantova, si è svolta una manifestazione alla quale hanno partecipato la maggioranza dei sindaci e degli amministratori della provincia di Mantova;

tale manifestazione, come sottolineato da Carlo Brambilla su *l'Unità* del 15 luglio 1996, ha visto l'intervento del sindaco di Mantova Gianfranco Burchiellaro «contro le spinte secessioniste della Lega nord»;

come documentato dalle numerose riprese televisive, a tale manifestazione erano presenti i gonfaloni dei comuni sorretti da dipendenti del corpo dei vigili urbani —:

se intenda verificare se in tale manifestazione, espressamente organizzata contro la politica di indipendenza intrapresa dalla Lega nord, siano stati utilizzati im-

propriamente i dipendenti delle amministrazioni comunali che vi hanno partecipato;

se, preso atto della carenza strutturale negli organici nelle amministrazioni pubbliche della Padania, l'impiego di pubblici dipendenti in manifestazioni politiche, per lo più marcatamente dirette a ledere ed offendere un movimento politico che vanta una cospicua rappresentanza nel Parlamento italiano, possa venire tollerata dal suo Ministero. (4-02130)

RISPOSTA. — *Alla manifestazione, cui fa riferimento la S.V. che ha visto l'adesione di quasi tutti i comuni della provincia ad eccezione di quelli amministrati da una giunta della Lega Nord, hanno presenziato circa 50 sindaci, di cui 32 accompagnati dal gonfalone comunale, retto da un vigile urbano.*

A tale proposito si precisa che la legge n. 81 del 15.10.1993 all'articolo 12 attribuisce al sindaco la gestione dell'attività di servizio del personale comunale comprese le funzioni di rappresentanza, specificamente demandate ai membri dei vari Corpi di Polizia Municipale.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

CAVANNA SCIREA, STRADELLA, MAMMOLA, ROSSO, ARMOSINO, BURANI PROCACCINI, PALUMBO e ARACU.
— *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

i rapporti tra la s.p.a. Aeroporto di Cuneo e il Ministero dei trasporti sono regolamentati da una convenzione provvisoria di gestione di durata annuale stipulata l'8 luglio 1980 e rinnovata tacitamente per 16 anni;

tale stato di fatto ha comportato per la s.p.a. pesanti costi di gestione per manutenzione beni non oggetto di concessione, contrariamente a quanto avvenuto per altre società analoghe;

fin dal 1991 la s.p.a. chiede a Civilavia il riconoscimento di un trattamento conforme a quanto in uso sugli altri aeroporti;

Civilavia nulla ha risposto, fino a che, nell'agosto del 1995, la s.p.a. ha emesso le fatture relative ai lavori effettuati per conto di Civilavia dal 1986 in poi;

a seguito del ricevimento delle fatture, sono intercorsi lettere ed incontri in contraddittorio tra le parti, che ad oggi non hanno prodotto alcun risultato concreto;

a fronte di un arricchimento di un patrimonio di Civilavia conseguente agli sforzi compiuti negli anni dagli enti locali pubblici ed economici, oltre che da privati, non vi è mai stato da parte di Civilavia alcun investimento per la realizzazione delle strutture che hanno trasformato una aviosuperficie in un aeroporto aperto al traffico strumentale notturno, in grado di svolgere il ruolo di alternato al principale aeroporto di Torino;

pur in assenza di investimenti sia per strutture che per manutenzione, Civilavia incassa i diritti di legge su tutto il traffico operante sull'aeroporto di Cuneo, ivi compresi quei diritti che in presenza di una concessione non precaria andrebbero alla società di gestione;

la s.p.a. si trova a non poter disporre neanche della aviorimessa costruita a proprie cure e spese per il rimessaggio degli aeromobili di terzi, in quanto la convenzione provvisoria di gestione datata 8 luglio 1980, non specifica la destinazione d'uso di tale manufatto, pur essendo evidente che tale destinazione è contenuta implicitamente nel termine autorimessa —:

se non ritenga opportuno sollecitare ai competenti uffici di Civilavia un atteggiamento, nei confronti della s.p.a. Aeroporto di Cuneo, in linea con quanto in uso sulle altre realtà aeroportuali, in tempi utili per far sì che la società, terminate le proprie risorse, non sia costretta a sospendere la gestione dei vari servizi, con conseguente perdita occupazionale di circa

cento addetti tra personale diretto ed indotto a vario titolo impiegato sullo scalo, e privi una regione ad alta potenzialità economica dell'unico aeroporto in grado di sopperire alla mancata operatività, anche temporanea del principale aeroporto regionale. (4-01169)

RISPOSTA. — La Società Aeroporto di Cuneo ha in concessione provvisoria alcuni beni demaniali ai fini dell'espletamento dei principali servizi aeroportuali sia attivi sia passivi.

Il provvedimento che disciplina tale concessione è stato emanato il 7 luglio 1980 in adesione alla formale richiesta della Società presentata nel marzo dello stesso anno.

La concessione, inizialmente di durata annuale, è stata prorogata con provvedimento datato 2 novembre 1981 fino all'entrata in vigore della convenzione ventennale, che attualmente è all'esame del Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Non appena pervenuto il parere, si provvederà alla stipula definitiva della Convenzione che unitamente al decreto approvativo, sarà trasmessa agli Organi di controllo per la registrazione.

Per ciò che concerne il rimborso di oneri per prestazioni effettuate dalla Società Aeroporti di Cuneo si fa presente quanto segue.

Nel corso del 1995 la Società ha chiesto il pagamento di fatture — relativamente al periodo 1985-1994 — per un importo di circa 3 miliardi per interventi manutentivi effettuati su beni demaniali che non formano oggetto di concessione.

D'altra parte il provvedimento di concessione disciplina le prestazioni in argomento in quanto prevede l'impegno da parte della stessa Società di provvedere alla vigilanza dell'intero sedime aeroportuale ed alla manutenzione della pista, del raccordo e del piazzale di sosta degli aeromobili, impegno assunto dalla Società fin dalla presentazione dell'istanza con la quale richiedeva in via anticipata la concessione.

A fronte delle motivazioni addotte dalla Società di gestione a sostegno delle proprie richieste creditorie, si è ritenuto opportuno acquisire il parere dell'Avvocatura dello

Stato sull'interpretazione delle clausole contenute nell'atto di concessione. Tale parere non è ancora pervenuto; nel frattempo la Società ha citato in giudizio l'Amministrazione.

In merito alla disparità di trattamento rispetto ad altre Società di gestione aeroportuale, occorre sottolineare che ogni rapporto di concessione tra lo Stato e gli Enti di gestione viene definito con singolo provvedimento che tiene conto della specificità della realtà aeroportuale.

Lo sviluppo dello scalo cuneese, sotto l'aspetto del traffico commerciale, risente della relativa vicinanza degli aeroporti di Nizza, Genova e Torino che, in termini di mercato aereo, hanno una più alta capacità attrattiva.

Inoltre lo scalo in questione non ha potuto giovare del contributo ex lege n. 351/1995 (articolo 1, commi 5 e 5 bis) in quanto l'erogazione di tale contributo è subordinata alle seguenti condizioni:

a) l'individuazione, nell'ambito del piano di investimenti di cui all'articolo 1, comma 2, della citata legge, degli aeroporti di rilevante interesse sociale e turistico con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri;

b) la presentazione, da parte dell'ente di gestione, di un programma per il conseguimento dell'equilibrio economico della gestione entro il quinto anno successivo all'erogazione del contributo;

c) la disponibilità dei fondi costituiti dai proventi versati dalle Società di gestione, previste dall'articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993, a titolo di canone per la gestione aeroportuale da affidare ai sensi dell'articolo 1, comma 1 quater, della legge n. 315/1995.

Tali condizioni non si sono verificate, ma in seguito, il possibile sviluppo commerciale dell'aeroporto di Cuneo potrà essere inserito nell'ambito di una ridefinizione complessiva dell'offerta di voli sul Nord Italia.

Inoltre è in via di definizione il decreto interministeriale Trasporti-Tesoro per la

costituzione delle società ex articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993, che consentirà la concessione degli aeroporti di cui all'articolo 1, comma 1 quater della legge n. 351/1995, la riscossione dei canoni e l'erogazione dei contributi ex articolo 1, comma 5, della citata legge n. 351.

Circa la determinazione dei canoni, il relativo decreto interministeriale risulta essere stato elaborato in bozza da un gruppo di lavoro costituito da funzionari dei Ministeri dei Trasporti e della Navigazione e delle Finanze ed è ancora in fase di studio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CAVANNA SCIREA, DELFINO, ARACU, STRADELLA, MAMMOLA, TARDITI e LAVAGNINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

in data 1° ottobre 1996 a causa di lavori e di condizioni meteorologiche non ottimali, l'aeroporto di Torino-Caselle è stato inoperativo pressoché per tutta la mattina;

i voli sono stati dirottati sugli aeroporti di Milano Malpensa, Genova e Bergamo;

la stessa cosa si è verificata dopo l'incidente aereo dell'8 ottobre 1996 —:

come mai l'Alitalia, nonostante la società aeroporto di Cuneo-Levaldigi abbia ripetutamente inviato nel tempo ai competenti uffici di Alitalia stessa tutta la documentazione necessaria a dimostrare la capacità di ospitare gli aeroplani delle compagnie normalmente impiegati per i voli su Torino-Caselle, continui a non utilizzare lo scalo di Cuneo con conseguente maggior disagio per i passeggeri e maggior costo per la compagnia stessa. (4-04086)

RISPOSTA. — Tutte le Compagnie aeree indicano nel piano di volo, un aeroporto alternativo da utilizzare qualora le condi-

zioni meteorologiche o altri fattori rendano impossibile il raggiungimento dello scalo previsto.

Nell'individuazione dell'aeroporto alternativo le compagnie prendono in considerazione sia l'idoneità tecnico-operativa dello scalo (piste, categoria antincendio, sistema I.L.S.) sia l'esistenza di strutture in grado di offrire adeguati servizi di assistenza ai passeggeri.

Sulle basi di tali considerazioni la società Alitalia nella scelta dell'aeroporto alternativo di Torino-Caselle, ha ritenuto di non poter prendere in considerazione lo scalo di Cuneo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CHIAPPORI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

da informazioni ricevute, risulterebbe che la signora Donatella Di Rosa, nota a tutti per le vicende giudiziarie di cui è stata protagonista di recente, abbia un rapporto di collaborazione professionale con le ferrovie dello Stato spa o con sue società collegate;

se corrisponda a verità quanto sopra riportato e, in caso positivo, se intenda fornire informazioni dettagliate: *a)* sul tipo di collaborazione svolta; *b)* sull'ammontare del compenso percepito; *c)* sulla data di inizio della collaborazione; *d)* su quali siano state le doti professionali per cui si è ritenuto necessario iniziare la suddetta collaborazione. (4-05354)

RISPOSTA. — *La F.s. S.p.A. riferisce che la Signora Donatella Di Rosa non risulta abbia rapporti di collaborazione o di lavoro subordinato con la Società né con le proprie società collegate.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CIAPUSCI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

l'Epi, nel contratto di programma, all'articolo 5 si impegna a programmare la gestione secondo una politica di contenimento dei costi di assoluto rigore e tale da assicurare una decisa accelerazione del percorso di risanamento economico e finanziario avviato, in connessione con gli obiettivi più generali del risanamento dei conti pubblici;

in tale quadro l'Epi è tenuto a presentare entro il 31 marzo 1997, ai sensi dell'articolo 2, comma 25, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, un'indicazione analitica dei provvedimenti ritenuti in concreto necessari per l'effettivo riassetto dell'azienda e la modalità della loro realizzazione;

il contratto di programma per l'anno 1996 valuta la compensazione di ben quarantadue uffici nella provincia di Sondrio;

sussiste preoccupazione in merito alla ventilata soppressione di questi uffici postali;

l'attuazione del provvedimento verrebbe a creare ulteriori difficoltà alla popolazione, soprattutto anziana, residente in zone di montagna, dove l'ufficio postale, oltre ad erogare le pensioni, incamerare depositi e ad effettuare pagamenti attraverso conti correnti, svolge una funzione sociale importante;

fatta propria la profonda preoccupazione dell'intera popolazione valtellinese per la possibilità che questi uffici postali vengano soppressi, se intenda trovare soluzioni alternative sul piano del contenimento dei costi, mantenendo le attuali condizioni di servizio e quindi l'esercizio degli uffici postali. (4-08772)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 2, comma 23, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 l'ente Poste Italiane ha presentato un « piano di impresa » per gli anni 1997-1990 nel quale vengono prefigurate le alternative possibili per raggiungere l'obiettivo indicato dalla stessa legge, che è*

quello di arrivare alla trasformazione dell'ente medesimo in società per azioni entro il 1997.

Tale piano pone, come presupposto per il raggiungimento degli obiettivi, la netta separazione tra i contenuti imprenditoriali dell'attività postale e i contenuti sociali propri del servizio pubblico come, del resto, è previsto dalla citata legge n. 662/1996.

Ne discende che l'onere improprio legato allo svolgimento del servizio universale deve essere assunto dalla collettività e, a tale proposito, il piano triennale, nell'indicare i provvedimenti ritenuti necessari al riassetto dell'azienda, prospetta tre diverse ipotesi alternative per raggiungere l'obiettivo finale dell'equilibrio finanziario e la contemporanea efficienza dei servizi.

Le possibilità indicate sono: l'assunzione diretta in via compensativa degli oneri in capo al bilancio dello Stato, un meccanismo di riequilibrio tariffario a favore dell'ente (a parziale compensazione degli oneri in questione) o, infine, il ridimensionamento dell'area di distribuzione finale.

Considerato che il decreto-legge n. 79/1997 ha autorizzato l'ente a rideterminare in aumento le tariffe dei servizi postali e di bancoposta entro il limite massimo del 10 per cento dei proventi, sembra aver implicitamente indicato come percorribile la seconda ipotesi.

Nel suddetto contesto il documento propone una propria maggiore presenza sul mercato ed un'offerta ancora più diversificata di servizi per venire incontro alle esigenze dell'utenza: ne deriva che non rientra nella strategia perseguita dal ripetuto ente la contrazione dei propri punti di esercizio.

Per quanto sopra si può affermare che le notizie riguardanti la presunta volontà di procedere alla chiusura di uffici postali risultano prive di fondamento.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

COLA e MIRAGLIA DEL GIUDICE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che:

con il decreto del Presidente della Repubblica 20 gennaio 1988, attuando il concetto di decentramento territoriale dei servizi della pubblica amministrazione, si dà il via al progetto di suddivisione in uffici circoscrizionali delle direzioni provinciali del tesoro delle quattro città più importanti d'Italia: Roma, Milano, Napoli e Torino;

la Direzione di Napoli, dopo varie trattative tra parti sindacali ed Amministrazione, attua tale decentramento a partire dal 1° gennaio 1993;

già prima del decentramento circoscrizionale, la Direzione di Napoli (caso unico) aveva la sede degli uffici suddivisa tra due stabili diversi: uno situato in via Cintia al Portico San Paolo, e l'altro in via Marittima, nella ex caserma Bianchini, in condominio con la sede del I Ufficio Iva di Napoli;

tale atipica condizione, realizzatasi grazie a discutibili accordi tra Direzione e sindacati agli inizi degli anni 1980, vedeva accontentati nelle loro richieste da una parte i sostenitori della localizzazione della sede in prossimità del centro di Napoli (con la individuazione dell'ex caserma Bianchini, i cui costi di ristrutturazione ammontano a decine di miliardi), e, dall'altra, gli « irriducibili » sostenitori del mantenimento della sede nel decentrato e mal collegato Portico San Paolo (dove veniva mantenuto — nonostante la scelta della sede demaniale dell'ex caserma Bianchini — il fitto di alcuni piani di uno stabile privato che era la sede iniziale di tutta la Direzione);

la istituzione delle Circostrizioni territoriali, almeno sulla carta, avrebbe in tal modo sanato l'atipicità della doppia sede della Dpt di Napoli;

tuttavia, oggi, a quattro anni dalla attuazione delle disposizioni normative sul decentramento circoscrizionale, emergono chiaramente le gravi incongruenze e le difficoltà connesse alla cattiva localizzazione territoriale dei due Uffici, in quanto gravemente carenti quanto a risponderne

delle norme sulla sicurezza del lavoro (decreto-legge n. 624 del 1994) per adeguarsi alle quali sono previste enormi spese;

in particolare, la sede in affitto sita in Portico San Paolo risulta ormai inadeguata ad ospitare tutti gli impiegati previsti in organico (in molti ambienti di lavoro si contano dalle cinque alle sei persone nella stessa stanza), in spregio alle più elementari norme di sicurezza;

inoltre, la succitata sede è troppo lontana dalle direttrici di traffico, risultando, in tal modo, poco fruibile per l'utenza e difficilmente raggiungibile dallo stesso personale;

la sede in via Marittima, ex caserma Bianchini, invece, necessiterebbe di interventi di adeguamento alle norme di sicurezza del lavoro con costi elevatissimi, ma, essendo un edificio di grande rilevanza storica soggetto a svincolo del Provveditorato alle opere pubbliche, tali interventi non potranno mai essere di grande respiro —:

per quale motivo, pur avendo l'Amministrazione individuato una valida alternativa alla sede del Portico San Paolo nel moderno stabile di via Diocleziano 107 (ex Ice Snei) ed avendo avviato una trattativa per la sua acquisizione, non si diano disposizioni in proposito per consentire l'immediato trasferimento del II Ufficio circoscrizionale della Dpt e garantire, quindi: a) una reale fruibilità dei servizi per l'utenza ed il personale; b) rispetto delle norme di legge in materia di sicurezza dei lavoratori; c) un notevole risparmio per il fitto dei nuovi locali in quanto si parla di una spesa di circa 984 milioni l'anno contro il miliardo e 200 milioni ed oltre spesi annualmente per la inadeguata sede di Portico San Paolo;

se non ritengano opportuno individuare tempestivamente una valida alternativa alla sede del I Ufficio circoscrizionale che, pur sito in uno stabile di proprietà del demanio dello Stato, risulta di gestione estremamente costosa a causa dei continui interventi di manutenzione straordinaria;

se non ritengano che quanto sollecitato, sia da considerare improcrastinabile: a) per eliminare ulteriori danni alla pubblica amministrazione; b) per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica; c) per garantire un migliore servizio pubblico; d) per consentire al personale di operare in ambienti salubri e sicuri nel rispetto delle normative dell'Unione europea. (4-07616)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto con la quale, nell'evidenziare l'inadeguatezza delle due sedi della Direzione provinciale del Tesoro di Napoli, con particolare riferimento a quella del II Ufficio circoscrizionale ubicato nello stabile di Via Cinthia, is.25, si chiede di conoscere i motivi che non consentono l'immediato trasferimento di tale Ufficio, tenuto conto che l'Amministrazione ha individuato una valida alternativa all'edificio di Via Cinthia nel più moderno stabile di Via Diocleziano n. 107.

Al riguardo, si fa presente che la Direzione Generale dei Servizi Periferici, anche in considerazione delle motivazioni rappresentate dal Direttore provinciale del Tesoro di Napoli, analoghe a quelle espresse nell'interrogazione, con nota del 27 marzo 1995 ha autorizzato l'attivazione delle procedure per la locazione dello stabile sito in Via Diocleziano n. 107, più rispondente alle esigenze degli utenti ed alle necessità dell'Ufficio.

Allo stato attuale, l'istruttoria per la locazione è in fase conclusiva, in quanto il Comune ha dichiarato la compatibilità con la destinazione d'uso e l'Ufficio Tecnico Erariale ha convenuto sulla congruità del canone di locazione, stabilito in lire 984.000.000 annuali, I.V.A. esclusa.

L'iter procedurale prevede ora che la Direzione generale dei Servizi Periferici, ottenuto il nulla osta alla spesa da parte della Direzione centrale del Demanio, alla quale, in data 16 aprile 1997, è stata trasmessa la documentazione, invii il progetto di contratto al Consiglio di Stato per l'acquisizione del prescritto parere.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pennacchi.

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

la Snam è intenzionata a procedere alla realizzazione di un impianto di rigassificazione del gas metano nel comune di Monfalcone (Gorizia);

connesso al funzionamento dell'impianto si prevede il transito nell'area dell'alto Adriatico di circa duecento navi metaniere all'anno, di rilevante stazza e di difficile manovrabilità;

tali navi si troverebbero ad operare nell'ambito del golfo di Trieste, già interessato dai traffici di navi di tutti i tipi — dalle super-petroliere a quelle mercantili, ai traghetti passeggeri — facenti scalo nei porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, nonché — soprattutto, nella stagione estiva — da una rilevante presenza di imbarcazioni da diporto, italiane e straniere;

in caso di incidente — e, segnatamente, di incendi — gli esperti ipotizzano delle vere e proprie catastrofi, in considerazione delle particolari condizioni ambientali dell'area ove verrebbe ad insediarsi il terminale, caratterizzata da acque basse, anguste e frequentemente esposte ai venti fortissimi (bora);

in prossimità del previsto terminale sono, inoltre, presenti insediamenti turistici balneari molto frequentati — Grado, Lignano Sabbiadoro, Bibione — oltre ad ambiti di rilevante pregio ambientale e paesaggistico, quali il parco della Cuna, zona lagunare protetta dall'Unione europea, la baia di Sistiana, il castello di Duino ed il parco del Timavo con le sue risorgive —:

se sia al corrente della prevista realizzazione del terminale metanifero Snam di Monfalcone, ed eventualmente se abbia espresso valutazioni in ordine alla compatibilità della presenza delle navi metaniere con il traffico che già interessa il golfo di Trieste;

se gli attuali sistemi di sicurezza e controllo della navigazione nell'area del

golfo di Trieste e lungo l'intero mare Adriatico siano in grado di assicurare la tutela della costa e dell'ecosistema marino dagli incidenti delle navi metaniere.

(4-03290)

RISPOSTA. — *Si riferisce che l'istanza presentata dalla Società SNAM in data 25 aprile 1996 presso la Capitaneria di porto di Monfalcone per ottenere una concessione demaniale marittima cinquantennale allo scopo di realizzare un terminal di ricezione con impianto di rigassificazione di gas naturale liquefatto (G.N.L.), è stata presa in esame nella conferenza dei servizi tenutasi il 10 maggio 1996 presso il Ministero dell'industria, commercio e artigianato; in quella sede, valutati i vari aspetti della questione, non essendo stato possibile esprimere una volontà definitiva, la seduta è stata rimandata al successivo mese di settembre.*

Con successiva istanza del 21 maggio 1996 la SNAM ha chiesto l'anticipata occupazione dell'area in argomento — ai sensi dell'articolo 35 del Regolamento della navigazione marittima — adducendo l'urgenza di assicurare l'approvvigionamento di gas naturale alle centrali ENEL, come previsto dagli accordi internazionali stipulati dal predetto Ente.

L'Amministrazione il 3 giugno 1996 autorizzava l'espletamento dell'istruttoria di rito e l'anticipata occupazione, in caso di esito favorevole.

Poiché a seguito di un referendum popolare, avvenuto nel mese di settembre, la cittadinanza di Monfalcone esprimeva il proprio dissenso alla realizzazione dell'impianto succitato, la Società SNAM ha conseguentemente chiuso i propri uffici e l'iniziativa non ha più avuto un seguito.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

COLLAVINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

la legge 28 gennaio 1994, n. 84, all'articolo 4, prevede la ripartizione dei porti marittimi nazionali in due categorie,

la seconda delle quali ulteriormente specificata in tre diverse classi, a seconda della rilevanza economica internazionale, nazionale o regionale e interregionale;

il Ministero dei trasporti e della navigazione intende comprendere il porto di Monfalcone (Gorizia) fra quelli inseriti nella categoria seconda, classe terza, cioè di rilevanza regionale;

tale classificazione, se confermata, risulterebbe estremamente riduttiva per lo scalo marittimo isontino, che dispone già di banchine ed aree sufficientemente infrastrutturate — ed in fase di ulteriore potenziamento — nonché di ottimi collegamenti ferroviari e stradali, oltre che fortemente penalizzante alla luce dell'evoluzione politica e socio-economica dei paesi dell'Europa centro-orientale — naturale bacino d'utenza per i porti dell'alto Adriatico — che ne potrebbe ulteriormente incrementare le attività estero per estero;

contro tale ventilata decisione già talune qualificante istanze istituzionali ed economiche, locali e regionali, hanno manifestato la propria assoluta contrarietà, anche in relazione alla difficile fase congiunturale, sul piano economico ed occupazionale, attraversata dalla provincia di Gorizia, e della crescente aggressività commerciale manifestata dai porti delle vicine Repubbliche di Slovenia e Croazia —:

se intenda rivedere gli indicatori quantitativi, strutturali e funzionali che hanno determinato la ripartizione dei porti marittimi nazionali affinché venga consentita una più fedele valutazione della specifica realtà e potenzialità di sviluppo di ciascuno;

se intenda promuovere un confronto con le autorità locali e regionali affinché venga riconsiderata la classificazione del porto di Monfalcone, in relazione sia agli impegni ripetutamente assunti dal Governo nel senso del sostegno alla valorizzazione del ruolo internazionale del Friuli-Venezia Giulia nella rete dei traffici internazionali, sia alle esigenze di sostegno all'economia della provincia di Gorizia. (4-04785)

RISPOSTA. — *L'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevede la ripartizione dei porti marittimi nazionali in due categorie: categoria I, porti o specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; categoria II, porti o specifiche aree portuali che hanno funzioni a) commerciale; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri; d) peschereccia; e) turistica e da diporto.*

I porti della categoria II vanno a loro volta suddivisi in tre diverse classi, di « rilevanza economica » internazionale, nazionale, regionale e interregionale.

Sempre l'articolo 4, al comma 4, prevede che, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sono determinate le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti delle classi I, II e III, nonché l'attribuzione di ogni porto marittimo alla rispettiva classe.

Al fine di determinare le suddette caratteristiche la norma indica doversi far riferimento « all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale ». L'inserimento di un porto in una delle tre classi della II categoria sembrerebbe pertanto conseguenza dell'individuazione dell'hinterland e dell'avanmare, tanto attuali quanto futuri, di ciascuno scalo marittimo.

La legge suggerisce, peraltro, i criteri di massima ai quali far riferimento per l'individuazione del bacino di utenza (attuale e potenziale):

entità del traffico globale e delle rispettive componenti;

caratteristiche funzionali degli impianti e delle attrezzature per il traffico delle merci e dei passeggeri e per l'assistenza delle navi;

collegamenti con l'entroterra.

Considerato peraltro che i porti sono comunque aperti al traffico di qualsiasi provenienza, ed operano in un contesto altamente concorrenziale, si è dovuto tener conto:

delle caratteristiche dell'Italia quale paese importatore, in particolare di materie prime;

della prevalenza della modalità marittima per l'importazione di materie prime

energetiche e per l'esportazione dei prodotti finiti;

dello sviluppo crescente dell'uso dei contenitori, in particolare sulle rotte transoceaniche e sulle rotte medio-lunghe e della tendenza al gigantismo delle navi porta-contenitori;

della convenienza economica del trasporto combinato nave-camion sulle tratte marittime di media lunghezza, anche di cabotaggio, nonché delle indicazioni programmatiche di settore che assumono quali priorità strategiche l'ottimizzazione degli scambi interni ed il riequilibrio del trasporto interno attraverso il potenziamento della modalità marittima rispetto a quella stradale e ferroviaria, più onerose in termini di costi economici e di impatti sociali ed ambientali;

dell'importanza della connessione tra i porti e le reti di trasporto terrestre, al fine dello sviluppo del trasporto intermodale e dell'offerta di trasporti « da porta a porta »;

della rilevanza crescente dell'automatizzazione delle attività portuali;

della connessione tra le caratteristiche strutturali dei porti e la capacità di attrarre traffico;

della valenza dei servizi portuali anche ai fini della sicurezza dei traffici.

Sulla base di tali elementi si sono individuati indicatori quantitativi, funzionali e strutturali rappresentativi della rilevanza dei porti nel sistema nazionale e nel quadro internazionale.

Sono stati poi adottati, quali indicatori della rilevanza economica internazionale di un porto, i seguenti indici quantitativi:

volume di traffico merci globale, con una soglia di 10 milioni di tonnellate (a fronte di un movimento complessivo nazionale di 400 milioni di tonnellate);

volume di traffico merci (in complesso ed al netto dei prodotti petroliferi) in navigazione internazionale, con una soglia di 5 milioni di tonnellate;

*volume delle merci esportate via mare;
numero dei contenitori TEU;*

numero e tonnellaggio delle navi arrivate da porti esteri;

numero dei passeggeri arrivati e partiti da porti esteri.

Per l'applicazione di tali indicatori ai singoli porti si è fatto riferimento ai dati statistici del trasporto marittimo nei porti italiani rilevati dall'ISTAT, prendendo in considerazione non un unico anno, bensì un triennio per eliminare picchi o flessioni anomale.

Quali indicatori strutturali sono stati scelti:

la disponibilità di banchine o punti di ormeggio per naviglio specializzato per il trasporto di vari tipi di merce (RO-RO, merci in colli - containers -, rinfuse solide e liquide) e di passeggeri su rotte internazionali;

la disponibilità di idonee attrezzature per l'imbarco e di aree a terra per il deposito di tali merci e per la sosta dei passeggeri;

l'esistenza di connessioni tra il porto ed i corridoi plurimodali (direttrici terrestri) ed eventuali interporti.

Quali indicatori funzionali di un porto sono stati scelti, come indici rappresentativi, la disponibilità dei servizi di supporto alla nave (pilotaggio, rimorchio, ormeggio), che come detto hanno anche valenza ai fini della sicurezza della fase portuale del trasporto, o di supporto alla merce (imprese per operazioni portuali ed altri).

La rilevanza economica internazionale viene attribuita a quei porti che dispongono di tutti gli indicatori funzionali e di un determinato numero di quelli quantitativi e strutturali.

Anche per l'individuazione dei porti di rilevanza economica nazionale è stato assunto il criterio della combinata disponibilità di indicatori quantitativi, strutturali e funzionali, assumendo però indici diversi o meno selettivi rispetto a quelli indicati per la II categoria, I classe. Ciò, fermo restando

che anche questi porti, a motivo della loro natura di struttura aperta a qualsiasi tipo di traffico, concorrono all'interscambio dell'Italia con l'estero, anche se in misura meno rilevante dei precedenti, e considerato che i traffici marittimi di medio raggio, svolgono indispensabili funzioni di supporto per la coesione economica e sociale, per la capillare distribuzione nel territorio di flussi di merce transoceanici, per il completamento del ciclo di trasporto « da porta a porta », per la continuità territoriale.

Si è previsto di attribuire la rilevanza economica nazionale, di iscrivere cioè nella II classe, i porti che, sulla base di particolari indici di traffico, assicurano la continuità con le grandi isole.

È altresì prevista l'attribuzione della predetta classe:

per i porti in cui è istituita l'Autorità Portuale di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, atteso che la previsione legislativa di creare in quegli scali un nuovo specifico soggetto pubblico costituisce implicito riconoscimento della rilevanza del porto e considerato altresì che il medesimo articolo 6, al comma 8, prevede esplicitamente la possibilità di istituire Autorità Portuali solo nei porti della categoria II, classi I e II;

per i porti che, pur avendo strutture e servizi corrispondenti a quelli richiesti per la classificazione di rilevanza economica nazionale, non hanno ancora sviluppato traffici adeguati, poiché realizzati solo recentemente ma fanno prevedere il raggiungimento dell'obiettivo quantitativo in quanto esiste un progetto di utilizzazione, per la cui attuazione sono già state rilasciate le necessarie autorizzazioni.

Per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale non si prevede alcun indice di individuazione e pertanto si è adottato il criterio della residualità.

Nella III classe sono stati inclusi anche taluni porti in via di ultimazione che sulla base di quanto fatto presente dalle Autorità Marittime, risultano utilizzati pur con talune limitazioni o solo durante alcuni periodi dell'anno, nonché i porti ad esclusiva

funzione turistica e da diporto anche se realizzata in regime di concessione.

Sulla base dei criteri sopra esposti il porto di Monfalcone sarà inserito nella categoria II, classe III, fra i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

Va infine rilevato che la classificazione secondo la legge 84/1994 non è una mera sostituzione od aggiornamento della classificazione prevista dal T.U. sui porti, spiagge e fari approvato con R.D. 2 aprile 1885, n. 3095, ma è una nuova lettura della realtà portuale nazionale in base all'attuale configurazione qualitativa e quantitativa dei traffici (merci, passeggeri e navi), delle strutture portuali, degli operatori del trasporto marittimo e non e della collocazione o rilevanza dei porti nel contesto economico internazionale, nazionale o regionale.

L'inserimento di un porto tra quelli di rilevanza economica, regionale o nazionale, anziché internazionale, non può in alcun modo essere interpretata come negazione della importanza di quello scalo, né può incidere sulle sue possibilità di sviluppo e tanto meno sulle capacità e potenzialità delle aziende che vi operano.

Anzi, queste ultime, ove in grado di generare nuovi traffici ed incrementare quelli già esistenti, possono creare le condizioni per una possibile revisione della classificazione attribuita al porto.

Parimenti non si ravvisa l'incidenza della classificazione del porto su aziende del settore delle costruzioni navali che, sia pure operanti in ambito portuale, non possono qualificarsi come imprese del settore portuale, ma come aziende del settore dell'industria marittima.

Si fa presente, infine che allo stato attuale, non può ancora farsi riferimento ad una nuova classificazione ma solo all'ipotesi di una nuova classificazione, atteso che la procedura di cui all'articolo 4 della legge 84/1994 non si è ancora conclusa.

Nel frattempo, l'Amministrazione ha avviato le necessarie verifiche intese a valutare il possibile inserimento tra i diversi parametri che concorrono alla classificazione di un porto, anche quello delle potenzialità e la

funzione industriale marittima (cantieri di costruzione, bacini di carenaggio, etc.).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

COLUCCI. — *Ai Ministri dell'interno, di grazie e giustizia e dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

la commissione amministratrice del consorzio Atacs — Azienda trasporti pubblici di Salerno e provincia — composta dal presidente e da sei componenti, viene eletta dall'assemblea generale fuori dal suo seno (articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 e articolo 5 del regolamento speciale);

i componenti della commissione amministratrice restano in carica fino all'insediamento dei loro successori (articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 e articolo 8 del regolamento speciale) e cessano dalla carica (articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 902) per morte, decadenza o per dimissioni;

gli articoli 74 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 del 1986 e 76 e seguenti del regolamento speciale disciplinano l'istituto dello scioglimento della commissione amministratrice. Verificandosi tale ipotesi, l'amministrazione viene assunta dal presidente dell'assemblea Generale, che può delegare tali funzioni ad un vice-presidente per un periodo limitato a trenta giorni;

in date diverse (a partire dal 22 dicembre 1995 fino al 14 maggio 1996) i componenti della commissione amministratrice dell'azienda Atacs, ad eccezione di un commissario — dottor Giuseppe Cotticelli — ebbero a rassegnare le dimissioni;

nessuna norma prevede la decadenza anche del commissario non dimissionario;

l'assemblea generale del consorzio, a norma degli articoli 20 e 22 del citato decreto del Presidente della Repubblica

n. 902 del 1986 e 8 e 12 del regolamento speciale, doveva prendere atto di tali dimissioni e provvedere alla surroga dei commissari dimissionari. Peraltro, tale presa d'atto non avrebbe determinato neppure l'immediata decadenza dei commissari dimissionari, restando questi in carica per l'ordinaria amministrazione sino all'insediamento dei successori (articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica citato e 8 regolamento speciale);

invece, pur in presenza di tale precisa e puntuale normativa, l'assemblea generale, in data 27 maggio 1996, con atto deliberativo n. 40, affetto da gravi violazioni di legge e manifesta illogicità, ignorando che non tutti i componenti erano dimissionari, « prendeva atto della comunicazione del presidente circa le avvenute dimissioni della commissione amministratrice », dimissionando di fatto anche il componente non dimissionario;

pur in assenza di esplicito atto deliberativo di scioglimento della commissione amministratrice, il Presidente *pro tempore* del consorzio, dottor Giovanni Moscatiello, assumeva in proprio la gestione dell'azienda e, per giunta, contravvenendo anche all'articolo 81 del regolamento speciale ed all'articolo 74 del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 del 1986, rilasciava delega al proprio vice, geometra Cesare Marciano incompatibile ai sensi dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 del 1986 e articolo 6 del regolamento speciale, in quanto componente dell'assemblea generale del consorzio, nella qualità di sindaco di Vietri sul Mare;

pertanto, ad avviso del sottoscritto interrogante, in presenza di tali illegittimità, per i motivi innanzi evidenziati, tutti gli atti aziendali a firma del vice-Presidente del Consorzio sono da considerarsi illegittimi;

per di più, l'assemblea generale consortile, in luogo di revocare, in virtù del potere di auto-tutela, gli atti illegittimi, su proposta del Presidente, nel tentativo di porre rimedio alle macroscopiche illegitti-

mità denunziate, in data 1° luglio 1996 poneva all'ordine del giorno la modifica del regolamento speciale, che approvava con atto deliberativo n. 55, aggiungendo al regolamento stesso in violazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 del 1986, un articolo 82-bis del seguente letterale tenore: « Il presidente del consorzio, o suo delegato, assume l'amministrazione dell'azienda, qualora venga meno l'attività collegiale e gestionale e, in particolare, nelle ipotesi di dimissioni, impedimento permanente, rimozione, decadenza, decesso o sospensione di almeno la metà dei componenti della commissione amministratrice per la durata massima di mesi quattro. Tale procedura è applicabile una sola volta nelle more della ricostituzione degli organismi ordinari »;

in effetti l'Assemblea consortile ha scelto un rimedio peggiore del male, ricadendo in una illegittimità ancor più macroscopica, specialmente se si valuta la finalità di tale norma regolamentare: quella di sanare a posteriori illegittimità pregresse —:

di fronte ad una situazione di grave illegittimità, atteso anche l'esposto-denuncia inoltrato alla competente magistratura dalla professoressa Antonietta Serino, componente dell'assemblea generale consortile, quali provvedimenti intendano adottare i ministri interrogati, ciascuno per quanto di competenza;

se, in particolare, il Ministro dell'interno non ravvisi l'opportunità, anzi la necessità, di disporre, in via d'urgenza e nei limiti di sua competenza, procedure ispettive o di controllo anche attraverso la prefettura di Salerno;

se il prefetto di Salerno sia a conoscenza dei fatti evidenziati e quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare, nei limiti di sua competenza.

(4-02018)

RISPOSTA. — *L'intervento sanzionatorio, auspicato dalla S.V. non è al momento ipotizzabile.*

Il competente organo regionale di controllo, infatti, ha esaminato senza rilievi gli atti amministrativi adottati dal consorzio relativi al periodo cui fa riferimento l'interrogazione.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

con ordinanza numero 10/95 dell'Ufficio circondariale marittimo di Porto Garibaldi, nei Lidi di Comacchio (Ferrara), allora al comando del colonnello comandante Francesco Frisone, si stabiliva che il periodo di alta stagione andasse da inizio luglio a fine agosto;

con ordinanza n. 10/96 dello stesso Ufficio, attualmente al comando del tenente di vascello Mario Cento, si è invece stabilito che l'alta stagione vada dal 15 giugno al 31 agosto;

attualmente l'Ufficio circondariale sembrerebbe essersi arrogato la facoltà di modificare il numero e l'ubicazione delle postazioni di salvataggio, nonché le modalità e gli orari del servizio, anche durante la stagione balneare;

sembrerebbe che alcuni titolari di alcuni stabilimenti balneari della zona, i quali si erano recati dall'attuale comandante per esprimere le loro remore in merito a queste innovazioni, non solo non siano stati ascoltati, ma siano stati derisi o, peggio ancora, offesi —:

se non ritenga opportuno intervenire nei modi o nelle sedi adeguate affinché il comandante Cento si degni di informare almeno gli interessati, o meglio, in questo caso, i danneggiati, delle motivazioni che stanno alla base di questa ordinanza, che impone loro diversi e maggiori vincoli di operatività;

se intenda adoperarsi affinché gli stabilimenti balneari comacchiesi non vengano oberati da inutili aggravii di gestione.

(4-03653)

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

con ordinanza numero 10 del 1995 dell'ufficio circondariale marittimo di Porto Garibaldi nei Lidi di Comacchio (Ferrara), allora al comando del carabiniere Francesco Frisone, si stabiliva che il periodo di alta stagione andasse da inizio luglio a fine agosto;

con ordinanza n. 10/96 dello stesso ufficio attualmente al comando del tenente di Vascello Mario Cento, si è invece stabilito che l'alta stagione va dal 15 giugno al 31 agosto;

attualmente l'ufficio circondariale sembrerebbe essersi arrogato la facoltà di modificare il numero e l'ubicazione delle postazioni di salvataggio, nonché le modalità e gli orari del servizio, anche durante la stagione balneare;

semberebbe che alcuni titolari di alcuni stabilimenti balneari della zona, i quali si erano recati dall'attuale comandante per esprimere le loro remore in merito a queste innovazioni, non solo non siano stati ascoltati, ma siano stati derisi o peggio ancora offesi —:

se il Ministro non ritenga opportuno intervenire nei modi o nelle sedi adeguate affinché il comandante Cento si degni di informare almeno gli interessati, o meglio in questo caso i danneggiati, delle motivazioni che stanno alla base di questa ordinanza che impone loro diversi e maggiori vincoli di operatività;

se intenda adoperarsi affinché gli stabilimenti balneari comacchiesi non vengano oberati da inutili aggravii di gestione.
(4-03916)

RISPOSTA. — *Dagli accertamenti effettuati risulta che l'ordinanza, volta ad organizzare nella stagione estiva il servizio di salvataggio sulle spiagge ricadenti nella giurisdizione del circondario marittimo di porto Garibaldi, prima di essere adottata, è stata oggetto di consultazioni con gli interessati, in*

una serie di riunioni tenutesi presso l'Ufficio Circomare.

Le disposizioni relative al servizio di soccorso e salvataggio per la sicurezza dei bagnanti sono state discusse e concordate con le due diverse organizzazioni che in forma collettiva hanno assicurato il servizio per la quasi totalità degli insediamenti balneari: la « C.E.S.B. S.r.l. » che riunisce gran parte degli stabilimenti balneari situati a sud di Porto Garibaldi e la « Gestione Servizi Turistici di Volano » che riunisce la maggioranza degli stabilimenti situati a nord di Porto Garibaldi.

Negli incontri preliminari con i rappresentanti delle due organizzazioni l'Ufficio circondariale ha esaminato le istanze e le esigenze rappresentate dai medesimi ed in particolare sono state valutate ed accolte le richieste di:

estendere ulteriormente la frequenza delle postazioni di salvataggio;

sospendere il servizio di salvataggio su tutto il litorale dalle ore 13,30 alle ore 14,30.

Sono state inoltre concordate le proposte di anticipare al 15 giugno 1996, l'inizio dell'alta stagione e di incrementare il numero delle postazioni in previsione di un imponente afflusso di bagnanti in quel mese (previsione poi confermata dai dati forniti dalla locale A.P.T. — Assessorato al turismo del comune di Comacchio), con riserva che qualora l'afflusso non fosse stato tale da giustificare il provvedimento, su richiesta delle due organizzazioni, l'Ufficio circondariale avrebbe eventualmente concesso la proroga della bassa stagione.

L'anticipazione al 15 giugno 1996 è stata preventivamente concordata anche con i rappresentanti dei gestori degli stabilimenti balneari.

Circa la variazione del numero delle postazioni, risulta che l'Ufficio circondariale, per la nota pericolosità di balneazione nei pressi del canale Logonovo, problema, peraltro, oggetto di interessamento da parte della Prefettura di Ferrara e di continui esposti dei bagnanti, ha modificato nel corso

della stagione balneare il piano collettivo di salvataggio richiedendo all'organizzazione C.E.S.B. s.r.l. di Lido degli Estensi di aggiungere temporaneamente una postazione, ai fini della sicurezza, in prossimità dell'ultimo stabilimento limitrofo al canale; nel contempo al comune di Comacchio veniva richiesto di integrare i cartelli di pericolo di balneazione nella zona e di divieto di balneazione all'interno del canale.

Poiché vive e continue sono state le proteste manifestate dalla CESB, per difficoltà nell'espletamento del servizio e per oneri economici ricadenti sui soci, in data 19 luglio 1996, su sollecitazione dell'Ufficio circondariale è stata convocata una conferenza dei servizi presso la sede del comune di Comacchio, tra le Amministrazioni e gli enti interessati, al fine di trovare immediate soluzioni e limitare le situazioni di pericolo.

Altri motivi di doglianze sono derivati dalla intensificazione della vigilanza e dei controlli svolti sul demanio marittimo e sulle attività balneari durante la stagione balneare, accertamenti attraverso i quali sono stati riscontrati e denunciati all'Autorità Giudiziaria 28 (ventotto) situazioni di abusivismo sul demanio marittimo, a carico dei gestori degli stabilimenti balneari della zona di giurisdizione, e diverse comunicazioni di reato per inadempienze varie.

A ciò si aggiungano le prescrizioni dettate in merito alle dotazioni della cassetta di pronto soccorso prevista tra le dotazioni degli stabilimenti, alle quali ex novo dovettero adeguarsi tutti gli stabilimenti.

Da quanto sopra esposto, risultano i motivi che hanno portato alla introduzione di peraltro modeste varianti rispetto alla normativa vigente nella precedente stagione balneare, così come risultano chiare e congrue motivazioni per le ancor più limitate modifiche introdotte nel corso della stagione estiva balneare 1996, legate a manifestazioni contingenti di pericolo localizzate in un tratto ben individuato del litorale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MAURA COSSUTTA. — Ai Ministri della sanità, dell'ambiente, dei trasporti e della

navigazione e del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:

la tossicità e la cancerogenicità dell'amianto era nota ancora prima degli anni sessanta, come era rilevabile da numerose pubblicazioni internazionali; nello stesso periodo, in Italia erano vigenti disposizioni molto chiare sull'argomento quali l'articolo 2087 del codice civile, il decreto del Presidente della Repubblica n. 303 del 1956 e il decreto del Presidente della Repubblica n. 1124 del 1965; non si comprende quindi se in quel periodo i tecnici e i consulenti del servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato fossero disinformati ovvero colpevoli di gravi omissioni;

non appare giustificabile il fatto che i lavoratori siano ancora oggi sottoposti ad esposizioni, anche minime, di amianto, così come riscontrato nel corso della recente visita svolta dall'interrogante allo stabilimento Avis di Castellammare di Stabia, dove si decoibentano o si riparano carrozze scoibentate, con tecniche che certamente non salvaguardano la salute dei lavoratori;

l'intervento di rimozione dell'amianto viene notoriamente ritenuto estremamente pericoloso, in quanto provoca non solo per gli addetti, ma anche per le popolazioni residenti nelle aree limitrofe problemi gravissimi di inquinamento, dovuti alla dispersione di fibre di crisolito (o asbesto bianco) in aree respirabili;

la respirazione di tali fibre di amianto può determinare gravissime malattie, tutte di natura neoplastica, caratterizzate da un lungo intervento di tempo fra l'inizio dell'esposizione e la comparsa delle prime alterazioni;

le principali malattie che possono essere contratte sono: asbestosi, carcinoma polmonare, mesotelioma pleurico, tumore del tratto gastro-intestinale della laringe e di altre sedi;

l'asbesto è classificato tra le sostanze cancerogene, e, per questo motivo, l'Organizzazione mondiale della sanità ha riconosciuto l'impossibilità di individuare va-

lori-limite di esposizione e di concentrazione; quindi i limiti di concentrazione indicati dalla Unione europea sono più validi per l'asbestosi e la sua prevenzione che per le malattie tumorali;

da *screening* effettuati su lavoratori sottoposti ad esposizione all'amianto sono stati evidenziati numerosi casi di malattie tumorali a carico dell'apparato polmonare e di quello orofaringeo, alcuni dei quali con esito letale;

attualmente restano da decoibentare e rottamare ancora tremilaottocento carrozze in giacenza presso duecentocinquanta punti della rete ferroviaria nazionale, molte delle quali sono destinate all'Avis di Castellammare di Stabia —:

se non ritengano necessario procedere alla sospensione del programma di decoibentazione preservando, in ogni caso, gli attuali livelli occupazionali dell'Avis;

se non ritengano improrogabile l'istituzione di una commissione di inchiesta per accertare eventuali responsabilità e/o omissioni a carico dei dirigenti della citata azienda;

quali azioni intendano intraprendere in sede comunitaria al fine di modificare le direttive che determinano in una fibra per centimetro cubo o litro il valore di tollerabilità del crisolito in difformità a quanto indicato dall'Organizzazione mondiale della sanità. (4-05503)

RISPOSTA. — *Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

La decoibentazione propedeutica alla rottamazione del materiale rotabile con presenza di amianto, è affidata a imprese qualificate nel settore.

A tal fine, ai sensi della direttiva 93/38/CEE le F.S. hanno istituito un servizio di qualificazione europea delle imprese idonee ad eseguire detti lavori che, come primo criterio, valuta la documentazione relativa alla capacità tecnico-operativo-finanziaria dell'impresa interessata.

Successivamente all'aggiudicazione della gara d'appalto, l'azienda deve dimostrare il

possesso delle autorizzazioni regionali connesse all'insediamento di tale attività, rispondendo così ai requisiti di impatto ambientale e di sicurezza generale.

Inoltre le capacità tecnico-operative dell'impresa devono rispondere al dettato del decreto ministeriale 26 ottobre 1995 « Normative e metodologie tecniche per la valutazione del rischio, il controllo e la manutenzione e la bonifica dei materiali contenenti amianto presenti nei mezzi rotabili ».

I lavori comunque iniziano solo dopo che l'Azienda sanitaria locale competente ritiene soddisfatti i criteri previsti dall'articolo 34 del decreto legislativo n. 277/1991 per la protezione dei lavoratori contro la specifica esposizione.

Tra le imprese attualmente qualificate risulta anche l'Avis di Castellammare di Stabia che dispone sia delle attrezzature tecniche, sia di tutte le autorizzazioni prescritte.

La capacità produttiva per cui è qualificato lo stabilimento Avis è di circa 100 rotabili/anno, mentre il potenziale operativo attuale di tutte le imprese operanti nel Paese è di 600 carrozze, con la previsione di estendere tale soglia a 1.000 rotabili annui nel 1997. In tale prospettiva il suddetto stabilimento potrà assorbire, se a pieno regime, non più di 1/10 del carico di lavoro da affidare alle imprese italiane del settore.

Relativamente al valore di tollerabilità del crisotilo si fa presente che la legge 27 marzo 1992, n. 247 ha ridotto il valore limite di 1 fibra per centimetro cubico a 0,6 fibre per centimetro cubico, mentre rimane pari a 0,2 fibre per centimetro cubico il limite previsto dal decreto legislativo n. 277/1992 per le altre cinque forme di amianto, ritenute più pericolose del crisotilo e per il crisotilo in miscela con le suddette varietà di amianto.

La stessa legge n. 247/1992 prevede inoltre un'apposita Commissione per la valutazione dei problemi ambientali e dei rischi sanitari connessi all'impiego dell'amianto, la quale ha, tra l'altro, la facoltà di proporre l'aggiornamento o la modifica di tali limiti.

Inoltre, relativamente all'apparente contraddizione tra le indicazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (la quale ri-

conosce l'impossibilità di individuare concentrazioni come valori limite di esposizione) ed i limiti indicati nelle normative nazionali ed internazionali, il Ministero della sanità ha ritenuto che essa possa discendere dall'erronea sovrapposizione di due diversi aspetti considerati.

Il primo è relativo alle attuali conoscenze scientifico-epidemiologiche, mentre il secondo è strettamente di tipo tecnico-operativo, per cui se sul piano scientifico non è possibile, al momento, dimostrare (come per tutte le sostanze cancerogene) un limite di dose per gli effetti neoplastici a lungo termine, tuttavia, nell'applicazione delle procedure di controllo, si tiene conto dei possibili livelli di esposizione in cui possono essere coinvolti, secondo le diverse specifiche circostanze, lavoratori nel settore o popolazione generale.

Si sono stabiliti, pertanto, come valori di sicurezza, livelli di esposizione statisticamente non significativi, quindi accettabili sia perché la probabilità dell'evento è trascurabile, sia perché si deve, comunque, tenere presente che all'esposizione contribuisce pure il fondo naturale, variabile a seconda della geografia del territorio ed il tipo di insediamento civile presente.

Su queste considerazioni si basa il criterio adottato per decidere se effettuare o no un intervento di bonifica e la scelta del tipo di intervento e la relativa procedura, stabilendo, nello stesso tempo, il limite di riferimento per la certificazione di restituibilità dei mezzi o dei beni bonificati che, rispettivamente, rientreranno in esercizio o rispiteranno nuovi nuclei di insediamento lavorativo o civile.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

l'ufficio della motorizzazione civile di Madonna dell'Olmo (Cuneo) è stato vittima di un atto vandalico nella notte tra il 14 e il 15 luglio 1996;

da una prima verifica è emerso che sono spariti interi faldoni e plichi con centinaia di pratiche (duplicazioni di patenti, documenti per l'immatricolazione di ciclomotori e veicoli, ecc.);

a seguito di tale *raid* teppistico, la sede della motorizzazione è stata chiusa poiché inagibile, creando notevole disagio all'utenza. —:

quali risultati abbiano dato le inchieste volte a scoprire i responsabili dell'inquietante fatto e cosa sia stato fatto per ripristinare la funzionalità dell'ufficio.

(4-02676)

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

l'ufficio della motorizzazione civile di Madonna dell'Olmo (Cuneo) è stato vittima di un atto vandalico, nella notte tra il 14 e il 15 luglio 1996;

da una prima verifica, è emerso che sono spariti interi faldoni e plichi con centinaia di pratiche (duplicazioni di patenti, documenti per l'immatricolazione di ciclomotori e veicoli, eccetera);

a seguito di tale *raid* teppistico, la sede della motorizzazione è stata chiusa poiché inagibile, creando notevole disagio all'utenza —:

quali risultati abbiano dato le inchieste volte a scoprire i responsabili dell'inquietante fatto e cosa sia stato fatto per ripristinare la funzionalità dell'ufficio.

(4-02819)

RISPOSTA. — A seguito del furto e degli atti vandalici perpetrati la notte tra il 14 e il 15 luglio 1996 presso l'Ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Cuneo, si è provveduto tempestivamente a riattivare i servizi, ancorché in forma momentaneamente ridotta sino al 19 luglio, compatibilmente con l'esigenza di collaborare alle indagini degli organi di Polizia e di inventariare i materiali oggetto di furto.

Attualmente l'operatività dell'Ufficio medesimo è stata ricondotta a regime di normalità.

Poiché le indagini di Polizia sono ancora in corso, al momento non è possibile fornire alcuna indicazione circa i risultati delle stesse.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

in data 1° ottobre 1996 a causa di lavori e di condizioni meteorologiche non ottimali, l'aeroporto di Torino Caselle non è stato operativo pressoché per tutta la mattinata;

i voli sono stati dirottati sugli aeroporti di Malpensa, Genova e Bergamo, ignorando l'alternativa del ben più vicino aeroporto di Cuneo-Levaldigi, che dista da Caselle circa 50 chilometri, mentre Malpensa, Genova e Bergamo vi distano da cento a duecento chilometri —:

per quale ragione l'Alitalia, che riceve pubblico sostegno, continui a non utilizzare lo scalo di Cuneo, con conseguente disagio per i passeggeri e maggior costo per la compagnia stessa, nonostante la società « aeroporto di Cuneo-Levaldigi » abbia ripetutamente inviato nel tempo ai competenti uffici della compagnia di bandiera tutta la documentazione necessaria a dimostrare la capacità ad ospitare gli aeroplani della compagnia normalmente impiegati per i voli su Torino-Caselle.

(4-03923)

RISPOSTA. — *L'Alitalia ha inserito l'aeroporto di Cuneo Levaldigi come terzo alternato agli aeroporti di Genova e Torino in quanto le valutazioni effettuate presso quello scalo hanno evidenziato una serie di limiti operativi.*

Principalmente:

dispone di solo 2 piazzole di parcheggio per velivoli M80-M82 e di altre 2 piazzole per velivoli ATR/F70;

dispone di un avvicinamento strumentale (ILS) che non permette atterraggi in bassa visibilità;

le condizioni metereologiche sono spesso analoghe a quelle di Torino, visto la vicinanza dei due aeroporti;

non sono presenti tecnici qualificati per l'assistenza ai velivoli della flotta Alitalia.

Il coordinamento operativo dell'Alitalia curerà la scelta di Cuneo, come prima destinazione alternata rispetto a Torino, qualora le condizioni lo rendano opportuno.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

le Ferrovie dello Stato spa, nel redigere l'orario invernale dei treni della linea ferroviaria Torino-Savona, hanno disposto un orario che non tiene conto delle esigenze degli studenti pendolari, residenti nei comuni della Valbormida, che devono utilizzare quotidianamente la linea ferroviaria per mancanza di strutture scolastiche nelle loro zone;

tali orari risultano difficilmente compatibili con le esigenze di circa quaranta studenti frequentanti le scuole medie superiori a Mondovì e residenti soprattutto nei paesi di Cengio e Saliceto, che escono da scuola alle ore 13;

infatti, il treno IR 2077, con partenza da Torino alle ore 12,30 e da Mondovì alle ore 13,27, non ferma nelle stazioni di Saliceto e Cengio, per cui i ragazzi devono, con disagio, attendere il successivo convoglio delle ore 13,59 —:

quali iniziative intenda assumere presso le Ferrovie dello Stato affinché il

treno IR 2077 effettuati la fermata almeno in una delle due stazioni. (4-04279)

RISPOSTA. — *Il treno IR 2077 Torino Porta Nuova-Ventimiglia delle ore 12.30 fa parte del sistema di cadenzamento orario degli interregionali ed è stato istituito per assicurare i collegamenti delle località principali della tratta Torino-Fossano ad ore alterne con Cuneo, Savona e con le località della riviera ligure.*

Nel tratto Fossano-Savona i treni interregionali o diretti fermano solo nelle località di Mondovì, Ceva e S. Giuseppe di Cairo.

L'aggiunta di nuove fermate a Saliceto e Cengio, o ad altre località di analoga importanza, aumentando i tempi di percorrenza, influirebbe negativamente sul cadenzamento orario e sulla qualità totale del servizio sull'intera linea.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

da più fonti di informazione e da comitati sorti *ad hoc*, sempre con più frequenza vengono denunciati gravi dubbi sulla effettiva trasparenza e legalità con cui la linea superveloce Roma-Napoli, sia stata prima progettata, poi appaltata ed infine, oggi, posta in costruzione, senza omettere che legittime perplessità vengono espresse in riferimento alla utilità effettiva dell'opera, visto che Roma e Napoli già oggi sono collegate da due linee ferroviarie: quella via Cassino e quella via Formia; questa ultima, se potenziata può benissimo sostituire, per velocità di percorrenza ed economicità di gestione, la suddetta superveloce. In effetti, fin dalla sua genesi, questo progetto è sempre stato visto con sospetto e, comunque, l'*iter* seguito per la sua approvazione è tuttora avvolto da misteri, e, usando il condizionale, all'interrogante, risulterebbero una serie di oscure vicende: l'opera, voluta in un periodo storico che la magistratura ha svelato essere il culmine della corruzione e collusione tra politici ed

imprenditori, il periodo di Tangentopoli, non si sa bene perché, sarebbe stata data in appalto con incredibile tempismo, poche ore prima che l'Italia recepisce la direttiva Cee che dà la possibilità alle imprese di partecipare alle gare indette dai Paesi membri, ciò quasi per voler favorire alcune imprese nazionali, che da sempre si sono aggiudicate gli appalti per la realizzazione di grandi opere pubbliche, imprese spesso facenti capo ad imprenditori collusi o, peggio, a politici appartenenti al Governo della Nazione: si può considerare al riguardo la ICLA. La linea, durante la fase di progettazione, ha subito la vicenda delle numerose e ripetute modifiche al tracciato, tanto che oggi in alcuni tratti segue traiettorie così tortuose da contraddire lo scopo per cui l'opera deve essere realizzata, (si pensi ad esempio all'assurda curvatura che il tracciato subisce in territorio cassinatese). Inoltre, risulterebbe che, malgrado i lavori di costruzione abbiano avuto avvio, nel progetto manchino ancora gli accessi alle stazioni di Roma e Napoli! Per finire, sembra che le modalità con cui sono stati divisi i lotti da dare in appalto, siano state gestite in modo tale che, per l'entità del valore che hanno avuto, possano essere proposte solo a grandi imprese iscritte a categorie superiori, estromettendo, di fatto, le piccole imprese locali dalla partecipazione alle relative gare operando così una subdola ed illegale selezione preventiva. A sollevare tutti i dubbi esposti, da alcuni mesi sono molti comitati di cittadini e professionisti dei paesi interessati a questa opera, i quali più volte, per avere chiarimenti e rassicurazioni, si sono rivolti agli enti che gestiscono il progetto Tav, senza però ottenere risposte univoche ed esaurienti —:

se i punti oscuri evidenziati abbiano o no fondatezza;

se siano state prese misure preventive di controllo per evitare che imprese partecipanti ai lavori di costruzione possano essere in futuro oggetto di controllo motivato da parte della magistratura, perché,

per esempio, coinvolte in Tangentopoli, come la Icla;

se siano state, a quanto risulta all'interrogante, modalità di gestione degli appalti tali da permettere la partecipazione ai lavori alle imprese dei territori attraversati, così da far ricadere effettivamente i benefici economici sperati in questi luoghi del Mezzogiorno;

se infine si sia proceduto a verificare le scelte tecniche con cui è stata progettata la linea, ciò in riferimento alla strane deviazioni che esso subisce, esposte in premessa, ed alla mancata previsione del sistema di accesso in Roma e Napoli.

(4-03756)

RISPOSTA. — In data 7 agosto 1991 le Ferrovie dello Stato hanno affidato alla Società «Treno Alta Velocità - TAV S.p.A.» la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle opere facenti parte del Sistema Alta Velocità, autorizzando la TAV S.p.A. ad affidare la progettazione esecutiva e la costruzione ai General Contractors individuati, in grado di fornire le necessarie garanzie tecniche, economiche e manageriali.

In attuazione della predetta concessione, la TAV ha stipulato apposita Convenzione in data 15 ottobre 1991 e successivo Atto integrativo l'8 febbraio 1994 con il Consorzio Iricav Uno, controllato da società del gruppo IRI, responsabile della realizzazione della linea ferroviaria alta velocità Roma-Napoli.

Gli accordi contrattuali intercorsi tra la TAV e i General Contractors dispongono che i lavori relativi al sistema in oggetto possano essere realizzati:

1) direttamente dalle imprese costituenti il General Contractor;

2) in misura non inferiore al 40 per cento del totale dei lavori, da imprese (appaltatori terzi) selezionate dal General Contractor a seguito di gare d'appalto indette nel rispetto della normativa comunitaria;

3) da imprese subappaltatrici del General Contractor e degli appaltatori terzi, nel

rispetto della normativa vigente in materia e, per i lavori, in misura non superiore al 40 per cento del totale dei lavori.

Le gare d'appalto, per espresso richiamo contrattuale, sono regolate dalle direttive comunitarie 531/90 e 93/38, così come recepite dal legislatore nazionale con decreto legislativo n. 158/1995, regolanti gli appalti dei settori esclusi tra i quali rientra quello dei trasporti ferroviari, ovvero, per gli appalti di importo inferiore alla soglia comunitaria, dalla normativa nazionale sui lavori pubblici applicabile in materia.

Relativamente alla tratta alta velocità Roma-Napoli, per la delicatezza del contesto in cui deve operare, la TAV ha adottato in materia di prevenzione antimafia forme di cautela maggiori rispetto a quelle normalmente previste dai concessionari di opere pubbliche estendendo l'obbligo di accertamento antimafia a tutti gli appaltatori e subappaltatori del General Contractors incluse le ditte fornitrici di materiali e servizi, non obbligate dalla normativa vigente.

La TAV ha inoltre previsto contrattualmente che i soggetti che eseguono lavori e prestano servizi e forniture per il sistema alta velocità debbano possedere specifici requisiti di carattere morale, tecnico ed economico espressamente indicati negli allegati contrattuali alle Convenzioni con i General Contractors.

In particolare:

a) in relazione ai General Contractors ed alle relative imprese componenti, la TAV ha acquisito, a partire dalla stipula delle singole convenzioni, la certificazione prefettizia antimafia prevista dalla legge n. 575/1965 — provvedendo a richiederne periodicamente il rinnovo — nonché le dichiarazioni sulla composizione societaria di cui al D.P.C.M. n. 187/91.

Per quanto riguarda la società ICLA, la prefettura di Napoli ha rilasciato anche di recente tale certificazione;

b) nei confronti delle imprese subappaltatrici di lavori, selezionate direttamente dal Consorzio Iricav Uno, la TAV provvede, in qualità di soggetto competente, a rilasciare l'autorizzazione al subappalto, a ve-

rificare, anche tramite Italferr-Sis.tav, che le stesse possiedano tutti i requisiti previsti dall'articolo 18 della legge n. 55/1990 (certificazione antimafia, iscrizione ANC, etc.), nonché i requisiti di carattere morale, tecnico, finanziario previsti dagli accordi contrattuali TAV/Iricav Uno (casellari giudiziari, certificati fallimentari, dichiarazioni bancarie, lavori analoghi, etc.);

c) nei confronti delle imprese subappaltatrici di servizi e forniture selezionate direttamente dal Consorzio Iricav Uno la TAV, tramite Italferr-Sis.tav, provvede, per determinate tipologie di prestazioni previste negli accordi contrattuali considerate ad elevato rischio di infiltrazione mafiosa, (fornitura e/o trasporto di terra; fornitura e/o trasporto di calcestruzzo; noli a freddo di macchinari; forniture di ferro lavorato; servizi di guardiania di cantiere) ad acquisire la certificazione antimafia, la composizione societaria ed a verificare il possesso degli altri requisiti di carattere morale, tecnico e finanziario analoghi a quelli previsti per le imprese subappaltatrici di lavori;

d) nei confronti delle imprese aggiudicatarie degli appalti indetti dal Consorzio Iricav Uno ai sensi delle direttive comunitarie, compie gli accertamenti antimafia prescritti dalla vigente normativa nonché la verifica dei requisiti previsti dalla legge per gli appalti di opere pubbliche affidati da una Pubblica Amministrazione.

Oltre alla predetta attività di controllo nei confronti dei soggetti esecutori dell'opera, la TAV ha avviato una serie di incontri con le Amministrazioni istituzionalmente competenti a contrastare i fenomeni della criminalità organizzata, al fine di fornire la propria collaborazione ed il proprio contributo informativo.

Ad oggi, oltre ai rapporti intercorsi tra la TAV e la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla criminalità organizzata, vi è uno stretto collegamento con le Prefetture interessate dalla realizzazione dei lavori nonché con le autorità investigative incaricate di vigilare sui lavori alta velocità.

In merito alle scelte tecniche si precisa che il tracciato della linea Roma-Napoli,

così come tutto il progetto esecutivo di alta velocità, è stato approvato nell'ambito della relativa Conferenza di Servizi, l'iter autorizzativo previsto dalla legge n. 241/1990 e, per le opere ferroviarie, dalla legge n. 385/1990. La Conferenza di Servizi prevede che le soluzioni progettuali vengano discusse e contestualmente approvate dalle istituzioni locali e centrali interessate dalla realizzazione del progetto. In sede di Conferenza, che normalmente si svolge nel corso di più sedute, le parti offrono il loro contributo per il pieno adattamento dei progetti alle esigenze socio-ambientali delle realtà territoriali interessate dal passaggio della linea e individuano, attraverso specifiche convenzioni, gli interventi più idonei a mitigare l'impatto dell'opera in fase di costruzione, i rischi di interferenze idrogeologiche, l'inquinamento acustico e i rischi da vibrazione, l'impatto paesaggistico e quello sugli insediamenti abitativi.

Con riferimento alle deviazioni della linea di cui è cenno nell'interrogazione le F.S. hanno fatto presente che il raggio di curvatura massimo previsto per l'alta velocità è di 5.500 metri. Su tutta la tratta Roma-Napoli questa dimensione non viene mai superata.

Per quanto riguarda il sistema di accesso in Roma la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto esecutivo della frazione iniziale della tratta alta velocità Roma-Napoli, dalla progressiva Km 10+500 fino a Roma, comprese le diramazioni per le stazioni di Roma Termini e Roma Tiburtina si è chiusa il 15 dicembre 1995; pertanto sono in corso le procedure di affidamento dei lavori.

Relativamente al sistema di accesso in Napoli la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto esecutivo della frazione iniziale della tratta alta velocità Roma-Napoli dalla progressiva Km 216+616 fino a Napoli Centrale, compresa la linea di collegamento nord-sud con i connessi interventi di potenziamento del nodo di Napoli e delle linee afferenti si è chiusa, il 9 maggio 1996.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

DE BENETTI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti e navigazione.* — Per sapere — premesso che:

alle ore sei dell'ottobre 1996 è divampato un incendio nella sala macchine della metaniera Porto Venere, al largo di Pieve Ligure, a tre miglia dalla costa;

la nave metaniera stava effettuando gli ultimi test tecnici prima di essere consegnata dalla Fincantieri di Sestri alla Snam;

a bordo della nave cisterna c'erano 188 uomini, dei quali sei sono morti e tre sono rimasti feriti, nonostante i tempestivi soccorsi, ma difficoltosi a causa del mare grosso, dei vigili del fuoco, della Capitaneria di porto e della Marina militare —:

se siano a conoscenza delle ragioni che hanno provocato questa tragedia, e quali provvedimenti intendano prendere affinché si faccia luce sulle cause dell'incendio e dello scoppio, per altro non aggravato dal metano che, fortunatamente, non era presente sulla nave cisterna.

(4-03928)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri anche a nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.*

In relazione al disastro avvenuto il 2 ottobre 1996, a seguito dell'incendio divampato nella sala macchine della nave gasiera « Snam Portovenere », mentre effettuava le prove in mare, la Capitaneria di porto di Genova ha immediatamente dato avvio, come prescritto dall'articolo 578 del codice della navigazione, alla apertura di una inchiesta sommaria volta ad accertare le cause e le circostanze del sinistro e dell'infortunio nonché ad impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

La suddetta inchiesta è stata conclusa e sulla base delle risultanze la Direzione marittima di Genova ha deliberato di procedere all'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro, come disposto dall'articolo 579.

L'inchiesta formale, condotta da apposita Commissione costituita presso la stessa Direzione marittima, è presieduta dal Direttore marittimo e composta da esperti nel campo delle costruzioni e della navigazione navale. Ai lavori della Commissione, ai sensi dell'articolo 581, terzo comma, hanno facoltà di assistere o farsi rappresentare, tra gli altri, « i componenti dell'equipaggio, gli assicuratori, coloro che hanno riportato lesioni personali o altri danni nel sinistro o i loro aventi diritto ».

Contestualmente è stata avviata specifica indagine dell'Autorità giudiziaria per l'accertamento delle responsabilità penali, avvalendosi anche del personale della stessa Capitaneria cui è stato demandato il sequestro penale dell'unità.

Secondo le notizie fornite dalla Società, l'incendio era stato contrastato dagli addetti con gli estintori di bordo e quindi circoscritto; ciò nonostante veniva attivato anche l'impianto CO₂ le cui emissioni coglievano di sorpresa le persone presenti nel locale macchine.

È da segnalare che l'impianto antincendio ad anidride carbonica non entra in azione automaticamente e che dal comando di attivazione alla sua concreta operatività intercorre un lasso di tempo, segnalato da allarme di forte intensità, volto a consentire alle persone presenti di abbandonare con tempestività i locali interessati.

Non è possibile anticipare ipotesi sulle ragioni dell'attivazione dell'impianto antincendio ad anidride carbonica, nonché su quelle per le quali purtroppo i presenti in sala macchine non hanno avuto la possibilità di abbandonare i locali, in quanto tali aspetti sono oggetto di accertamenti amministrativi e giudiziari, tuttora in corso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

DE CESARIS e PISTONE. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

con Concessione n. 518/C del 10 luglio 1996, il comune di Roma ha autoriz-

zato i lavori di restauro e risanamento dell'ex pastificio Pantanella;

tale concessione, rilasciata a favore della srl Sima - società italiana manutenzioni e appalti - del gruppo Acqua Marcia, facente capo all'imprenditore Francesco Bellavista Caltagirone, prevede la realizzazione di 203 appartamenti per circa tredicimila metri quadrati, 34 negozi per circa tremila metri quadrati, 20 laboratori artigianali per circa seimila metri quadrati ed una biblioteca per circa ottocento metri quadrati;

con nota del 13 febbraio 1996, di protocollo 3730, la sovrintendenza archeologica di Roma ha fornito il prescritto nulla-osta, subordinandolo, però, all'esito negativo dei sondaggi archeologici preliminari, obbligatori qualora trattasi di lavori in area di interesse archeologico, quale è appunto quella su cui insiste il predetto ex pastificio, stante la presenza della via Labicana Antica, lungo il cui tracciato sorge lo stesso pastificio, e dello speco sotterraneo dell'acquedotto Anio Vetus, che attraversa in gran parte la medesima area;

a distanza di più di un anno dal rilascio della concessione edilizia, nonostante i lavori di restauro e trasformazione dell'ex pastificio siano stati da tempo avviati, non risultano effettuati i predetti sondaggi, che avrebbero dovuto precedere l'inizio dei lavori, così come tassativamente previsto dall'articolo 16-bis delle norme tecniche di attuazione del vigente Piano regolatore generale del comune di Roma -:

quali siano le ragioni per le quali i suddetti sondaggi archeologici, dapprima fissati al 15 maggio 1997, siano stati addirittura rinviati *sine die*;

se risponda al vero che tale rinvio sarebbe dovuto alla pressoché assoluta certezza dell'impossibilità di realizzare le prescritte tre rampe di accesso al garage, con una pendenza di circa sette metri, senza « incontrare » importanti testimonianze archeologiche, ciò comporterebbe l'immediato blocco dei lavori e il conseguente mutamento del progetto, con la cancella-

zione degli appartamenti per la cui realizzazione i garage risultano indispensabili, ai sensi della « legge Tognoli »;

quali provvedimenti urgenti si intendano sollecitare per far sì che i sondaggi in questione vengano immediatamente effettuati, anche allo scopo di scongiurare, nel caso in cui gli stessi diano esito positivo, la realizzazione di oltre duecento appartamenti abusivi che, per non essere demoliti, necessiterebbero della ennesima concessione in sanatoria. (4-11721)

RISPOSTA. — *A seguito dell'interrogazione parlamentare presentata dalla S.V. è stata interpellata la Soprintendenza archeologica di Roma, che ha comunicato quanto segue.*

Con nota prot. n. 3730 del 13 febbraio 1996 la predetta Soprintendenza rilasciava nulla osta, per quanto di sua competenza, alla sola esecuzione degli interventi di recupero del complesso edilizio d'età moderna di cui all'oggetto.

Per quanto concerne, invece, tutte le opere che prevedevano modifiche nei livelli di calpestio, in primis, quindi, gli sterri connessi all'esecuzione dei piani inclinati per consentire l'accesso ai locali seminterati, la Soprintendenza si è riservata di esprimere i pareri di competenza solo dopo l'esecuzione di saggi preliminari volti all'accertamento dell'eventuale presenza di evidenze di interesse archeologico.

Le indagini, il cui avvio è stato concordato in data 21 luglio u.s., sono in corso, eseguite secondo le modalità prescritte dalla Soprintendenza e sotto il costante controllo della stessa.

A scavo concluso, e in relazione all'esito di questo, la Soprintendenza esprimerà il parere di competenza sulla fattibilità o meno delle rampe in progetto.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Veltroni.

DE GHISLANZONI CARDOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere - premesso che:

rilevanti disservizi si verificano da alcuni mesi sulla linea ferroviaria Milano

Porta Genova-Vigevano-Mortara, con gravi disagi e inammissibili ritardi per i pendolari e gli altri utenti che quotidianamente si servono del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato;

tali disservizi si sono recentemente intensificati, come riportato dalla stampa locale, sulla quale hanno espresso il proprio malcontento numerosi pendolari: martedì 27 agosto 1996 il traffico sulla linea è rimasto bloccato per circa tre ore a causa del distacco di un tratto della linea aerea, prodotto dal difettoso funzionamento del pantografo di un locomotore, nei pressi della stazione di Milano-S. Cristoforo; mercoledì 28 agosto 1996 i treni hanno viaggiato con una media di venticinque minuti di ritardo; giovedì 5 settembre 1996 gli utenti hanno atteso invano il treno interregionale per Mortara delle 8.40, che non è affatto transitato; venerdì 6 settembre si sono registrati sulla linea ritardi fino a tre ore per un guasto del Ctc;

nonostante il sistema di automazione dei passaggi a livello, recentemente introdotto sulla linea, eccessivi risultano i tempi di attesa prima della riapertura delle sbarre, con il risultato di congestionare la viabilità —:

quali provvedimenti intenda prendere per eliminare le cause dei gravi disservizi registrati sulla linea Milano Porta Genova-Vigevano-Mortara;

se non ritenga opportuno intervenire per indurre le Ferrovie dello Stato ad un'accurata manutenzione del materiale rotabile e degli impianti. (4-03664)

RISPOSTA. — *Il periodo che va dal 27 agosto al 6 settembre 1996 è stato caratterizzato da una serie di guasti sulla tratta Milano-Mortara che hanno provocato ritardi ad un elevato numero di treni.*

Il giorno 27 agosto 1996, a causa del maltempo, si è verificato il distacco della linea aerea sulla traccia Milano S. Cristoforo-Corsico che ha comportato danni al pantografo ed al vetro frontale del treno 2635 che transitava sulla tratta.

La circolazione ferroviaria sulla linea è rimasta interrotta dalle ore 18.06 alle ore 23.35, periodo di tempo durante il quale i tecnici hanno localizzato e sanato il guasto, causando ritardi ai treni 2635, 10543 e 10543 bis.

Risulta che durante l'interruzione è stato istituito un servizio autosostitutivo da Milano S. Cristoforo a Corsico, mentre per il proseguimento dei viaggiatori del treno 2635 è stato utilizzato il treno 10548 da Corsico a Mortara e, sul tratto inverso, il treno 10543 ritardato.

Inoltre, tale evento si è verificato in un periodo in cui il sistema di controllo centralizzato del traffico era in fase di collaudo. Dalla fine di novembre comunque la situazione complessiva sulla linea risulta migliorata grazie ad una serie di interventi sia organizzativi sia tecnici.

Per quanto riguarda le operazioni di manutenzione del materiale rotabile, le F.S. S.p.A. hanno fatto presente che esse vengono svolte secondo uno schema di interventi programmati, mentre, relativamente ai rotabili nuovi, questi vengono immessi in servizio commerciale dopo un controllo di tutti i loro componenti per chilometraggi da 5.000 a 100.000 km.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

la società Cuneo-Levaldigi Spa da anni sta attivamente operando per una efficace presenza dell'aeroporto Levaldigi nella realtà aeroportuale piemontese;

i rapporti tra la società Cuneo-Levaldigi e il ministero dei trasporti - direzione generale aviazione civile sono retti da una convenzione provvisoria, ancora oggi in attesa di definitiva approvazione;

questo grave ritardo nella regolazione dei rapporti ha provocato gravissimi danni economici alla società Cuneo-Levaldigi, so-

prattutto per quanto attiene al rimborso degli oneri sostenuti dalla medesima per interventi di manutenzione;

malgrado ripetute richieste della società che ha puntualmente indicato gli oneri ritenuti a carico di Civilavia, a tutt'oggi non c'è stato alcun concreto riscontro da parte del ministero;

benché sia notorio che analoghi rimborsi sono da tempo riconosciuti ad altre realtà aeroportuali con caratteristiche similari di traffico e di strutture a quelle di Cuneo, non risultano ad oggi concreti progressi sull'iter di accoglimento delle richieste promosse dalla società aeroporto Cuneo-Levaldigi;

inoltre la società medesima, per evitare il formarsi di un'analogia ed inaccettabile situazione sull'applicazione della legge n. 351 del 1995 ha presentato formale istanza per il riconoscimento del contributo previsto dall'articolo 1, comma 5, della citata legge n. 351 del 1995;

quali iniziative intenda promuovere per garantire l'urgente riconoscimento del debito e la relativa liquidazione a favore della società aeroporto Cuneo-Levaldigi per la fondamentale esigenza di stabilire una vera equità tra l'aeroporto cuneese ed altre realtà aeroportuali analoghe e per sostenere tale infrastrutture, indispensabile per l'economia della provincia di Cuneo;

quali provvedimenti siano stati già adottati dal ministero sull'istanza della società aeroporto Cuneo-Levaldigi promossa ai sensi della legge n. 351 del 1995 ed entro quali termini verrà definita l'istruttoria ed erogato il contributo richiesto.

(4-00790)

RISPOSTA. — *La Società Aeroporto di Cuneo ha in concessione provvisoria alcuni beni demaniali ai fini dell'espletamento dei principali servizi aeroportuali sia attivi sia passivi.*

Il provvedimento che disciplina tale concessione è stato emanato il 7 luglio 1980 in

adesione alla formale richiesta della Società presentata nel marzo dello stesso anno.

La concessione, inizialmente di durata annuale, è stata prorogata con provvedimento datato 2 novembre 1981 fino all'entrata in vigore della convenzione ventennale, che attualmente è all'esame del Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Non appena pervenuto il parere, si provvederà alla stipula definitiva della Convenzione che unitamente al decreto approvativo, sarà trasmessa agli Organi di controllo per la registrazione.

Per ciò che concerne il rimborso di oneri per prestazioni effettuate dalla Società Aeroporti di Cuneo si fa presente quanto segue.

Nel corso del 1995 la Società ha chiesto il pagamento di fatture — relativamente al periodo 1985-1994 — per un importo di circa 3 miliardi per interventi manutentivi effettuati su beni demaniali che non formano oggetto di concessione.

D'altra parte il provvedimento di concessione disciplina le prestazioni in argomento in quanto prevede l'impegno da parte della stessa Società di provvedere alla vigilanza dell'intero sedime aeroportuale ed alla manutenzione della pista, del raccordo e del piazzale di sosta degli aeromobili, impegno assunto dalla Società fin dalla presentazione dell'istanza con la quale richiedeva in via anticipata la concessione.

A fronte delle motivazioni addotte dalla Società di gestione a sostegno delle proprie richieste creditorie, si è ritenuto opportuno acquisire il parere dell'Avvocatura dello Stato sull'interpretazione delle clausole contenute nell'atto di concessione. Tale parere non è ancora pervenuto; nel frattempo la Società ha citato in giudizio l'Amministrazione.

In merito alla disparità di trattamento rispetto ad altre Società di gestione aeroportuale, occorre sottolineare che ogni rapporto di concessione tra lo Stato e gli Enti di gestione viene definito con singolo provvedimento che tiene conto della specificità della realtà aeroportuale.

Lo sviluppo dello scalo cuneese, sotto l'aspetto del traffico commerciale, risente della relativa vicinanza degli aeroporti di

Nizza, Genova e Torino che, in termini di mercato aereo, hanno una più alta capacità attrattiva.

Inoltre lo scalo in questione non ha potuto giovare del contributo ex lege n. 351/1995 (articolo 1, commi 5 e 5 bis) in quanto l'erogazione di tale contributo è subordinata alle seguenti condizioni:

a) l'individuazione, nell'ambito del piano di investimenti di cui all'articolo 1, comma 2, della citata legge, degli aeroporti di rilevante interesse sociale e turistico con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri;

b) la presentazione, da parte dell'ente di gestione, di un programma per il conseguimento dell'equilibrio economico della gestione entro il quinto anno successivo all'erogazione del contributo;

c) la disponibilità dei fondi costituiti dai proventi versati dalle Società di gestione, previste dall'articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993, a titolo di canone per la gestione aeroportuale da affidare ai sensi dell'articolo 1, comma 1 quater, della legge n. 315/1995.

Tali condizioni non si sono verificate, ma in seguito, il possibile sviluppo commerciale dell'aeroporto di Cuneo potrà essere inserito nell'ambito di una ridefinizione complessiva dell'offerta di voli sul Nord Italia.

Inoltre è in via di definizione il decreto interministeriale Trasporti-Tesoro per la costituzione delle società ex articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993, che consentirà la concessione degli aeroporti di cui all'articolo 1, comma 1 quater della legge n. 351/1995, la riscossione dei canoni e l'erogazione dei contributi ex articolo 1, comma 5, della citata legge n. 351.

Circa la determinazione dei canoni, il relativo decreto interministeriale risulta essere stato elaborato in bozza da un gruppo di lavoro costituito da funzionari dei Ministeri dei Trasporti e della Navigazione e delle Finanze ed è ancora in fase di studio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

in data 1° ottobre 1996, a causa di lavori e di condizioni meteo non ottimali, l'aeroporto di Torino-Caselle è stato inoperativo pressoché per tutta la mattina e che di conseguenza i voli sono stati dirottati sugli aeroporti di Malpensa, Genova e Bergamo;

nonostante la società aeroporto di Cuneo-Levaldigi abbia ripetutamente inviato nel tempo ai competenti uffici di Alitalia stessa tutta la documentazione necessaria a dimostrare la capacità di ospitare gli aeroplani della compagnia normalmente impiegati per i voli su Torino-Caselle, l'Alitalia continua a non utilizzare lo scalo di Cuneo con conseguente maggior disagio per i passeggeri e maggior costo per la Compagnia stessa —:

quali opportune direttive amministrative, per ragioni di economia e maggiore funzionalità, anche a vantaggio degli utenti, il Ministro intenda disporre.

(4-04039)

RISPOSTA. — L'Alitalia ha inserito l'aeroporto di Cuneo Levaldigi come terzo alternato agli aeroporti di Genova e Torino in quanto le valutazioni effettuate presso quello scalo hanno evidenziato una serie di limiti operativi. Principalmente:

dispone di solo 2 piazzole di parcheggio per velivoli M80-M82 e di altre 2 piazzole per velivoli ATR/F70;

dispone di un avvicinamento strumentale (ILS) che non permette atterraggi in bassa visibilità;

le condizioni meteorologiche sono spesso analoghe a quelle di Torino, visto la vicinanza dei due aeroporti;

non sono presenti tecnici qualificati per l'assistenza ai velivoli della flotta Alitalia.

Il coordinamento operativo dell'Alitalia curerà la scelta di Cuneo, come prima de-

stinazione alternata rispetto a Torino, qualora le condizioni lo rendano opportuno.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

l'Ente Ferrovie ha dato inizio ai lavori di ristrutturazione, di rifacimento e di abbellimento della stazione ferroviaria S. Paolo di Biella;

la stampa locale e nazionale ha pubblicizzato l'iniziativa in numerose circostanze sottolineando l'impostazione « manageriale » dei lavori programmati e la caratteristica « commerciale » del nuovo immobile così come « ripensato »;

l'obiettivo proclamato era quello di offrire alla città di Biella, divenuta capoluogo di provincia, una stazione ferroviaria di rango, anche in ragione dell'oggettiva importanza economica del Biellese e del ruolo che dovrebbe teoricamente avere il trasporto su ferrovia;

i lavori sono stati avviati, i costi previsti per il restauro sono stati completamente travolti, i fondi esauriti con la conseguenza di avere un immobile rimesso in sesto per la metà e senza i servizi igienici (ivi compresi quelli destinati ai portatori di handicap);

il 17 settembre è prevista la celebrazione ufficiale del 140° anniversario del primo collegamento ferroviario biellese con un comitato d'onore di cui fa parte anche l'amministratore delegato dottor Lorenzo Necci;

da anni i pendolari, riuniti in comitato, stanno attendendo non già operazioni di « maquillage », ma seri e radicali interventi di sostituzione dei locomotori che, rotture a parte, coprono le distanze per Novara e per Santhià in tempi assolutamente improponibili e grazie soltanto al-

l'abnegazione del personale tecnico della stazione che ripara ormai ciò che è « ir-reparabile » —:

se non ritenga di dover finalmente intervenire per richiedere ai responsabili compartimentali un rapporto sulle condizioni e sulla funzionalità dei locomotori in funzione presso la stazione Biella-San Paolo e sui tempi di percorrenza delle tratte Biella-Novara e Biella-Santhià;

se non ritenga di dover esaminare con attenzione le richieste avanzate negli anni dal Comitato dei pendolari ed accertare le cause della mancata soluzione dei problemi evidenziati ed obiettivamente accertati;

se non ritenga addirittura « provocatoria » la manifestazione programmata per il 17 settembre alla quale potrebbero partecipare, per contestare, le centinaia di pendolari che da anni esprimono, senza risultato alcuno, doglianze in modo civile e democratico;

se non ritenga di accertare e quindi indicare le ragioni per le quali, in sede previsionale, le somme destinate alla ristrutturazione della stazione ferroviaria si siano rivelate tanto gravemente inadeguate. (4-03013)

RISPOSTA. — *Sulle linee ferroviarie Biella/Santhià e Biella/Novara devono essere contemplate due esigenze altrettanto importanti quella della riduzione dei tempi di percorrenza (27/35 minuti per la Biella/Santhià e 52/63 minuti per la Biella/Novara) e quella di offrire il servizio ad un congruo numero di località, effettuando, quindi, lungo il percorso numerose fermate intermedie (quattro per la tratta Biella/Santhià e nove per quella Biella/Novara), ferma restando, inoltre la necessità di effettuare incroci fra treni provenienti da direzioni opposte in quanto trattasi di linee a semplice binario.*

Per quanto attiene l'ammodernamento dei treni, si fa presente che nel 1995 sono state sostituite le automotrici diesel ALN con altre dello stesso tipo ma di più recente costruzione e, con l'inizio dell'orario estivo

dello scorso anno, le carrozze a battente sono state sostituite con quelle di tipo UIC-X più confortevoli tanto da essere utilizzate per i treni a lunga percorrenza.

Lo sforzo che le F.S. Spa stanno compiendo per offrire un servizio più moderno ed efficiente è recepito dall'utenza tanto che non risultano contestazioni da parte dei pendolari in occasione della manifestazione indetta per celebrare il 140° anniversario della ferrovia a Biella » che, tra l'altro, non è stata organizzata dalle F.S. Spa, bensì dal « Comitato per 140° - Fondo Edo Tempia per la lotta contro i tumori - città di Biella - regione Piemonte ». Le F.S. Spa si sono limitate a fornire prestazioni (treni a vapore) a titolo oneroso a carico della suddetta associazione. È da sottolineare che l'iniziativa ha avuto un ottimo esito tanto che i 1040 posti disponibili sono andati subito esauriti.

In merito ai lavori di ristrutturazione della stazione di Biella si fa presente che detti lavori rientrano fra quelli previsti nel piano nazionale che, in una prima fase, prevede interventi o ammodernamento e potenziamento in stazioni di livello medio-piccolo, raggiungendo così l'obiettivo di ottenere risultati di un certo rilievo con interventi contenuti.

Nel caso di Biella, detti interventi erano inderogabili, considerato lo stato di progressivo degrado che la stazione stava subendo. Gli interventi sono rivolti anche a dare un'immagine moderna e funzionale delle Ferrovie dello Stato. Da ciò l'esigenza di strutturare l'edificio-stazione in modo da renderlo accogliente, esteticamente gradevole ed in grado di offrire svariati servizi all'utenza; nel caso della stazione San Paolo si sono attuati interventi mirati ad incrementare le aree commerciali e le zone di primo impatto con la clientela (recupero facciata esterna, ampliamento sala d'attesa, sistemazione dell'atrio, realizzazione di un nuovo servizio igienico e ristrutturazione degli altri).

I lavori, cominciati a fine 1995, hanno subito un ritardo sui tempi previsti perché si è presentata la necessità di eseguirne altri non preventivati ma improcrastinabili,

quali l'impermealizzazione di importanti strutture del fabbricato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

presso la stazione ferroviaria di Biella San Paolo sono ricoverati un numero imprecisato di vagoni che, coibentati con amianto, debbono essere « bonificati »;

il capannone entro il quale detti vagoni sono ricoverati è di fatto isolato, con ciò lasciandosi intendere la pericolosità della situazione;

è addirittura impossibile verificare il numero dei vagoni ricoverati e le condizioni dei medesimi;

uno dei muri perimetrali è peraltro parzialmente crollato, vanificando, ed anzi rendendo ridicole le precauzioni di natura sanitaria;

il numero dei vagoni è così elevato che, completata l'area del capannone, molti di essi hanno dovuto essere lasciati all'aperto;

nessuno sa per quanto tempo i vagoni dovranno restare a Biella —:

quanti siano i vagoni da « bonificare » ricoverati alla stazione di Biella;

in quali condizioni essi siano;

se essi rappresentino, in effetti, un serio pericolo per la salute;

in caso affermativo, se le condizioni di ricovero siano tali di garantire i cittadini dal relativo rischio;

quali siano i tempi previsti per il trasporto dei vagoni presso le sedi delle società che dovranno provvedere alla loro bonifica. (4-05527)

RISPOSTA. — Le F.S. S.p.A. informano che presso la stazione ferroviaria di Biella San

Paolo risultano accantonati a dicembre 1996 i seguenti rotabili:

n. 2 automotrici termiche ALn 772 con isolamento termoacustico in amianto della cassa;

n. 18 automotrici termiche ALn 668 decoibentate prima del 1990, con possibile presenza di residui di amianto della decoibentazione all'interno della cassa e di particolari contenenti amianto;

n. 2 locomotive diesel da manovra con possibile presenza di amianto nelle guarnizioni dei collettori dei motori termici.

Alla fine del mese di novembre le F.S. S.p.A. hanno effettuato un sopralluogo congiunto con la U.S.L. n. 12 di Biella e prelevato dalle automotrici ALn 668 campioni di materiali da analizzare. Le analisi hanno stabilito che la presenza di amianto è limitata a particolari ubicati in vani chiusi all'interno dei rotabili. Detti vani sono stati sigillati.

I mezzi sopraelencati, ad eccezione di n. 8 ALn 668 che si trovano su un piazzale esterno opportunamente delimitato, sono stati collocati nei locali chiusi dell'ex Deposito Locomotive per maggiori garanzie riguardo alla possibilità di indebite intrusioni ed episodi di vandalismo.

Allo stesso scopo sono state chiuse con lamiera tutte le luci di accesso presenti sui rotabili.

Le F.S. S.p.A. inoltre rendono noto che nell'esecuzione dei programmi di dismissione del materiale rotabile più obsoleto, provvedono all'accantonamento precedente l'alienazione per rottamazione.

Nel caso di rotabili con presenza di amianto, a decoibentazione propedeutica alla rottamazione viene affidata a delle imprese qualificate nel settore, che procedono secondo i programmi impostati e nel rispetto delle priorità tecniche individuate per i singoli rotabili.

Il materiale rotabile nel frattempo accantonato è oggetto di un piano di sicurezza, approvato anche dal Ministero dell'Ambiente nei gennaio 1995, articolato nei seguenti 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 a mezzo delle misure più idonee, a seconda dei casi, 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 da effettuare dalle F.S. per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

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

Nel rispetto del piano, tutti i mezzi ferroviari accantonati presso la stazione di Biella si trovano in condizioni di sicurezza e quindi per essi non sussiste alcun fattore di inquinamento ambientale.

L'avvio degli stessi alle operazioni di bonifica e rottamazione, potrà essere concretizzato appena saranno in via di esaurimento le priorità tecniche più elevate che sono state individuate, compatibilmente con il trend produttivo del settore.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

la stampa nazionale ha dato ampio risalto al debutto del voto elettronico in occasione della consultazione elettorale che si svolgerà domenica 25 maggio 1997 in Valle d'Aosta;

l'iniziativa appare interessante sia sotto il profilo della complessiva semplificazione del nostro complesso e farraginoso meccanismo elettorale, sia sotto il profilo di por fine alle possibilità di brogli elettorali o di contestazione delle schede —:

se vi sia un generale programma ministeriale per l'estensione del nuovo sistema di voto elettronico a tutte le consultazioni elettorali. (4-10200)

RISPOSTA. — *Le consultazioni svoltesi il 25 maggio scorso nella regione Valle d'Aosta con l'utilizzazione — per la prima volta in Italia — di apparecchiature elettroniche, riguardavano l'elezione del sindaco, del vice sindaco e dei consiglieri nei comuni di Arnad, Issime, La Salle e Valsavaranche.*

L'esperimento ha avuto luogo nell'ambito del progetto « Carta del cittadino », avviato e finanziato dal Dipartimento della Funzione Pubblica nella suddetta Regione Autonoma. Tale strumento, contenente tutte le notizie identificative, anagrafiche, sanitarie, ecc., del cittadino, è stato successivamente arricchito — a seguito di intese raggiunte con il Ministero dell'Interno — con le informazioni riguardanti l'indicazione del plesso, del numero della sezione elettorale, del numero di iscrizione nelle liste elettorali e del titolo al voto.

Il test elettorale ha interessato, nel complesso, n. 7 sezioni elettorali, per un corpo elettorale pari a 3.155 elettori.

Le risultanze dell'esperimento possono, in linea di massima, considerarsi più che soddisfacenti. Innanzitutto, i risultati ufficiali sono stati resi noti entro brevissimo tempo. Nei comuni di Issime e di Valsavaranche (con una unica sezione elettorale) le operazioni di scrutinio e le conseguenti proclamazioni sono terminate alle ore 22,30, mentre nei comuni di La Salle e di Arnad (con più sezioni elettorali) le operazioni suddette si sono concluse alle ore 24 circa, in quanto al riepilogo dei voti, al riparto dei seggi tra le liste concorrenti ed alle proclamazioni ha dovuto provvedere l'Adunanza dei Presidenti di seggio.

Anche sotto il profilo dell'impressione sul corpo elettorale, i risultati conseguiti possono considerarsi positivamente. La quasi totalità degli elettori interessati, infatti, si è pronunciata favorevolmente all'uso delle apparecchiature elettroniche, in relazione alla semplicità delle modalità di espressione del voto di lista e del voto di preferenza (touch screen).

Lo si rileva dall'affluenza alle urne, che ha fatto registrare un dato complessivo dell'81,5 per cento, con punte pari al 90,7 per cento nel comune di Issime.

È mancata, in sede di scrutinio, qualsiasi contestazione sulla regolarità del voto, non accettando il sistema voti espressi in difformità dalle previsioni normative.

Quanto alla prospettiva di una generale estensione delle procedure elettroniche a tutti i tipi di consultazione, il Governo è da tempo particolarmente attento alle concrete possibilità di introdurre un siffatto sistema, che sembra raccomandarsi non solo per la rapidità di svolgimento delle operazioni di voto e di scrutinio, ma anche, e soprattutto, quale mezzo indispensabile per conseguire, in massimo grado, sicurezza, regolarità e trasparenza delle operazioni di voto.

Nelle passate legislature sono stati presentati appositi disegni e proposte di legge per l'applicazione delle nuove tecnologie limitatamente alla sola fase dello scrutinio, o estesa anche alle operazioni di votazione.

La Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati, per poter esprimere un parere sull'introduzione delle anzidette procedure, affido a ditte specializzate apposito studio circa l'applicabilità del supporto informatico nelle operazioni elettorali.

Nel corso dell'indagine conoscitiva emerse l'orientamento di concentrare la scelta sulla possibilità di automazione delle sole operazioni di scrutinio, nel timore che l'espressione del voto elettronico potesse indurre l'elettore ad una disaffezione dal voto. Esiste, in effetti, la possibilità che la novità venga accolta con diffidenza, anche in relazione alla difficoltà di usare un'apparecchiatura certamente sofisticata, quale sarebbe sicuramente quella da adottare per consentire l'espressione di voti di lista e di preferenza nei diversi modi previsti dalla vigente normativa.

Dalle conclusioni cui è pervenuta la commissione parlamentare sembra che ad una soluzione della complessa questione possa addivenirsi attraverso una fase preliminare di studio e di ricerca — da affidare al Ministero dell'Interno — per verificare le effettive possibilità, anche sotto il profilo della compatibilità finanziaria, di utilizza-

zione delle nuove tecnologie nelle sole operazioni elettorali di scrutinio.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

l'azienda di trasporto SITA, con i suoi pullmann, è l'unica ad offrire un servizio di collegamento tra Napoli e la costiera sorrentina ed amalfitana:

da troppo tempo, purtroppo, questo servizio si è trasformato sempre più in « disservizio »: orari quasi mai rispettati, modificati senza alcun preavviso, utenti spesso costretti ad estenuanti attese alle fermate, cambiamenti di percorso senza comunicazione al pubblico, eccetera;

tutto ciò arreca gravi disagi alle cittadinanze di tutti i comuni della costiera che si servono dei pullmann della SITA per raggiungere le scuole e i rispettivi posti di lavoro, in un contesto di annoso degrado di tutto il settore del servizio pubblico di trasporto di Napoli e provincia —:

se non intenda intervenire per appurare i motivi di questi continui disservizi e se non ci siano, da parte dei quadri dirigenti della SITA, negligenze nella gestione della azienda stessa. (4-03516)

RISPOSTA. — *Le autolinee Sita offrono un servizio di collegamento tra Napoli e la costiera sorrentina e amalfitana; a tutt'oggi non risultano pervenute, né per iscritto né per le vie brevi, proteste e denunce di disservizi da parte degli utenti del servizio stesso.*

Di conseguenza non risulta possibile imputare alla dirigenza della Sita nessuna omissione o negligenza nella conduzione e nella organizzazione dei servizi svolti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

DI ROSA, LABATE, ACQUARONE, REPETTO e BOLOGNESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:*

è stata diffusa la notizia del tragico evento accaduto a bordo della turbonave « Portovenere », gasiera del gruppo Snam, nelle acque genovesi, all'altezza di Arenzano;

gli interroganti sono colpiti e vicini alle famiglie, nel dolore per la morte dei suoi uomini ed il ferimento di altre tre, che lavoravano a completare l'allestimento della nave;

gli incidenti mortali nella cantieristica e nelle riparazioni navali purtroppo non sono isolati —:

quali provvedimenti intenda adottare: 1) per individuare al più presto possibile quali cause abbiano potuto generare, in una nave appena varata, fornita di impianti tecnologicamente avanzati, un incidente di così disastrosa entità; 2) per impedire che avvenimenti del genere si possono nuovamente verificare. (4-03906)

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

In relazione al disastro avvenuto il 2 ottobre 1996, a seguito dell'incendio divampato nella sala macchine della nave gasiera « Snam Portovenere », mentre effettuava le prove in mare, la Capitaneria di porto di Genova ha immediatamente dato avvio, come prescritto dall'articolo 578 del codice della navigazione, alla apertura di una inchiesta sommaria volta ad accertare le cause e le circostanze del sinistro e dell'infortunio nonché ad impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

La suddetta inchiesta è stata conclusa e sulla base delle risultanze la Direzione marittima di Genova ha deliberato di procedere all'inchiesta formale sulle cause e sulle responsabilità del sinistro, come disposto dall'articolo 579.

L'inchiesta formale, condotta da apposita Commissione costituita presso la stessa Direzione marittima, è presieduta dal Direttore marittimo e composta da esperti nel campo delle costruzioni e della navigazione navale. Ai lavori della Commissione, ai sensi dell'articolo 581, terzo comma, hanno facoltà

di assistere o farsi rappresentare, tra gli altri, « i componenti dell'equipaggio, gli assicuratori, coloro che hanno riportato lesioni personali o altri danni nel sinistro o i loro aventi diritto ».

Contestualmente è stata avviata specifica indagine dell'Autorità giudiziaria per l'accertamento delle responsabilità penali, avvalendosi anche del personale della stessa Capitaneria cui è stato demandato il sequestro penale dell'unità.

Secondo le notizie fornite dalla Società, l'incendio era stato contrastato dagli addetti con gli estintori di bordo e quindi circoscritto; ciò nonostante veniva attivato anche l'impianto CO₂ le cui emissioni coglievano di sorpresa le persone presenti nel locale macchine.

È da segnalare che l'impianto antincendio ad anidride carbonica non entra in azione automaticamente e che dal comando di attivazione alla sua concreta operatività intercorre un lasso di tempo, segnalato da allarme di forte intensità, volto a consentire alle persone presenti di abbandonare con tempestività i locali interessati.

Non è possibile anticipare ipotesi sulle ragioni dell'attivazione dell'impianto antincendio ad anidride carbonica, nonché su quelle per le quali purtroppo i presenti in sala macchine non hanno avuto la possibilità di abbandonare i locali, in quanto tali aspetti sono oggetto di accertamenti amministrativi e giudiziari, tuttora in corso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

DILIBERTO e GRIMALDI. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il 27 aprile 1997 avranno luogo in diversi comuni le elezioni amministrative e, tra le città che andranno al voto, figura anche Pordenone;

l'articolo 3 della legge n. 81 del 1993 prevede che la dichiarazione di presentazione delle liste elettorali venga sottoscritta da un dato numero di elettori, alla pre-

senza di pubblici ufficiali deputati all'autenticazione delle firme;

la segreteria generale del comune di Pordenone, mattina di mercoledì 19 marzo 1997, mette a disposizione degli interessati alla presentazione di candidature una nota contenente la dettagliata indicazione di tempi e luoghi stabiliti per procedere alla autenticazione. Viene, inoltre, assicurata la presenza degli assessori, nella veste di pubblici ufficiali certificatori (ex articolo 14, della legge 53 del 1990);

sulla base di tale nota la dirigenza locale del partito della Rifondazione comunista, nelle persone del segretario cittadino, Carlo Vurachi, e del consigliere comunale, Michele Negro, predispone quanto necessario per la raccolta delle sottoscrizioni, in uno dei luoghi indicati e nella fascia oraria specificata nella nota stessa;

nessuno degli assessori delegati alla certificazione si presenta, impedendo quindi a numerosi cittadini di esercitare un legittimo diritto;

gli esponenti di rifondazione comunista, dopo aver sollecitato la presenza degli assessori ed aver verificato che in altro luogo della città la Lega nord procedeva regolarmente, alla presenza degli assessori comunali, alla raccolta delle firme per la propria lista, chiedono l'intervento delle forze dell'ordine;

il segretario cittadino di Rifondazione comunista, Carlo Vurachi, presenta formale denuncia alla questura di Pordenone, e Mario Negro, consigliere comunale di Rifondazione comunista, presenta al prefetto di Pordenone un esposto per denunciare i gravi fatti accaduti, lesivi delle norme che disciplinano le elezioni amministrative e la parità di trattamento tra le diverse forze politiche —:

se non ritenga che l'episodio di cui sopra integri una palese violazione delle leggi dello Stato che disciplinano la materia elettorale;

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per verificare, presso gli organi del comune di Pordenone coinvolti nell'episodio, se le omissioni denunciate siano o meno state compiute deliberatamente;

in che modo il partito della Rifondazione comunista di Pordenone potrà essere reintegrato nel pieno diritto, considerato che il « danno » subito potrebbe incidere negativamente sulla raccolta di sottoscrizioni ed avere serie ripercussioni sull'esito della campagna elettorale. (4-08632)

RISPOSTA. — *L'inconveniente verificatosi nei locali del comune di Pordenone il 19 marzo scorso e segnalato dalla S.V. ha avuto — com'è stato possibile accertare — carattere del tutto episodico, grazie anche al tempestivo intervento della prefettura, che — immediatamente attivatasi a seguito dell'esposto del consigliere Negro — ha inteso assicurarsi del regolare svolgimento di tutte le operazioni connesse al procedimento elettorale allora in corso.*

Sulla base degli elementi acquisiti, la stessa prefettura è pervenuta alla conclusione che la circostanza occorsa non fosse da imputare a deliberato intento omissivo o peggio, ostruzionistico degli organi comunali, bensì da attribuire unicamente a disguidi provocati da una predisposizione organizzativa non sufficientemente curata.

In ogni caso, ed indipendentemente da eventuali ulteriori sviluppi della vicenda, resta il fatto che le sottoscrizioni raccolte prima e dopo l'episodio denunciato si sono rivelate idonee e sufficienti ed hanno consentito la regolare partecipazione del partito della Rifondazione Comunista alle consultazioni elettorali del 27 aprile 1997.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

FINO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

negli uffici postali di Rossano, comune di circa quarantamila abitanti in provincia di Cosenza, si stanno ormai da

tempo verificando numerosi disservizi, dovuti principalmente al fatto che:

a) nell'ufficio postale di Rossano Scalo, che rappresenta il centro economico e commerciale più popoloso, circa ventimila abitanti, l'ufficio è allocato in locali talmente angusti da costringere spesso a code ed a lunghe attese anche all'esterno dell'ufficio stesso, per la materiale impossibilità di accedervi;

b) per quanto riguarda Rossano Centro, i locali da adibire ad ufficio sono sottoposti ormai da anni a lavori di ristrutturazione, con conseguente sistemazione provvisoria dell'ufficio postale presso altri locali strutturalmente e logisticamente non idonei all'uso;

c) sembrerebbe che l'impresa fornitrice di mobili ed attrezzature sia sull'orlo del fallimento o sia addirittura già fallita e che quindi non si possa prevedere la fine di detti lavori e la riapertura dei locali —

se non si ritenga opportuno provvedere per invertire una tendenza negativa e non più accettabile, sollecitando l'ente Poste ad adottare urgenti misure per l'apertura di uno sportello a Rossano Scalo in area di nuova urbanizzazione, contribuendo a superare i pesanti disagi esistenti per gli operatori che vi lavorano e garantendo una maggiore efficienza del servizio a vantaggio della popolazione;

se non si ritenga opportuno adottare provvedimenti per sollecitare l'ente Poste a rendere immediatamente funzionale la sede dell'ufficio postale di Rossano centro. (4-07017)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'Ente poste italiane — interessato in merito a quanto rappresentato dalla S.V. on.le ha riferito che le difficoltà in cui operano le agenzie p.t. di Rossano Calabro sono da tempo all'attenzione degli organi competenti.*

In particolare, per quanto riguarda l'agenzia di Rossano Scalo, solo di recente si sono potuti reperire i locali idonei ad accogliere in modo efficiente l'ufficio in parola

e, appena conclusi i necessari lavori di adattamento, la nuova sede sarà resa operativa.

L'agenzia p.t. di Rossano Centro, malgrado problemi avuti in ordine a delle varianti intervenute in corso d'opera, è stata ultimata e consegnata alla filiale di Cosenza, la quale, terminati gli adempimenti relativi ai vari contratti per la manutenzione degli impianti, la renderà al più presto operativa.

Per quanto riguarda l'ipotesi di istituire una nuova agenzia postale a Rossano Calabro sono all'esame le valutazioni del caso.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

FOTI. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che:

il signor Fabio Morsia, nato a Piacenza il 6 agosto 1959 ed ivi residente in via Chiapponi 18, titolare di pensione e di indennità di comunicazione, veniva sottoposto il 4 marzo 1994 ad accertamenti sanitari presso la commissione medica periferica per le pensioni di guerra e di invalidità civile di Piacenza (posizione n. 16338/verifiche);

il 30 dicembre 1994 la commissione medica superiore e di invalidità civile riconosceva il Morsia affetto da un grado di invalidità del 70 per cento, inferiore a quello stabilito per usufruire della pensione di invalidità e della indennità di comunicazione;

con nota del 12 ottobre 1996 il dirigente superiore dottor Roberto Colucci, in servizio presso la divisione XI del Ministero del tesoro, invitava la prefettura di Piacenza — servizio invalidi civili — a volere disporre, sulla base degli accertamenti in premessa richiamati, la sospensione cautelativa del pagamento del beneficio goduto, e ciò a termini dell'articolo 5, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 21 settembre 1994, n. 698;

con nota del 12 ottobre 1996, sempre a firma del citato dirigente del Ministero

del tesoro, il Morsia veniva invitato a rinunciare al beneficio goduto, con restituzione degli emolumenti percepiti successivamente alla data dell'accertamento sanitario; diversamente si sarebbe proceduto all'emissione del provvedimento di revoca del beneficio stesso o contestuale applicazione di quanto disposto in merito dall'articolo 11, comma 4, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 —:

per quali motivi il Morsia sia stato informato con un ritardo di oltre seicento giorni di quanto determinato dalla commissione medica superiore;

quali risultino essere i tempi medi intercorrenti tra le valutazioni rese dalla commissione medica superiore e le comunicazioni agli interessati delle conseguenze relative;

se non si ritenga oltremodo pregiudizievole richiedere, ai beneficiari riconosciuti privi dei requisiti necessari per usufruire delle provvidenze di legge, la restituzione di due o tre annualità delle somme percepite quando una tempestiva informazione agli stessi eviterebbe allo Stato inutili anticipazioni di denaro e ancor più problematici recuperi di somme indebitamente elargite. (4-08831)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto intesa a conoscere i motivi del ritardo nel comunicare al Sig. MORSIA il provvedimento di sospensione dei benefici per invalidità civile.

Al riguardo, si fa presente che la pratica in questione, esaminata in vigenza della preesistente disciplina (Decreto del Ministro del Tesoro n. 293 del 1989), prevedeva una complessa procedura per la verifica dei requisiti socio-sanitari, consistente nella formulazione, da parte dei medici incaricati, di una proposta di conferma oppure di revoca del beneficio di godimento. Tale proposta è stata sottoposta successivamente all'esame della Commissione Medica Superiore e d'invalidità civile, la quale ha espresso il proprio definitivo parere.

Il controllo degli atti relativi alla verifica è stato effettuato, da parte della Commissione medica superiore, soltanto nel luglio 1996.

L'Ufficio preposto alla cura degli adempimenti amministrativi connessi agli accertamenti di verifica ha, pertanto, in data 12 ottobre 1996, provveduto ad inviare all'interessato la comunicazione conseguente alla pronuncia adottata dalla Commissione Medica Superiore.

Il notevole lasso di tempo impiegato per espletare la pratica è conseguenza del carico di lavoro gravante sulla Commissione Medica Superiore (circa diecimila pratiche mensili). Infatti oltre alla attività di verifica, notevolmente intensificatasi in questi ultimi anni, tale Commissione svolge anche attività concernenti la definizione dei ricorsi proposti avverso i verbali di visita emessi dalle commissioni mediche di prima istanza.

Si ritiene, comunque, che casi come quello segnalato non abbiano più occasione di ripresentarsi, a seguito dell'entrata in vigore della nuova disciplina in materia di verifiche (legge 8 agosto 1996, n. 425), in base alla quale il verbale di accertamento emesso dai medici verificatori non deve più essere sottoposto al definitivo parere della citata Commissione Medica Superiore.

La suddetta legge, prevede, altresì, in novanta giorni, il termine entro cui l'Amministrazione è tenuta ad adottare il provvedimento di revoca.

Si aggiunge, infine, che è stata avviata un'opera intesa a semplificare la procedura che consentirà una sensibile riduzione dei tempi necessari per la conclusione degli accertamenti di verifica.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pennacchi.

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

L'ultima versione del piano di risanamento dell'Alitalia è stata predisposta accogliendo le richieste dei sindacati di categoria;

il suddetto piano prevede l'aumento del capitale sociale della compagnia pari a 3.000 miliardi di lire, nonché il ricorso ad ulteriori prepensionamenti;

dette misure si tradurranno in nuovi pesanti oneri a carico dell'intera collettività nazionale;

ad onta di ciò, l'Alitalia continua in una politica tariffaria disomogenea sul territorio nazionale e fortemente punitiva sulle rotte in cui ancora detiene, di fatto, il monopolio dei voli;

anche la programmazione operativa dei voli sembra più attenta alla ricerca del consenso sindacale che non alle reali esigenze dei diversi bacini di utenza serviti;

questa miope politica tariffaria ed operativa dell'Alitalia penalizza, in particolare, il bacino di utenza dell'aeroporto di Genova, anche sulla frequentatissima tratta Genova-Roma;

non si comprende come l'Alitalia pensi di acquisire clienti dalla Liguria e dal basso Piemonte, perdurando un inspiegabile vuoto nei collegamenti tra Genova e Roma dalle ore 7,05 alle ore 9,35 e tra Roma e Genova dalle 16,35 e le 20,05;

grazie alla tessera Alicard, volare da Milano a Roma costa solo 138.000 lire, contro le 207.000 lire, praticate nella tratta Roma-Genova;

nonostante questa disparità commerciale, i passeggeri in partenza dall'aeroporto di Genova sono sempre numerosi e costantemente costretti alle liste di attesa;

per evitare il pericolo di *overbooking*, o il fastidio di doversi recare a Linate, molti passeggeri di Genova preferiscono mettere in atto la tecnica della prenotazione cautelativa da Genova, amplificando così disservizi dell'Alitalia —:

quali motivi spingano l'Alitalia, nonostante le promesse di competitività e di miglioramento della qualità dei servizi contenute nelle plurime versioni dei piani di risanamento, a continuare nella politica commerciale discriminatoria nei confronti dei passeggeri dell'aeroporto di Genova, penalizzandoli con uno striminzito operativo volo sulla frequentatissima tratta per Roma e con la mancanza di incentivazioni

tariffarie, che invece la stessa società ampiamente pratica sulla linea Roma-Milano.
(4-01932)

RISPOSTA. — Circa l'offerta dei servizi aerei da Genova, il programma invernale, in vigore dal 27 ottobre 1996 prevede:

7 voli giornalieri per Roma (5 nell'inverno 1995-1996);

3 voli giornalieri per Napoli (2 nell'inverno 1995-1996);

1 volo giornaliero con Milano Linate.

L'incremento a 7 voli da/per Roma ha conseguentemente migliorato il cadenzamento degli orari di partenza. Infatti, la settima frequenza, che ha avuto inizio l'11 novembre ultimo scorso, parte da Roma alle ore 18.45. Il secondo volo del mattino da Genova è stato anticipato alle ore 8.30 per meglio rispondere alle esigenze della clientela d'affari.

Infine a partire dal 4 novembre un volo giornaliero per Malpensa è operato da Minerva Airlines, con la quale l'Alitalia ha definito un accordo commerciale e di traffico, secondo i seguenti orari:

Genova-Malpensa, partenza ore 9.10, arrivo ore 9.50;

Malpensa-Genova, partenza ore 10.20, arrivo ore 10.55.

Il nuovo programma invernale ha consentito ai passeggeri con origine/destinazione Genova di usufruire di un maggiore numero di coincidenze nazionali ed internazionali con un ridotto tempo totale di viaggio.

Infine Alitalia, attraverso gli « hubs » di Fiumicino e Linate offre all'utenza ligure tutte le destinazioni internazionali ed intercontinentali della rete.

In prospettiva, con l'aeroporto di Malpensa a regime, è prevista l'istituzione di tre collegamenti al giorno da/per Genova.

Per quanto riguarda le incentivazioni tariffarie, queste sono valide su tutto il territorio nazionale e quindi anche per il bacino di utenza di Genova. È possibile

viaggiare con sostanziali riduzioni sul prezzo del biglietto (fino al 50 per cento) rispettando ovviamente le condizioni previste.

Sulla tratta Roma-Milano, tenuto conto degli ingenti volumi di traffico e delle numerose frequenze giornaliere, è stata studiata una articolazione tariffaria più adatta alle caratteristiche di quel particolare tipo di traffico.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GAGLIARDI. — Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

in risposta ad un quesito posto dal ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato - direzione generale del commercio interno e dei consumi industriali circa l'applicazione dell'articolo 2, commi 4 e 5, della legge n. 287 del 1991, che contempla le ipotesi di iscrizione e di cancellazione dal registro degli esercenti il commercio da parte degli esercenti pubblici esercizi nei casi di condanna penale, con prot. 4035 del 16 agosto 1993 il ministero di grazia e giustizia, in relazione alle conseguenze che può determinare la sentenza applicativa del cosiddetto patteggiamento, rispondeva che essa preclude, ai sensi dell'articolo 445, comma 1, del codice di procedura penale, l'applicazione delle pene accessorie, ma non degli altri effetti penali della condanna;

sia pure con qualche riserva, concludeva qualificando la cancellazione dal registro degli esercenti come una « misura interdittiva prevista sul piano amministrativo » ovvero come « effetto non penale » della condanna e quindi, non rientrando tra le pene accessorie di cui al citato articolo 445 del codice di procedura penale, tale misura andrebbe sicuramente applicata in quanto la pena patteggiata equivale a pronuncia di condanna;

con la circolare n. 3334 dell'8 aprile 1994, divisione II, prot. 190694, inviata agli uffici provinciali dell'industria, del com-

mercio e dell'artigianato nonché alle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, si richiamava in conseguenza della riportata risposta del Ministro della giustizia al quesito, la loro attenzione sul fatto che la sentenza applicativa del cosiddetto patteggiamento è da considerarsi ostativa all'iscrizione negli albi, registri od elenchi quando si riferisce a reati considerati come ostativi dalle leggi istitutive degli albi, registri ed elenchi;

la conseguenza di siffatte disposizioni è la radiazione dal registro esercenti del commercio, con grave ed irreparabile danno degli operatori, in tutti quei casi ove, talvolta per banali infrazioni alle numerose norme che regolano il settore, gli operatori medesimi hanno deciso di patteggiare solo per ridurre le spese processuali, in quanto le camere di commercio, che gestiscono il succitato registro, non hanno autonomia nell'accertare i fatti e disporre di conseguenza;

con decisione del 16 febbraio - 16 maggio 1996, n. 681, il Consiglio di Stato, sezione VI, confermando analoga sentenza del Tar, ha sancito che l'applicazione della pena richiesta dalle parti « non implica un riconoscimento di colpevolezza, trattandosi di una scelta processuale riconducibile non già ad una presunzione di colpevolezza giuridicamente rilevante, bensì ad esigenze di alleggerimento degli oneri processuali nella fase dibattimentale e, per quanto riguarda l'imputato, anche a possibili considerazioni di incertezza degli esiti del giudizio »;

da quanto sopra è dato cogliere, non già l'irrilevanza dei fatti ammessi in sede di patteggiamento, ma l'esclusione che gli stessi possano assumere automatica rilevanza in sede disciplinare;

pertanto, in sede di altri giudizi, e cioè, nel caso sopra ipotizzato, le camere di commercio, hanno l'obbligo di procedere ad un autonomo accertamento dei fatti posti a base dei relativi provvedimenti o pronunce di competenza, quale la cancellazione dal Rec, pur senza escludere di

valutare, unitamente ad altri elementi probatori, i fatti medesimi già riconosciuti in sede penale;

quindi, provvedimenti adottati sulla sola base della sentenza di patteggiamento, senza alcuna autonoma valutazione, debbono essere considerati illegittimi -:

se i Ministri interrogati non intendano intervenire con urgenza nella questione, in particolare riformando la circolare del Ministro dell'industria dell'8 aprile 1994, per la parte che ne occupa (punto 18 della circolare), restituendo alle camere di commercio piena autonomia di valutazione in ordine ai provvedimenti disciplinari da adottare in capo agli imprenditori ed agli esercenti riguardo all'applicazione dell'articolo 2 della legge n. 287 del 1991.

(4-02418)

RISPOSTA. — In merito all'applicazione dell'articolo 2 commi 4 e 5 della legge 1991, n. 287, con l'interrogazione in oggetto si richiama la nota 16 agosto 1993, n. 4035, con la quale il Ministero di grazia e giustizia, in relazione alle conseguenze che può determinare la sentenza applicativa del cosiddetto patteggiamento, precisava al Ministero dell'industria, che la medesima preclude, ai sensi dell'articolo 445, comma 1, del codice di procedura penale, l'applicazione delle pene accessorie ma non degli altri effetti penali della condanna.

Di conseguenza, qualificando la cancellazione dal REC come una « misura interdittiva prevista sul piano amministrativo » ovvero « come effetto non penale » della condanna e quindi non rientrando tra le pene accessorie di cui al citato articolo 445 del codice di procedura penale, tale misura andrebbe sicuramente applicata in quanto la pena patteggiata equivale a pronuncia di condanna.

Quindi si fa rinvio alla circolare 8 aprile 1994, n. 3334, con la quale la competente Direzione generale del Ministero dell'industria a seguito della suddetta nota del Ministero di grazia e giustizia, richiamava l'attenzione degli UUPPICA e delle CCIAA sul fatto che la sentenza applicativa del cosid-

detto patteggiamento è di considerarsi ostativa alla iscrizione al REC.

Ciò premesso, si richiama la decisione 16 febbraio-16 maggio 1996, n. 681, con la quale il Consiglio di Stato, confermando analogo sentenza del TAR, ha sancito che l'applicazione della pena richiesta dalle parti « non implica un riconoscimento di colpevolezza, trattandosi di una scelta processuale riconducibile non già ad una presunzione di colpevolezza giuridicamente rilevante, bensì ad esigenze di alleggerimento degli oneri processuali nella fase dibattimentale e, per quanto riguarda l'imputato, anche a possibili considerazioni di incertezza degli esiti del giudizio ».

In conseguenza di quanto sopra, con la predetta interrogazione deducendo « non già l'irrilevanza dei fatti ammessi in sede di patteggiamento, ma l'esclusione che gli stessi possono assumere automatica rilevanza in sede disciplinare (...) » per cui i provvedimenti adottati dalle Camere di commercio « sulla sola base delle sentenze del patteggiamento devono essere considerati illegittimi » si chiede di sapere se il Ministero dell'industria non intenda intervenire su quanto precisato al punto 18 della citata circolare « restituendo alle Camere di commercio piena autonomia di valutazione in ordine ai provvedimenti disciplinari da adottare in capo agli imprenditori e agli esercenti riguardo all'applicazione dell'articolo 2 della legge n. 287 del 1991 ».

Su quanto sopra, si fa presente che le Sezioni Unite della Corte di Cassazione con sentenza 4 giugno 1996 hanno affrontato la questione della equiparabilità della sentenza di applicazione della pena su richiesta delle parti alla ordinaria sentenza di condanna ai fini della iscrizione negli albi professionali.

Con riferimento, in particolare, agli esponenti delle società di revisione e dei soggetti iscritti nel registro dei revisori contabili, nella suddetta pronuncia hanno affermato che la sentenza di patteggiamento — siccome equiparata a quella di condanna — rappresenta condizione ostativa all'iscrizione sia delle persone fisiche che delle società nei rispettivi albi.

In relazione a detta pronuncia la competente Direzione generale del Ministero del-

l'industria ha formulato al Ministero di grazia e giustizia — Direzione generale degli affari civili e delle libere professioni — uno specifico quesito sulla applicabilità della medesima nel caso di iscrizione all'albo professionale degli agenti e rappresentanti di commercio.

Al suddetto quesito il Ministero di grazia e giustizia ha risposto con nota 4 giugno 1997, n. 7/31005/1754 nella quale, innanzitutto, ha ripercorso l'iter argomentativo seguito nella pronuncia il quale, per escludere la equiparabilità delle decisioni, « poggia sull'affermazione che la sentenza di condanna in senso stretto ha come presupposto imprescindibile una decisione pronunciata all'esito di un giudizio caratterizzato dalla piena cognizione del reato e della pena. Per converso la sentenza di applicazione della pena su richiesta non presuppone un giudizio di colpevolezza dell'imputato », ma — come afferma la richiamata sentenza — « si sostanzia nell'applicazione di una pena senza giudizio, dato che il magistrato giudicante non deve dichiarare la colpevolezza dell'imputato secondo un accertamento pieno basato sul contraddittorio delle parti, ma fare riferimento all'accordo tra il pubblico ministero ed imputato sul merito dell'imputazione, pur essendogli attribuiti autonomi e consistenti poteri di controllo ».

Ciò significa che la inscindibilità del nesso « riconoscimento della responsabilità — applicazione della pena, viene superato attraverso l'accordo processuale che caratterizza la sentenza di applicazione della pena su richiesta escludendo la sua ammissibilità alla sentenza di condanna.

Né la richiesta di pena avanzata dall'imputato o il consenso da questi prestato alla proposta del Pubblico Ministero potrebbero rappresentare una sorta di ammissione di responsabilità.

Come si legge nella motivazione della decisione in esame, infatti, « non solo tale volontà dell'imputato non potrebbe mai costituire un surrogato dell'accertamento pieno di responsabilità affidato al giudice, ma costituisce solo manifestazione inequivoca della rinuncia ad avvalersi della facoltà di contestare l'accusa e quindi ad affermare la propria innocenza, chiedendo

l'applicazione della pena per ridurre al minimo il sacrificio della libertà che conseguirebbe alla condanna in dibattimento, cioè per una scelta collegata all'alea dell'ordinario processo, ed all'esercizio del diritto di difesa».

Ciò premesso, il Ministero di grazia e giustizia fa presente, inoltre, di ritenere che « la rilevanza della sentenza emessa all'esito del procedimento di applicazione della pena su richiesta delle parti al fine della iscrizione o della cancellazione dall'albo professionale degli agenti di commercio » — applicabile ad avviso di questa Amministrazione anche nel caso di iscrizione o cancellazione dal REC per l'attività di somministrazione di alimenti e bevande di cui alla legge n. 287/1991 — « discende dalla natura giuridica riconosciuta alla sanzione stessa ».

Precisa, infatti, il predetto Ministero che « a norma dell'articolo 445 c.p.p. la sentenza prevista dall'articolo 444 c.p.p. non comporta la condanna al pagamento delle spese del procedimento né l'applicazione di pene accessorie e di misure di sicurezza ».

Ciò significa che è necessario accertare se il diniego o la cancellazione da un albo professionale « debbano essere considerati un mero effetto penale della sentenza di condanna ovvero una sanzione di carattere accessorio: solo nella prima ipotesi, infatti, le medesime conseguenze possono trovare il proprio presupposto giuridico anche nella sentenza ex articolo 444 c.p.p. ».

Considerato quanto sopra, il predetto Ministero, richiamando la motivazione della citata pronuncia 4 giugno 1996, nella quale si legge che la sentenza di patteggiamento comporta, comunque, l'applicazione di « quei provvedimenti di carattere specifico previsti dalle leggi speciali, i quali, stante peraltro la loro natura amministrativa ed atipica, non postulano un giudizio di responsabilità penale, ma seguono di diritto alla sentenza in esame, stante la sua equiparazione, per gli effetti compatibili con la sua speciale natura, alla sentenza di condanna », fa presente di ritenere « convincente l'opinione di coloro che individuano in tale categoria di provvedimenti sanzionatori, tra le altre, anche quelle misure "dirette a

punire, con effetti limitatamente incidenti nella sfera dei rapporti con l'Amministrazione, la violazione dei precetti dettati dall'ordinamento a specifica garanzia di una funzione riconosciuta propria di questa". In altri termini tali sanzioni, se pure — al pari di quelle penali — di tipo afflittivo, si caratterizzano per esprimere — di regola nell'esercizio della potestà di autotutela — la riprovazione, nell'ambito dell'ordinamento amministrativo particolare, per la inosservanza di un dovere imposto al privato a garanzia del funzionamento dell'ordinamento stesso.

Tale tipologia sanzionatoria, pertanto, è essenzialmente volta a colpire il responsabile dell'illecito garantendo, nel contempo, il rispetto dell'ordine giuridico particolare dell'Amministrazione ».

Va inoltre considerato, sottolinea il predetto Ministero, che la sanzione in discorso « non può essere considerata una pena accessoria ».

Al fine di distinguere tale misura dalle pene accessorie, infatti, è rilevante l'individuazione della autorità tenuta alla applicazione della medesima: l'attribuzione alla commissione provinciale tenuta presso la CCIAA, nel caso dell'albo degli agenti e i rappresentanti, e alla CCIAA stessa, nel caso del registro esercenti il commercio, di negare l'iscrizione o provvedere alla cancellazione per coloro che abbiano riportato una condanna per uno dei delitti espressamente previsti dalle disposizioni in materia di requisiti, « costituisce pertanto elemento determinante per riconoscere nella misura in questione un effetto penale della condanna pienamente compatibile con la pronuncia patteggiata ».

Ciò significa, precisa ancora, che « se (...) la sanzione in oggetto non può essere considerata una pena accessoria, è evidente che la qualificazione della sentenza emessa ai sensi dell'articolo 444 c.p.p., siccome ontologicamente diversa da quella di condanna, non vale ad impedire l'applicazione — laddove ne sussistano i presupposti — della sanzione della cancellazione dal ruolo o del rifiuto di iscrizione ».

Il Ministero di grazia e giustizia conclude precisando che quanto dedotto trova rispon-

denza nella pronuncia delle Sezioni unite della Corte di Cassazione in quanto «sviluppendo le premesse del proprio ragionamento il Supremo Collegio ha precisato che soltanto laddove l'applicazione della misura sanzionatoria presuppone l'accertamento pieno della colpevolezza, è escluso che la misura possa discendere dalla pronuncia effettuata ai sensi dell'articolo 444 c.p.p. Diverso è, tuttavia, il caso di tali provvedimenti sanzionatori "di natura amministrativa ed atipica" (secondo la definizione data dalle Sezioni Unite della Corte di Cassazione) che trovano il proprio presupposto di applicazione non già nell'accertamento in concreto della colpevolezza, bensì nel fatto obiettivo della pronuncia della sentenza di condanna, alla quale è sicuramente equiparata, in questo caso ai sensi dell'articolo 445 c.p.p., la decisione adottata all'esito del procedimento di applicazione della pena su richiesta delle parti».

In conseguenza di quanto sopra, il Ministero dell'industria non può che confermare quanto espresso al punto 18 della circolare n. 3334/1994 e ribadire — viste le argomentazioni espresse dal Ministero di grazia e giustizia nella nota suddetta — che la sentenza emessa all'esito del giudizio di applicazione della pena su richiesta delle parti relativa ai reati contemplati all'articolo 2 della legge n. 287/1991 sia ostativa alla iscrizione o alla permanenza nel Registro esercenti il commercio - REC.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:
Bersani.

GALLETTI. — Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici.
— Per sapere — premesso che:

la società di gestione commissariale governativa delle ferrovie Alifana e Benevento ha inviato il 1° novembre 1996, il bando per partecipare alla gara europea, del valore di centoventidue miliardi, per l'ammodernamento del tratto compreso tra Piscinola e Capodichino sulla linea ferroviaria Napoli-Piedimonte Matese, fissando la scadenza per la presentazione

delle domande per partecipare alla pre-qualifica per il 16 novembre, cioè quindici giorni dopo;

secondo le direttive comunitarie dovrebbero passare trentasette giorni per permettere alle imprese interessate di venire a conoscenza della gara, senza contare che sulla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee il bando è stato pubblicato il 7 novembre, nove giorni prima della scadenza dei termini;

la società Alifana-Benevento manda inoltre in gara un altro bando, del valore di 15,2 miliardi, per la realizzazione delle opere tecnologiche sulla stessa tratta: il bando è stato inviato il 1° novembre, pubblicato l'otto novembre sulla Gazzetta ufficiale, con il termine per la presentazione delle domande fissato al 16 novembre —:

quali siano le motivazioni alla base dell'adozione di una procedura ristretta d'urgenza, che limita di fatto la concorrenza e la possibilità di partecipare alla gara internazionale delle imprese europee;

se la procedura seguita risulti corretta e regolare. (4-05330)

RISPOSTA. — La Gestione governativa della Ferrovia Alifana ha motivato il ricorso alla procedura ristretta d'urgenza poiché era stato fissato dalla Regione Campania il termine del 15 dicembre 1996 entro il quale si sarebbero dovute concludere le procedure di gara delle opere relative alla tratta funzionale Piscinola-Capodichino finanziata con legge n. 211/1992.

Il mancato ricorso a tale procedura avrebbe causato la perdita del cofinanziamento di cui al « Programma operativo plurifondo F.E.S.R. » 1995-1999, relativo alle annualità 1995-1996.

Circa il termine assegnato per la ricezione delle richieste di partecipazione (15 giorni), la Gestione ha ritenuto di poter applicare la procedura prevista dall'articolo 17, comma 2, del decreto legislativo n. 158 del 17 marzo 1995 secondo cui il termine citato può essere ridotto a giorni quindici qualora il soggetto aggiudicatore, in esito ad una sua espressa richiesta supportata da

ragioni di eccezionalità e tempestivamente trasmessa, abbia ottenuto, da parte dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, la pubblicazione dei bandi nei cinque giorni successivi alla spedizione; a tale proposito, la Gestione della Ferrovia Alifana ha ottemperato alla procedura prevista, chiedendo al suddetto Ufficio di pubblicare i bandi di gara entro i cinque giorni successivi alla spedizione.

I bandi di gara sono stati trasmessi in data 1° novembre 1996 (venerdì, giorno festivo), pubblicati nella Gazzetta Ufficiale del 7 novembre 1996 (6° giorno successivo a quello di spedizione degli stessi) e successivamente inseriti nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana nonché sui quotidiani nazionali « Il Mattino », « Il Sole 24 Ore » e « la Repubblica » in data 9 novembre 1996.

Le gare in questione sono attualmente sospese, in quanto l'Amministrazione nel dicembre 1996 ha subordinato il prosieguo delle procedure delle gare al parere favorevole della Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042/1969, come integrata dall'articolo 5 della legge n. 211/1992, sulla progettazione esecutiva delle opere in argomento; tale parere, espresso con il voto n. 111/211 in data 16 dicembre 1996, non è stato favorevole, essendo stata ritenuta insufficiente la documentazione progettuale presentata.

Si porta a conoscenza l'elenco delle imprese che hanno richiesto, nei termini, di partecipare alla qualificazione, elenco suddiviso per singoli bandi di gara.

OPERE CIVILI

- 1) Coop Muratori e Cementisti: Ravenna;
- 2) Recchi S.p.A. Costr. Generali: Torino;
- 3) Gruppo Dipenta Costruzioni S.p.A.: Roma;
- 4) Impregilo S.p.A.: Milano;
- 5) Astaldi S.p.A.: Roma.

OPERE CIVILI

- 6) Torno S.r.l.: Milano;

- 7) De Lieto Costr. Generali: Roma;
- 8) Itinera Costr. Generali S.p.A.: Alessandria;
- 9) Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.: Parma;
- 10) Impresa Fioroni Sistema S.p.A.: Perugia;
- 11) Italstrade S.p.A.: Roma;
- 12) Soc. Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.: Roma;
- 13) Toto S.p.A.: Chieti;
- 14) Impresa F.lli Costanzo S.p.A.: Misterbianco (CT);
- 15) Soc. Ingg. Provera & Carassi: Roma;
- 16) Vianini Lavori S.p.A.: Roma;
- 17) N.V. Besix S.A./Donati S.p.A.: Roma.

OPERE TECNOLOGICHE

- 1) Fersalento S.p.A.: Lecce;
- 2) Armafer S.a.s.: Lecce;
- 3) G.C.F. S.p.A.: Roma;
- 4) Esposito Ing. Salvatore: S. Felice a Cancellò;
- 5) Ansaldo Trasporti: Napoli;
- 6) R.I.C.: Roma;
- 7) Cons. Coop Costruzioni: Bologna.

MATERIALE ROTABILE

- 1) Costamasnaga S.p.A.: Costamasnaga (LC);
- 2) Firema Consortium: Milano;
- 3) Breda Costruzioni Ferroviarie: Pistoia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GATTO e TATTARINI. — Al Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali. — Per sapere — premesso che:

la delibera n. 131 dell'Unire del 27 ottobre 1994 stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 1996, l'esercizio delle scommesse

sulle corse dei cavalli di cui all'articolo 2 della legge 24 marzo 1942, n. 315, non sarà più delegato, ai sensi del secondo comma di detto articolo, con riferimento alle quote dei totalizzatori dei singoli ippodromi, ma soltanto con il sistema a riversamento;

la delibera n. 131 costituisce fondamento e ragione d'essere della delibera n. 167 del 6 luglio 1995 che, al punto 8 dell'atto aggiuntivo, segnala che «... a retribuzione dell'attività di accettazione e raccolta delle scommesse al totalizzatore è riconosciuta alle agenzie ippiche una percentuale omnicomprensiva pari all'undici per cento del totale raccolto (al netto delle scommesse annullate e/o rimborsate), comprese le scommesse non più rimborsabili per ricorrenza dei termini »;

nello stesso atto aggiuntivo si stabilisce che: «... qualora il volume delle scommesse accettate a riversamento dalle agenzie ippiche nel loro complesso raggiunga il valore di lire 1.000 (mille) miliardi e/o l'Unire decidesse di aumentare il numero degli ippodromi sui quali far esercitare l'accettazione delle scommesse a riversamento si procederà alla rinegoziazione di un nuovo corrispettivo »;

la delibera n. 454 del 28 dicembre 1995 ha stabilito che: «... ferme restando tutte le previsioni della delibera n. 167 del 1995 il corrispettivo forfetario di cui all'articolo 8 dell'atto aggiuntivo allegato è ridotto alla misura forfetaria ed omnicomprensiva del 10,20 per cento del volume delle scommesse accettate e riversate sullo Sptnu di ogni singola agenzia »;

la riduzione del corrispettivo stabilito nella delibera n. 454 è conseguenza di una trattativa con la Snai ed è stata annunciata pubblicamente dalla stampa senza opposizione o contestazione dei diretti interessati;

l'obiettivo dell'Unire, come risulta anche dal testo delle diverse delibere menzionate, è non solo quello di svolgere « un efficace controllo delle scommesse » ma anche quello di esercitare il suo ruolo

centrale di direzione e di assicurare l'acquisizione di maggiori mezzi finanziari -:

se risulti che, ancora oggi e dopo due anni dalla conversione al sistema del riversamento, continui a funzionare, in flagrante violazione di quanto stabilito dalla delibera n. 131, il sistema a riferimento per le scommesse multiple;

se risulti che, nonostante la delibera sulla riduzione del corrispettivo sia stata approvata nel mese di dicembre 1995, solo a partire dal 1° gennaio 1997 l'Unire abbia iniziato e remunerare gli agenti esterni con l'1,20 per cento, come stabilito;

se risulti che, nonostante il riversamento su tutti i campi di corse sia stato completato e che il volume delle scommesse abbia più che raddoppiato il limite stabilito dall'atto aggiuntivo allegato alla delibera n. 167, le agenzie ippiche si oppongono alla riduzione pattuita per mancanza di « determinate condizioni »;

se risulti che il denaro inerente al riversamento viene inviato dalle singole agenzie alla Rolo Banca 1473, Roma, agenzia di via Quintino Sella n. 5, sul conto corrente n. 49061/2, intestato a Snai Servizi srl, che provvede poi ad inviarlo all'Unire;

se risulti che la cifra accumulata, dovuta alla riduzione dello 0,8 per cento del corrispettivo e non messa ancora a disposizione dell'Unire da parte delle agenzie ippiche, sia vicina ai trenta miliardi;

se risulti che la cifra menzionata nel punto precedente sia nella disponibilità della Snai Servizi, che è il soggetto esponenziale delle agenzie ippiche, che agirebbe così senza alcun titolo che lo legittimi giuridicamente ad operare in tal senso;

considerato che è compito dell'amministrazione dell'Unire attenersi ai principi di buon andamento, di imparzialità e di legalità, trattando con tutti i mezzi possibili che le scommesse, come stabilito dalla legge, non diventino un fine in sé, bensì uno strumento di incremento e di miglio-

ramento di tutto il settore, quali urgenti, opportuni ed efficaci interventi intenda adottare nei confronti di una gestione commissariale in scadenza, che è stata oggetto di critiche pesanti da parte degli organi costituzionali dello Stato e del Parlamento e che, per la non più tollerabile situazione di parzialità e di favoritismi, che tanto ha nociuto non solo allo sviluppo del settore, ma anche al bene comune, ad avviso degli interroganti va rimossa. (4-08384)

RISPOSTA. — *In relazione alla interrogazione in titolo si forniscono qui di seguito gli elementi di risposta disponibili.*

Dopo molti anni l'UNIRE ha realizzato nel 1996 il passaggio dal sistema « a riferimento » di accettazione e raccolta delle scommesse a quello « a riversamento » ovvero del totalizzatore.

Con la delibera n. 167/95 e sue successive modificazioni (principalmente la delibera 915/96) l'UNIRE, pur non disponendo di un proprio sistema di raccolta telematica dei dati delle scommesse, nelle more dell'espletamento della gara europea per la sua aggiudicazione, ha potuto avviare un sistema provvisorio temporaneo che sembra in linea con gli analoghi sistemi in funzione in Europa.

Il sistema provvisorio di raccolta è attualmente gestito da tre operatori, espressi dalle categorie di delegati (ogni singolo delegato può ovviamente rivolgersi ad un operatore di sua fiducia o direttamente all'UNIRE) che, sotto il controllo dell'UNIRE, curano la raccolta telematica dei dati delle scommesse attraverso i punti di accettazione nonché il loro invio all'Ufficio Scommesse dell'Ente che, con proprie strutture e personale, controlla i flussi dei dati e provvede alla totalizzazione degli stessi.

Il Centro UNIRE ha inizialmente provveduto a verificare tutti i dati da e per i singoli delegati, utilizzando, per la materiale totalizzazione degli stessi, i totalizzatori degli ippodromi nei quali si svolgono le corse.

È poi in fase di attuazione il progressivo spostamento di tutte le funzioni di totalizzazione dai singoli ippodromi al Centro UNIRE.

In attesa della emanazione del Regolamento di riordino del settore delle scommesse, previsto dall'articolo 3, comma 78, della legge n. 662/96, per il quale è stata nominata apposita Commissione interministeriale, si è ravvisata l'opportunità di rinviare l'espletamento della gara europea per l'affidamento della raccolta telematica delle scommesse e dei servizi collegati, le cui modalità sono state peraltro approvate dall'AIPA.

In questa progressiva attuazione del complesso passaggio dall'ultraventennale sistema « a riferimento » a quello « a riversamento », le scommesse multiple continuano ad essere accettate non in violazione di quanto stabilito dalla delibera n. 131, ma in funzione di espresse e specifiche delibere, in attesa della predisposizione di idonei strumenti hardware e software che consentano la migliore gestione e un efficace controllo (nell'ambito del nuovo sistema « a riversamento ») delle scommesse multiple, non ritenendo opportuno l'UNIRE di privare da una parte, il pubblico degli scommettitori di una popolare e gradita forma di scommessa (circa 340 miliardi l'anno) e, dall'altra, lo stesso Ente e l'Erario di considerevoli entrate.

L'attuale contenzioso esistente tra l'UNIRE e le Agenzie Ippiche trae origine dalla diversa interpretazione giuridica che le due parti danno agli atti ed ai comportamenti successivi alla delibera n. 454/95.

Infatti, con tale delibera l'UNIRE, a seguito della rinegoziazione prevista dall'articolo 8 dell'atto aggiuntivo alla delibera n. 167/95, disponeva che il corrispettivo alle agenzie Ippiche — stabilito dalla delibera n. 167/95 nella misura omnicomprensiva e forfettaria dell'11% di cui il 9% riferito all'attività di accettazione delle scommesse ed il 2% al rimborso del corrispettivo che l'agente avrebbe dovuto corrispondere all'operatore prescelto per la raccolta dei dati delle scommesse) — veniva ridotto al 10,20%, intendendosi con ciò diminuire la quota parte di rimborso per le spese di raccolta dal 2% all'1,20%.

La riduzione della quota parte di rimborso dei costi di raccolta telematica risulta essere stata negoziata dall'UNIRE con il

Sindacato Nazionale Agenzie Ippiche (rappresenta circa il 90% delle agenzie) il quale, a conferma degli accordi raggiunti, con lettera in data 4.1.1996 assicurava altresì che entro il successivo 15.2.1996 avrebbe fatto pervenire l'accettazione, da parte di tutti i singoli associati, di quanto stabilito nella richiamata delibera.

Dall'inizio del 1996, l'attuazione del sistema a riversamento è andata aumentando progressivamente a mano a mano che i diversi ippodromi venivano collegati al sistema e che i singoli Agenti ippici, esercitando la facoltà loro riconosciuta dalla delibera n. 167/95, aderivano al nuovo sistema indicando l'operatore per la raccolta telematica dei dati delle scommesse.

La delibera n. 167/95 prevedeva, infatti, la volontaria adesione del singolo agente ippico al sistema a « riversamento » mediante l'esercizio di un'opzione ed a condizione di indicare un operatore della raccolta telematica dei dati delle scommesse che avesse i requisiti richiesti dall'UNIRE e l'approvazione del Ministero delle Finanze.

L'esigenza di tale procedura si era resa necessaria per il fatto che l'Ente, non essendo dotato del sistema di raccolta telematica e di totalizzazione dei dati, si trovava nella impossibilità giuridica e di fatto di imporre al delegato, che esercitava le scommesse « a riferimento » in virtù di concessione, il passaggio al sistema « a riversamento » dei relativi servizi.

I normali tempi tecnici di aggiudicazione a mezzo gara europea rendevano di fatto impossibile l'effettivo passaggio al nuovo sistema prima di due-tre anni.

Nel mese di luglio 1996 l'UNIRE — preso atto che la totalità degli Agenti Ippici aveva indicato lo SNM SERVIZI S.r.l. quale operatore per la raccolta e preso altresì atto che gli altri delegati all'accettazione delle scommesse (Società di Corse e SPATI), avevano indicato i loro rispettivi operatori — approvava la fatturazione diretta dei servizi di raccolta telematica dei dati.

Dal 1° ottobre 1996 l'UNIRE corrisponde direttamente a SNAI SERVIZI S.r.l. (analogamente a quanto accade con gli altri operatori indicati dagli altri delegati, i quali però percepiscono l'1% anziché l'1,20% in

funzione dei minori servizi forniti) l'1,20% + IVA del volume delle scommesse a titolo di corrispettivo per i servizi di raccolta telematica e non il 2%, mentre il 9% continua ad essere corrisposto alle Agenzie Ippiche, a titolo di remunerazione delle attività di accettazione.

L'UNIRE ha precisato di aver tempestivamente richiesto agli Agenti Ippici il conguaglio relativo al periodo 1.1.1996-30.9.1997, mentre le Agenzie Ippiche, che si sono sempre dichiarate pronte a versare « quanto dovuto », sostengono la tesi che il « quanto dovuto » debba essere calcolato partendo dal presupposto (comune alle parti) che la concordata riduzione del rimborso per i costi di raccolta (dal 2% all'1,20%) dovesse comportare per l'operatore (SNM SERVIZI) un corrispettivo effettivo pari all'1,20% del volume delle scommesse.

Tuttavia, per il periodo 1.1.1996-30.9.1996 l'Agente ippico ha corrisposto all'operatore il 2% comprensivo di IVA e non il 2% maggiorato di IVA percepito dall'UNIRE, perché diversamente non avrebbe mai potuto recuperare i relativi oneri fiscali.

L'UNIRE, contestando tale interpretazione, ha invece chiesto agli Enti Ippici gli importi totali, il che ha indotto gli Agenti stessi ad assumere la posizione formale — ancorché discutibile in fatto ed in diritto — di ritenere non intervenuta la « rinegoziazione » del corrispettivo prevista dalla delibera n. 454/95 e di ritenersi, pertanto, non solo non tenuti alla restituzione di quanto richiesto dall'UNIRE, ma addirittura creditori per la differenza tra quanto originariamente previsto nella delibera n. 167/95 a titolo di rimborso per i costi di raccolta (2% del volume delle scommesse) e quanto oggi fatturato da SNAI SERVIZI S.r.l. allo stesso titolo (1,20% del volume delle scommesse) all'UNIRE.

Risulterebbe, pertanto, che ad oggi la situazione sia la seguente:

1. le Agenzie Ippiche, come previsto dalla delibera n. 167/95, percepiscono il 9% del volume delle scommesse che hanno percepito;

2. la percentuale del 2% sul volume delle scommesse corrisposta alle Agenzie Ippiche, a titolo di rimborso per i costi di raccolta telematica e servizi connessi, non viene più corrisposta alle stesse dal 1.10.1996, mentre il ridotto corrispettivo, pari all'1,20% del volume delle scommesse, viene corrisposto a SNAI SERVIZI S.r.l., prestatore dei servizi di raccolta dei dati delle scommesse accettate presso le Agenzie Ippiche;

3. l'ammontare dello 0,8% + IVA del volume delle scommesse sino al 30.9.1997 è di lire 19.003.771.330.

Di tale importo le Agenzie Ippiche si dichiarerebbero pronte a versare all'UNIRE una somma, al netto dell'IVA non recuperabile, di circa 10 miliardi. È infatti in corso di formalizzazione tra l'UNIRE e le Agenzie Ippiche un accordo che prevederebbe la rinuncia da parte delle Agenzie alla pretesa di restituzione dello 0,80% a partire dall'1.10.1997 e la corresponsione all'UNIRE di circa 10 miliardi a titolo di conguaglio dall'1.1.1996, lasciando alla determinazione dell'Autorità Giudiziaria l'accertamento della pretesa dell'UNIRE sulla rimanenza.

Ai sensi poi dell'articolo 11 dello schema di atto aggiuntivo sottoscritto dalle Agenzie Ippiche e dall'UNIRE e relativo all'accettazione di tutte le scommesse al totalizzatore, le Agenzie effettuano il saldo (pari al totale degli incassi, al netto delle vincite pagate, dell'Imposta Unica, e del corrispettivo spettante all'Agente Ippico) a SNAI SERVIZI S.r.l., nella sua veste di « soggetto gestore del sistema telematico comune di raccolta, riversamento e gestione ».

Risulta, infine, che i versamenti vengono effettuati il 5 e il 20 di ogni mese (con riferimento rispettivamente alle scommesse accettate nella seconda e nella prima quindicina del mese) mediante bonifico bancario, con valuta fissa nelle date suddette, sul conto corrente n. 49061 appositamente acceso presso Rolo Banca 1473 S.p.A. Filiale di Roma 10 - Via Quintino Sella, 5 - ROMA.

SNAI SERVIZI S.r.l., a sua volta, ai sensi dello stesso articolo 1 dell'Atto Aggiunto e

nella sua veste di gestore del sistema, effettuati i controlli dovuti e corrisposte le eventuali compensazioni alle Agenzie Ippiche, rimette all'UNIRE nei tempi prestabiliti le somme raccolte, al netto della percentuale ad esso spettante per i servizi resi.

Il Ministro per le politiche agricole: Pinto.

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

dal 30 giugno 1996 la motorizzazione civile di Catania ha sospeso il servizio di revisione e collaudo veicoli a Caltagirone, in virtù dell'articolo 80 del codice della strada, che prevede che le revisioni possono essere date in concessione a consorzi e a società consortili, anche in forma di cooperativa, purché abbiano i requisiti tecnici richiesti;

la sospensione di un servizio tanto importante comporta enormi disagi per gli utenti;

circa quindici erano i comuni della zona che usufruivano di tale servizio a Caltagirone;

ad oggi si sono già accumulate millecinquecento prenotazioni e, per coloro che hanno fretta, rimane l'unica possibilità di recarsi a Catania —:

se sia a conoscenza di tale situazione;

se non ritenga necessario sollecitare la motorizzazione civile al ripristino temporaneo del servizio, almeno fino a quando non venga emanato il regolamento esecutivo per la disciplina del citato articolo 80 del codice della strada. (4-05067)

RISPOSTA. — Le richieste di operazioni da svolgersi presso le sedi indicate dagli utenti, possono essere accolte purché compatibili con le funzioni istituzionali da svolgersi presso la sede degli Uffici, che hanno natura prevalente e non possano pertanto costituire impedimento o ritardo nel lavoro istituzionale, né eccessivo aggravio per gli operatori.

Pertanto, ogni singolo ufficio accoglie le richieste che siano compatibili con la propria normale operatività.

Ciò premesso, si osserva comunque che le funzioni amministrative in materia di motorizzazione e quindi l'organizzazione stessa degli Uffici provinciali della M.C.T.C. della Sicilia sono state trasferite alla Regione omonima, in virtù del disposto del decreto del Presidente della Repubblica n. 485/81, per cui, prescindendo dagli indirizzi generali in tema di sicurezza dei trasporti, ogni intervento in materia, con speciale riguardo all'organizzazione amministrativa degli Uffici, è di stretta ed esclusiva pertinenza dell'Assessore ai Trasporti della regione stessa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GERARDINI e CERULLI IRELLI. — *Ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica, e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la legge 29 novembre 1990, n. 366 relativa al completamento ed adeguamento delle strutture del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso, ha previsto diversi interventi per potenziare e rendere più funzionale il laboratorio scientifico;

alcune opere, come la realizzazione di una galleria carrabile di accesso e di servizio per il collegamento autonomo del laboratorio con l'esterno, sono assolutamente da evitare per non creare altri dissesti idrogeologici alla montagna, oggi inserita nel più grande sistema di aree protette d'Italia (parco nazionale del Gran Sasso-Lago);

l'articolo 4 comma 7, della legge recita: « il Ministro dell'università e della ricerca scientifica provvede altresì alla realizzazione in Teramo, all'interno del centro di ricerca scientifica di cui al comma 4, del museo della fisica e dell'astrofisica, per l'importo di quattro miliardi a valere sullo stanziamento di cui all'articolo 5... » —:

quali iniziative siano state avviate per attuare le finalità dell'articolo 4, comma 7, della legge 29 novembre 1990, n. 366;

se non si ritenga opportuno organizzare subito un incontro con gli enti interessati, ed in particolare con la provincia ed il comune di Teramo, che da tempo richiedono la concretizzazione dei programmi di monitoraggio ambientale e di ricerca scientifica. (4-04100)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'atto di sindacato ispettivo indicato in oggetto, si fa presente che la legge 366/90 prevede, tra l'altro il completamento del Laboratorio di Fisica Nucleare all'interno del Laboratorio Nazionale del Gran Sasso, nuove sale laboratorio sotterranee e una costruzione di una galleria carrabile.*

Il progetto, sottoposto al Consiglio Superiore dei LL.PP., ha ottenuto il parere favorevole dal Ministero dell'Ambiente, in quanto non provoca dissesti idrogeologici, poiché si sviluppa in rocce perfettamente conosciute, già soggette a drenaggio da parte delle gallerie autostradali esistenti.

Il M.U.R.S.T. con nota del 19.10.1991, ha affidato all'INFN, trasferendogli le risorse previste, il compito di allestire il Museo della fisica e dell'astrofisica, a norma dell'articolo 4 - comma 7 della legge 29.11.90, n. 366. Finora però non è stato possibile individuare una sede idonea.

In attesa di attuare quanto previsto si è provveduto con altre iniziative, come la mostra scientifica « Da Collurania al Gran Sasso » (che ha avuto un grande successo) corredata da conferenze, concerto multimediale e un concorso a premi per le scuole.

A questa è seguita una seconda mostra « Laboratori virtuali » che ha registrato un gran numero di visitatori.

Per quanto richiesto dall'interrogante circa il monitoraggio ambientale e di ricerca scientifica, si precisa che sono già stati presi contatti con le Amministrazioni locali interessate.

Il Sottosegretario di Stato per l'Università e la ricerca scientifica e tecnologica: Tognon.

GIARDIELLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che risulta all'interrogante che:

nei giorni scorsi è stata incendiata l'auto del segretario politico del partito socialdemocratico di Caivano (NA);

tale episodio è avvenuto a pochi passi dalla sua abitazione e dalla locale sezione del partito, in via Faraone in Caivano (NA);

quanto accaduto vede ancora una volta tale area soggetta a fenomeni di non sicurezza per i cittadini —:

quali iniziative si intendano intraprendere al fine di garantire protezione e vivibilità in questi comuni a nord di Napoli;

quali atti si intendano intraprendere al fine di ristabilire in questi comuni le condizioni per una convivenza civile basata sul rispetto delle regole, dello stato di diritto e per consentire lo sviluppo economico-sociale di queste popolazioni.

(4-00168)

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

negli ultimi giorni nei comuni di Caivano, Crispano e Cardito, i fenomeni criminali sono aumentati e varie sono state le manifestazioni: a Caivano è stata profanata la tomba di famiglia di un collaboratore di giustizia, a Cardito una scuola superiore (liceo scientifico) è stata devastata fino al punto da dover sospendere l'attività scolastica;

nei mesi scorsi nel comprensorio dei comuni a nord-est di Napoli, ed in particolare nel comune di Caivano gli episodi di vandalismo nei confronti di edifici pubblici sono aumentati, contemporaneamente a fenomeni di microcriminalità; tutto ciò è stato evidenziato in precedenti atti parlamentari;

la tensione in quest'area è alta: gli amministratori, gli imprenditori, i commercianti e i cittadini vivono in uno stato

di disagio, fino al punto di veder compromesso il diritto alla sicurezza;

le forze dell'ordine cercano quotidianamente di effettuare controlli sul territorio con azioni di polizia giudiziaria —:

quali iniziative si intendono mettere in essere al fine di garantire maggiore sicurezza ai cittadini del comprensorio;

quali progetti di prevenzione e repressione finalizzati alla sicurezza si intendano realizzare per accompagnare e garantire l'azione degli amministratori locali e degli imprenditori nelle proposte di sviluppo che dal basso stanno cominciando a partire, come per esempio il patto territoriale dei comuni a nord-est di Napoli.

(4-07998)

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

alle ore 23 circa del giorno 6 maggio 1997 presso la sede de L'Ulivo di Caivano, segreteria politica dell'onorevole Michele Giardiello e del senatore Nello Palumbo, alcuni sconosciuti armati hanno rapinato i presenti impegnati in una riunione;

questo è l'ennesimo episodio di violenza, che segue altri atti di intimidazione che negli ultimi mesi stano interessando, con diverse manifestazioni, il comune di Caivano e tutta l'area dei comuni a nord-est di Napoli;

l'interrogante ha già segnalato a questo dicastero, con precedenti atti parlamentari, gli episodi verificatisi;

in quest'area la tensione è alta e gli amministratori, gli imprenditori, i commercianti e l'intera popolazione vivono in uno stato di disagio fino al punto di vedere compromesso il diritto alla sicurezza;

le forze dell'ordine cercano quotidianamente di effettuare controlli sul territorio intervenendo con azioni di polizia giudiziaria —:

quali iniziative si intendano adottare al fine di garantire maggiore sicurezza ai

cittadini del comprensorio dei comuni a nord-est di Napoli;

quali iniziative si intendano adottare al fine di garantire la sicurezza in luoghi dove si svolge democraticamente azione politica;

quali progetti di prevenzione e repressione, finalizzati alla sicurezza dei cittadini, si intendano realizzare per accompagnare lo sviluppo e garantire l'azione degli amministratori locali e degli imprenditori che stanno mettendo in essere loro progetti come per esempio il patto territoriale dei comuni a nord-est di Napoli che tra l'altro, grazie al lavoro minuzioso delle amministrazioni locali, è ormai in dirittura d'arrivo. (4-09865)

RISPOSTA. — Le questioni, poste dalla S.V., hanno formato oggetto di diffusa relazione in occasione dello svolgimento, il 14 maggio scorso, presso la I Commissione Permanente della Camera dei Deputati, di altra interrogazione sullo stesso argomento.

Rinvio quindi alla risposta, fornita nella circostanza dal Governo, nel testo pubblicato nel Bollettino delle Giunte e delle Commissioni Parlamentari.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del tesoro e dei beni culturali e ambientali. — Per sapere:*

se risponda a verità che la Tav, la società treno alta velocità, di cui sono azioniste le Ferrovie dello Stato, in data 30 luglio 1996 avrebbe attribuito al professor Andrea Carandini, titolare della cattedra di archeologia romana e greca all'università «La Sapienza» di Roma, un incarico di consulenza per diverse centinaia di milioni quando le opere dell'alta velocità erano ancora in corso;

se si tratti dello stesso professor Andrea Carandini consulente del sindaco di

Roma, Francesco Rutelli, per l'archeologia, con incarico specifico per l'*auditorium* romano;

se non ritenga gli stessi incarichi conferiti dalla Tav e dal comune di Roma non potevano essere assegnati alla soprintendenza archeologica per il Lazio, che avrebbe offerto il proprio lavoro a costi sicuramente inferiori, in quanto non avrebbe potuto pretendere alcun compenso, salvo il rimborso delle spese sostenute. (4-03872)

RISPOSTA. — Il progetto italiano di alta velocità si pone l'obiettivo di costruire 1.300 km di nuova linea ferroviaria totalmente integrata con la rete esistente e con i sistemi di mobilità delle principali aree urbane del paese.

Una delle componenti importanti del progetto è il rapporto tra la infrastruttura e il territorio, inteso nelle sue molteplici valenze, ed è in questa ottica che si colloca il lavoro di monitoraggio archeologico che consente di conoscere preventivamente il numero e le caratteristiche degli interventi archeologici e, quindi, di programmare i tempi e le modalità di esecuzione.

È da sottolineare che i lavori di monitoraggio archeologico, prescritto dalla Soprintendenza Archeologica per il Lazio (SAL) nel giugno del 1994, costituiscono in Italia una strategia di intervento innovativa nell'ambito della realizzazione di grandi opere pubbliche, al medesimo titolo degli studi di impatto imposti dalle normative ambientali e dello sviluppo del territorio.

In tale contesto la TAV S.p.A. ha avuto l'esigenza di munirsi delle adeguate competenze scientifiche e professionali per la gestione delle problematiche archeologiche al fine di combinare le esigenze di tutela del patrimonio archeologico con quelle di rispetto delle tempistiche e dei costi di realizzazione dell'opera.

Per questi motivi la TAV S.p.A. ha individuato come suo consulente il Prof. Andrea Carandini, titolare della cattedra di archeologia romana e greca all'università «La Sapienza» di Roma, considerato uno dei massimi esponenti italiani ed europei di

archeologia stratigrafica, al quale è stato formalizzato un incarico biennale per il 1996-1997, con un importo annuale di 30 milioni di lire.

Il Prof. Carandini è stato individuato quale referente scientifico della TAV S.p.A. per le problematiche archeologiche, anche tenendo conto della proficua collaborazione da lui istituita con l'architetto Renzo Piano nell'ambito della realizzazione dell'auditorium di Roma ove, su incarico congiunto della Decima Ripartizione del Comune e della Soprintendenza Archeologica di Roma, ha coordinato l'indagine archeologica sul sedime del costruendo auditorium riuscendo a risolvere le complesse problematiche di impatto archeologico.

L'eventuale assegnazione di tale incarico di collaborazione dalla TAV S.p.A. alla Soprintendenza Archeologica per il Lazio, anche limitato al rimborso delle spese sostenute, avrebbe comportato una sovrapposizione dei ruoli di soggetto controllante e soggetto controllato in capo alla medesima Soprintendenza.

Infatti, la Soprintendenza, che ha la funzione istituzionale di definire le adeguate prescrizioni di tutela dei beni archeologici rinvenuti nel corso dei lavori, nonché quella di verificare che tali prescrizioni siano ottemperate dalla TAV e/o dal general Contractor Iricav Uno, risulterebbe contestualmente titolare anche di un ruolo di supporto del soggetto che deve istituzionalmente controllare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GRAMAZIO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro. — Per conoscere:

i nomi dei consulenti della Tav, il Consorzio per l'alta velocità ferroviaria di cui siano azioniste le ferrovie dello Stato Spa;

a quale titolo siano state concesse queste consulenze e collaborazioni;

se tra i beneficiari risultino anche parlamentari, loro collaboratori o società di cui siano azionisti. (4-04761)

GRAMAZIO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro. — Per sapere:

quali siano i nomi dei consulenti della Tav, il consorzio per l'alta velocità ferroviaria di cui sono azioniste le ferrovie dello Stato spa;

a quale titolo siano state concesse queste consulenze e collaborazioni;

se tra i beneficiari risultino anche parlamentari, loro collaboratori o società di cui questi siano azionisti. (4-04878)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri anche a nome del Ministro del tesoro.

La TAV S.p.A. si avvale della società Italferr-sis.tav S.p.A., controllata dalle Ferrovie dello Stato, con cui ha stipulato un contratto di consulenza relativo agli aspetti amministrativi, tecnici e programmatici connessi al progetto di alta velocità.

Inoltre, la TAV S.p.A. è una società per azioni a capitale misto pubblico-privato. La quota di partecipazione delle Ferrovie dello Stato S.p.A. è del 43% mentre la restante quota di maggioranza, pari al 57%, è suddivisa tra i principali istituti di credito e assicurativi italiani ed esteri.

La scelta delle ulteriori consulenze di cui la TAV si avvale per ogni necessario supporto ed approfondimento in materie ed argomenti di interesse per il progetto di alta velocità, è rimessa alla decisione del comitato esecutivo che, su mandato del consiglio di amministrazione, è preposto a questa attività.

A tale funzione il comitato adempie assumendo ogni utile elemento di valutazione ed esprimendosi attraverso proprie specifiche deliberazioni.

In riferimento all'affidamento degli incarichi di collaborazione, allo stesso modo, essi vengono sottoposti al comitato esecu-

tivo corredati delle motivazioni relative alle scelte del singolo consulente ed alla necessità di acquisire pareri o studi in ordine a particolari tematiche.

In esito alle determinazioni dell'organo ed ove queste siano favorevoli, vengono formalmente conferiti gli incarichi di collaborazione.

Riferiscono infine le F.S. S.p.A. che, al momento, non risultano parlamentari in carica tra i collaboratori di cui si avvale la Società TAV.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GRILLO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per conoscere:

1) se risponda a verità la notizia dell'esistenza di una proposta sulla riclassificazione dei porti italiani;

2) quali parametri siano stati adottati per misurare le effettive caratteristiche e specializzazioni dei vari scali e se essi siano idonei o possano prestarsi a determinare una gerarchia penalizzante per diversi porti;

3) in particolare, se sia vero che il porto di Trapani verrebbe declassato a porto di II categoria, terza classe, fra i porti di rilevanza economica regionale. Il che sarebbe assurdo perché:

a) il porto di Trapani rappresenta un punto nodale per i traffici commerciali marittimi nel Mediterraneo e le sue attività, già consistenti, hanno registrato notevoli incrementi a partire dal quinquennio a cavallo del 1990, confermando fino ai nostri giorni tale trend positivo;

b) tale positività, generata dall'ottimale sfruttamento della discreta dotazione infrastrutturale del porto, è destinata a registrare ulteriori incrementi con l'ampliamento del porto previsto nel nuovo PRP, il cui iter di formazione è ormai in dirittura d'arrivo;

c) l'eventuale predetta determinazione da parte del Ministero circa la clas-

sificazione dei porti non sarebbe coerente con quanto indicato nel piano generale dei trasporti (Legge n. 254/84) che assegna a Trapani il ruolo di punta terminale della dorsale tirrenica e testa di ponte per collegare l'Italia, e quindi l'Europa, con i Paesi emergenti innervando il nostro sistema trasportistico alle aree esterne, fungendo anche da raccordo economico con i Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa;

d) le strutture del porto di Trapani sono state riconosciute omologhe ai livelli degli standard comunitari e, con decisione 95/357/CE, adottata dalla Commissione dell'Unione europea in data 26 luglio 1995, è stato inserito nell'elenco dei posti di ispezione frontaliere riconosciuti ai fini di controlli veterinari sui prodotti e sugli animali provenienti dai Paesi Terzi e destinate al consumo umano;

e) è l'unico porto che collega con servizio di linea commerciale, passeggeri e postale l'Italia con la Tunisia;

f) la sua acquisita configurazione di polo attrattivo di flussi di scambio delle merci, unitamente alla considerazione del suo collegamento diretto alla rete autostradale e ferroviaria, rendono fattibile la creazione di un centro intermodale merci, in un'area nelle sue immediate vicinanze e destinata a tale funzione nel piano regolatore generale come ipotizzato nello studio di prefattibilità già realizzato.

(4-00651)

RISPOSTA. — L'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevede la ripartizione dei porti marittimi nazionali in due categorie: categoria I, porti o specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; categoria II, porti o specifiche aree portuali che hanno funzioni a) commerciale; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri; d) peschereccia; e) turistica e da diporto.

I porti della categoria II vanno a loro volta suddivisi in tre diverse classi, di « rilevanza economica » internazionale, nazionale, regionale e interregionale.

Sempre l'articolo 4, al comma 4, prevede che, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sono determinate le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti delle classi I, II e III, nonché l'attribuzione di ogni porto marittimo alla rispettiva classe.

Al fine di determinare le suddette caratteristiche la norma indica doversi far riferimento « all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale ». L'inserimento di un porto in una delle tre classi della II categoria sembrerebbe pertanto conseguenza dell'individuazione dell'hinterland e dell'avanmare, tanto attuali quanto futuri, di ciascuno scalo marittimo.

La legge suggerisce, peraltro, i criteri di massima ai quali far riferimento per l'individuazione del bacino di utenza (attuale e potenziale):

entità del traffico globale e delle rispettive componenti;

caratteristiche funzionali degli impianti e delle attrezzature per il traffico delle merci e dei passeggeri e per l'assistenza delle navi;

collegamenti con l'entroterra.

Considerato peraltro che i porti sono comunque aperti al traffico di qualsiasi provenienza, ed operano in un contesto altamente concorrenziale, si è dovuto tener conto:

delle caratteristiche dell'Italia quale paese importatore, in particolare di materie prime;

della prevalenza della modalità marittima per l'importazione di materie prime energetiche e per l'esportazione dei prodotti finiti;

dello sviluppo crescente dell'uso dei contenitori, in particolare sulle rotte transoceaniche e sulle rotte medio-lunghe e della tendenza al gigantismo delle navi porta-contenitori;

della convenienza economica del trasporto combinato nave-camion sulle tratte marittime di media lunghezza, anche di

cabotaggio, nonché delle indicazioni programmatiche di settore che assumono quali priorità strategiche l'ottimizzazione degli scambi interni ed il riequilibrio del trasporto interno attraverso il potenziamento della modalità marittima rispetto a quella stradale e ferroviaria, più onerose in termini di costi economici e di impatti sociali ed ambientali;

dell'importanza della connessione tra i porti e le reti di trasporto terrestre, al fine dello sviluppo del trasporto intermodale e dell'offerta di trasporti « da porta a porta »;

della rilevanza crescente dell'automatizzazione delle attività portuali;

della connessione tra le caratteristiche strutturali dei porti e la capacità di attrarre traffico;

della valenza dei servizi portuali anche ai fini della sicurezza dei traffici.

Sulla base di tali elementi si sono individuati indicatori quantitativi, funzionali e strutturali rappresentativi della rilevanza dei porti nel sistema nazionale e nel quadro internazionale.

Sono stati poi adottati, quali indicatori della rilevanza economica internazionale di un porto, i seguenti indici quantitativi:

volume di traffico merci globale, con una soglia di 10 milioni di tonnellate (a fronte di un movimento complessivo nazionale di 400 milioni di tonnellate);

volume di traffico merci (in complesso ed al netto dei prodotti petroliferi) in navigazione internazionale, con una soglia di 5 milioni di tonnellate;

volume delle merci esportate via mare; numero dei contenitori TEU;

numero e tonnellaggio delle navi arrivate da porti esteri;

numero dei passeggeri arrivati e partiti da porti esteri.

Per l'applicazione di tali indicatori ai singoli porti si è fatto riferimento ai dati statistici del trasporto marittimo nei porti italiani rilevati dall'ISTAT, prendendo in

considerazione non un unico anno, bensì un triennio per eliminare picchi o flessioni anomale.

Quali indicatori strutturali sono stati scelti:

la disponibilità di banchine o punti di ormeggio per naviglio specializzato per il trasporto di vari tipi di merce (RO-RO, merci in colli — containers —, rinfuse solide e liquide) e di passeggeri su rotte internazionali;

la disponibilità di idonee attrezzature per l'imbarco e di aree a terra per il deposito di tali merci e per la sosta dei passeggeri;

l'esistenza di connessioni tra il porto ed i corridoi plurimodali (direttrici terrestri) ed eventuali interporti.

Quali indicatori funzionali di un porto sono stati scelti, come indici rappresentativi, la disponibilità dei servizi di supporto alla nave (pilotaggio, rimorchio, ormeggio), che come detto hanno anche valenza ai fini della sicurezza della fase portuale del trasporto, o di supporto alla merce (imprese per operazioni portuali ed altri).

La rilevanza economica internazionale viene attribuita a quei porti che dispongono di tutti gli indicatori funzionali e di un determinato numero di quelli quantitativi e strutturali.

Anche per l'individuazione dei porti di rilevanza economica nazionale è stato assunto il criterio della combinata disponibilità di indicatori quantitativi, strutturali e funzionali, assumendo però indici diversi o meno selettivi rispetto a quelli indicati per la II categoria, I classe. Ciò, fermo restando che anche questi porti, a motivo della loro natura di struttura aperta a qualsiasi tipo di traffico, concorrono all'interscambio dell'Italia con l'estero, anche se in misura meno rilevante dei precedenti, e considerato che i traffici marittimi di medio raggio, svolgono indispensabili funzioni di supporto per la coesione economica e sociale, per la capillare distribuzione nel territorio di flussi di merce transoceanici, per il completamento del ciclo di trasporto « da porta a porta », per la continuità territoriale.

Si è previsto di attribuire la rilevanza economica nazionale, di iscrivere cioè nella II classe, i porti che, sulla base di particolari indici di traffico, assicurano la continuità con le grandi isole.

È altresì prevista la attribuzione della predetta classe:

per i porti in cui è istituita l'Autorità Portuale di cui all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, atteso che la previsione legislativa di creare in quegli scali un nuovo specifico soggetto pubblico costituisce implicito riconoscimento della rilevanza del porto e considerato altresì che il medesimo articolo 6, al comma 8, prevede esplicitamente la possibilità di istituire Autorità Portuali solo nei porti della categoria II, classi I e II;

per i porti che, pur avendo strutture e servizi corrispondenti a quelli richiesti per la classificazione di rilevanza economica nazionale, non hanno ancora sviluppato traffici adeguati, poiché realizzati solo recentemente ma fanno prevedere il raggiungimento dell'obiettivo quantitativo in quanto esiste un progetto di utilizzazione, per la cui attuazione sono già state rilasciate le necessarie autorizzazioni.

Per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale non si prevede alcun indice di individuazione e pertanto si è adottato il criterio della residualità.

Nella III classe sono stati inclusi anche taluni porti in via di ultimazione che sulla base di quanto fatto presente dalle Autorità Marittime, risultano utilizzati pur con talune limitazioni o solo durante alcuni periodi dell'anno, nonché i porti ad esclusiva funzione turistica e da diporto anche se realizzata in regime di concessione.

Sulla base dei criteri sopra esposti il porto di Monfalcone sarà inserito nella categoria II, classe III, fra i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

Va infine rilevato che la classificazione secondo la legge 84/1994 non è una mera sostituzione od aggiornamento della classificazione prevista dal T.U. sui porti, spiagge e fari approvato con R.D. 2 aprile 1885, n. 3095, ma è una nuova lettura della realtà

portuale nazionale in base all'attuale configurazione qualitativa e quantitativa dei traffici (merci, passeggeri e navi), delle strutture portuali, degli operatori del trasporto marittimo e non e della collocazione o rilevanza dei porti nel contesto economico internazionale, nazionale o regionale.

L'inserimento di un porto tra quelli di rilevanza economica, regionale o nazionale, anziché internazionale, non può in alcun modo essere interpretata come negazione della importanza di quello scalo, né può incidere sulle sue possibilità di sviluppo e tanto meno sulle capacità e potenzialità delle aziende che vi operano.

Anzi, queste ultime, ove in grado di generare nuovi traffici ed incrementare quelli già esistenti, possono creare le condizioni per una possibile revisione della classificazione attribuita al porto.

Parimenti non si ravvisa l'incidenza della classificazione del porto su aziende del settore delle costruzioni navali che, sia pure operanti in ambito portuale, non possono qualificarsi come imprese del settore portuale, ma come aziende del settore dell'industria marittima.

Si fa presente, infine che allo stato attuale, non può ancora farsi riferimento ad una nuova classificazione ma solo all'ipotesi di una nuova classificazione, atteso che la procedura di cui all'articolo 4 della legge 84/1994 non si è ancora conclusa.

Nel frattempo, l'Amministrazione ha avviato le necessarie verifiche intese a valutare il possibile inserimento tra i diversi parametri che concorrono alla classificazione di un porto, anche quello delle potenzialità e la funzione industriale marittima (cantieri di costruzione, bacini di carenaggio, etc.).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

LANDOLFI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

il comune di Pietravairano (CE), con circa tremilacinquecento abitanti, è da almeno quindici anni sprovvisto della stazione dei Carabinieri;

la situazione è ancor più paradossale se si considera che Pietravairano si trova sulla superstrada Telesse-Caianello, immediatamente a ridosso della regione Molise e del territorio beneventano, in una posizione che può essere ritenuta strategica dalla criminalità organizzata;

recentemente — come hanno evidenziato i consiglieri comunali Dario Rotondo (già sindaco di Pietravairano), Filomena Iadevaia e Pasquale Bucci — c'è stata una recrudescenza di episodi delittuosi, in gran parte attribuibili alla microcriminalità, che hanno destato vivo e giustificato allarme tra la popolazione;

attualmente il comune di Pietravairano rientra nelle competenze della stazione Carabinieri di Vairano Potenza - frazione Scalo, il cui raggio d'azione si estende in molti altri comuni dell'alto casertano comprendendo un territorio molto esteso, ricco di svincoli stradali, autostradali (A2: Roma-Napoli) e dove insiste un importante snodo ferroviario (Caianello-Roma, Caianello-Benevento, Caianello-Campobasso, Caianello-Napoli) —

se non s'intenda ripristinare, anche alla luce delle considerazioni riportate in premessa, la stazione dei Carabinieri a Pietravairano, onde restituire ai cittadini sicurezza e fiducia nelle Istituzioni.

Quanto precede riproduce atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di risposta nella precedente legislatura.

(4-00304)

RISPOSTA. — *La situazione della sicurezza pubblica nel Comune di Pietravairano non è sostanzialmente dissimile da quella esistente in altre località della provincia di Caserta, interessata da analoghe manifestazioni di delinquenza.*

Nonostante siano oggetto della massima attenzione le condizioni delle zone considerate non sono tali da imporre l'adozione del provvedimento invocato dalla S.V.

Il ripristino della Stazione Carabinieri nel centro casertano comporterebbe, infatti, un frazionamento eccessivo delle strutture territoriali dell'Arma con la conseguenza di

distogliere risorse impiegate in aree geografiche non meno sensibili e con modesti riflessi sull'attività operativa generale.

In atto, l'attività di vigilanza di controllo è effettuata dalla Stazione Carabinieri di Vairano Scalo, che dista solo 7 km., con il personale ed i mezzi di cui dispone e con il concorso dei reparti speciali della Compagnia di Capua.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

LECCESE. — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:*

l'Indonesia, quarto paese del mondo per popolazione e tra i più ricchi in risorse naturali, è appena al centoventesimo posto nell'indice di sviluppo umano elaborato dall'UNDP (programma delle Nazioni unite per lo sviluppo), a causa della mancanza di democrazia che impedisce lo sviluppo e mantiene la stragrande maggioranza della popolazione in condizioni di povertà;

la negazione dei più elementari diritti civili e politici e la repressione brutale di ogni forma di protesta si sono acuiti in vista delle elezioni generali previste per il giugno 1997, di cui nulla fa prevedere la libertà, la regolarità e la correttezza;

*lo scorso 27 luglio 1996, l'ennesima manifestazione di protesta, cui l'opposizione è costretta non avendo altre modalità di espressione, si è conclusa, secondo le fonti ufficiali, con tre morti, centinaia di feriti, la distruzione della sede del partito democratico indonesiano e l'arresto di almeno sessantadue (secondo la *Far eastern economic review*), o più probabilmente centoventi (secondo il *Robert F. Kennedy memorial center for human rights*), esponenti di organizzazioni per i diritti umani e civili e semplici cittadini, di cui non si conosce l'imputazione né il luogo della detenzione, praticamente *desaparecidos*;*

diversi governi occidentali e l'Unione europea, attraverso il suo rappresentante a Giacarta Dick Den Haas, hanno protestato

contro questa ed altre violazioni dei diritti umani in Indonesia;

il regime autoritario di Suharto — il presidente è eletto da mille grandi elettori nominati dal governo, cioè da lui stesso — è sostenuto anche dagli investimenti stranieri, che realizzano profitti enormi grazie alla totale mancanza di tutela del lavoro umano, compreso quello minorile, e dell'ambiente naturale, danneggiato in alcuni casi in maniera irreversibile —:

*se risponda a verità che la società italiana Nira abbia condotto in Indonesia uno studio per l'individuazione dei siti più adatti per l'estrazione di uranio, nonché di quelli da utilizzare per le scorie nucleari, e che la società Ansaldo, in consorzio con *Westinghouse* e *Mitsubishi*, sia in gara per la costruzione di un reattore nucleare nella penisola di Murya (Giava);*

se sia a conoscenza del rispetto o meno delle norme di tutela del lavoro, soprattutto minorile, e dei diritti sindacali internazionalmente riconosciuti, nei cantieri per l'impianto idroelettrico di Singarak, in cui l'impresa italiana Impregilo ha una partecipazione del 35 per cento;

*se sia a conoscenza dell'appello promosso da *Human Rights Watch* e dal *Robert F. Kennedy memorial center for human rights*, affinché i principali paesi « donatori » dell'Indonesia cancellino le missioni commerciali e le visite di Stato e mettano al bando la vendita delle armi;*

alla luce di quanto denunciato, quali iniziative intenda prendere per contribuire alla formazione di una linea politica europea che appoggi le organizzazioni indonesiane per i diritti umani e favorisca la transizione verso un regime democratico, e per verificare che nessuna impresa italiana si faccia complice e strumento di violazione dei diritti umani, civili, politici, sindacali, culturali e ambientali in Indonesia.
(4-03594)

RISPOSTA. — *il Governo italiano condivide le valutazioni formulate dall'Onorevole interrogante circa il nesso tra democrazia e*

sviluppo — che ha tra l'altro trovato formale riconoscimento nella dichiarazione rilasciata in occasione del Vertice Mondiale dell'Alimentazione di Roma — e sulla circostanza che, nel caso dell'Indonesia, un miglioramento del rispetto dei diritti dell'uomo rafforzerebbe il livello dello sviluppo umano.

Le misure repressive varate contro l'opposizione segnalate dall'onorevole Interrogante sono a conoscenza del Governo italiano, che si è associato alle proteste dell'Unione Europea e di altri Governi occidentali. Del resto, le consuete limitazioni (competizione limitata ai tre partiti ufficialmente riconosciuti) nonché le diffuse denunce di brogli elettorali in occasione delle consultazioni politiche del 29 maggio 1997, hanno confermato la natura autoritaria del regime indonesiano. La crescente insoddisfazione dei cittadini per tale situazione è dimostrata dal fatto che, durante la campagna elettorale, il livello dei disordini e delle violenze è apparso, alla più parte degli osservatori, maggiore di quello registrato in passato. Secondo il Governo italiano l'Indonesia è tenuta a conformarsi agli « standards minimali » fissati dal Diritto Internazionale generale, tra cui quelli previsti dalla Dichiarazione Universale sui Diritti dell'Uomo, ed alle norme di carattere patizio cui essa ha aderito.

Su un piano generale, l'Italia non ha mancato di adoperarsi per favorire un più ampio rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali da parte delle Autorità indonesiane. L'azione del Governo, oltre che sul piano bilaterale, si è concretizzata in un intenso coordinamento nel quadro della Politica Estera e di Sicurezza Comune con gli altri partners europei, al fine di effettuare ricorrenti pressioni sul Governo indonesiano. Va inoltre rammentato che, in occasione dell'ultima sessione della Commissione dei Diritti Umani a Ginevra nell'aprile 1997, i Quindici hanno espresso preoccupazione per la situazione dei diritti umani in Indonesia, in particolare per le misure restrittive nei riguardi dei gruppi politici, dei sindacati (tra cui i processi in corso, compreso quello del Signor Pakpahan) e dei mezzi di informazione. I Quindici hanno

esortato il Governo indonesiano a migliorare la situazione dei diritti umani ed in particolare a consentire l'accesso delle istituzioni umanitarie ai detenuti. L'Unione Europea ha anche presentato una risoluzione, approvata dalla Commissioni dei Diritti dell'uomo, che chiede alle Autorità indonesiane di assicurare un pieno rispetto dei diritti umani a Timor Est.

Circa le presenze commerciali italiane nel Paese asiatico, risulta che la Società N.I.R.A. ha compiuto uno studio di fattibilità per la costruzione di una centrale elettronucleare in Indonesia. Tale studio, iniziato nel 1978 ed effettuato in collaborazione con ENEL ed ENEA in base ad un accordo tra i due Governi, è stato ufficialmente presentato alle Autorità indonesiane nell'aprile del 1980. Nell'ottobre del 1983 la Società N.I.R.A. avrebbe consegnato alla controparte indonesiana (Badan Tenaga Atoin Nasional- BATAN) i documenti finali relativi ad un ulteriore studio geologico e sismologico di possibili localizzazioni di una centrale elettronucleare nell'Isola di Giava.

La Società Ansaldo aveva partecipato nel 1986, in Consorzio con Westinghouse e Mitsubishi, ad una gara di appalto relativa alla costruzione di un reattore nucleare. Tale progetto non è stato però a tutt'oggi finalizzato e, pertanto, il relativo bando d'appalto è divenuto nullo.

Per quanto concerne, infine, il cantiere di Singkarak, non risulta che siano state mai rilevate violazioni delle norme di tutela del lavoro, ivi comprese quelle riguardanti il lavoro minorile. L'attuale forza lavoro del cantiere è formata da 148 impiegati e 1347 operai locali.

In conclusione, si ribadisce che la questione della tutela dei diritti umani è ben presente nei contatti tra i Paesi dell'Unione Europea e le Autorità indonesiane, che sono consapevoli dell'importanza attribuita dall'Unione, e dall'Italia in particolare, ai contributi che le organizzazioni Non Governative possono dare ai progressi nel campo dei diritti dell'uomo.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Toia.

LEMBO e FONGARO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del bilancio e della programmazione economica e per la solidarietà sociale.* — Per sapere — premesso che:

molti dei problemi di degrado ambientale derivano dallo spopolamento delle aree montane e, quindi, anche dall'invecchiamento e dal mancato ricambio generazionale della popolazione che in tali aree risiede;

il mantenimento di adeguati livelli di popolazione residente nelle aree montane rappresenta il principale obiettivo di qualsiasi azione politica finalizzata alla tutela del territorio;

il ricambio generazionale delle popolazioni residenti nelle aree montane dipende, in larga misura, dalla possibilità di assicurare che in tali zone siano create le condizioni necessarie a favorire la permanenza di famiglie giovani e, quindi, la nascita e la crescita, *in loco*, delle generazioni future;

ai fini del conseguimento dell'obiettivo di cui al punto precedente è necessario garantire la presenza di una rete di servizi pubblici indispensabili, che consentano alle popolazioni delle zone montane di meglio sopportare i disagi conseguenti alla lontananza tra i luoghi di residenza ed i principali centri abitati;

per limitare i disagi di cui sopra, l'articolo 23 della legge 31 gennaio 1997, n. 97, prevede specifiche disposizioni volte a favorire l'organizzazione e la gestione dei servizi per il trasporto di persone e merci, da parte dei comuni montani;

il Ministro dei trasporti, con decreto 18 dicembre 1995, ha adottato criteri di attuazione dell'articolo 23 della legge n. 97/1994, volti, nel loro complesso, a favorire lo sviluppo dei servizi di trasporto nelle aree montane, attraverso la previsione di ampie deroghe alla disciplina vigente;

lo stesso Ministro dei trasporti, con successivo decreto 2 febbraio 1996, ha, di

fatto, annullato le favorevoli disposizioni introdotte dal precedente provvedimento, introducendo nuovi criteri di attuazione che risultano particolarmente onerosi e penalizzanti ai fini dello sviluppo dei servizi di trasporto nelle aree montane;

il suddetto decreto 2 febbraio 1996 disattende completamente il disposto dell'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97;

le limitazioni poste dalla vigente normativa hanno posto numerosi comuni montani nella impossibilità di assicurare importanti servizi pubblici, primo fra tutti il trasporto scolastico che, risulta, ovunque, il più penalizzato —;

se il Ministro del bilancio e della programmazione economica non ritenga che l'attuazione di misure volte a favorire il mantenimento ed il ricambio generazionale della popolazione nelle aree montane sia funzionale al conseguimento dell'obiettivo di favorire lo sviluppo socio-economico delle aree meno favorite e se tale obiettivo rientri nell'ambito della politica economica italiana;

se il Ministro per la solidarietà sociale non ritenga che la mancata attuazione di misure volte a garantire importanti servizi alle popolazioni dei piccoli comuni montani risulti fortemente penalizzante per le famiglie residenti in tali aree che, a causa di tali inadempienze di parte pubblica, potrebbero essere costrette ad un forzato abbandono delle aree di origine, con conseguenti gravi disagi di natura economica e sociale;

se il Ministro dei trasporti e della navigazione non ritenga di provvedere all'immediata emanazione di un decreto che consenta la piena e corretta attuazione di quanto disposto dall'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97. (4-06017)

RISPOSTA. — *Il decreto ministeriale 18 dicembre 1995 concernente « Direttive e criteri per l'attuazione dell'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n.97, recante nuove disposizioni per le zone montane » ha in-*

trodotto a favore dei comuni montani e dei centri abitati di cui all'articolo 23 della legge n. 97/94 alcune deroghe in materia di trasporto.

In particolare, tale decreto consente ai predetti enti pubblici di immatricolare autobus e veicoli destinati al trasporto specifico di persone in uso proprio, oltre che per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse con la loro attività, così come previsto dall'articolo 83 del nuovo codice della strada, anche per tutte le altre necessità di trasporto da essi individuate.

Tale deroga non è venuta meno, neanche di fatto, in ragione dell'emanazione del decreto ministeriale 2 febbraio 1996, concernente il trasporto scolastico, la cui applicazione è stata, tra l'altro, differita dal decreto ministeriale 19 aprile 1996 al 1° settembre 1997.

Inoltre, si comunica che l'Amministrazione, ritenendo necessaria una rideterminazione dell'intera normativa volta ad agevolare un servizio di pubblico interesse, ha istituito un gruppo di lavoro composto da propri rappresentanti e da quelli della Pubblica Istruzione, dell'Unione Province d'Italia e dall'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia.

Sulla base delle conclusioni del citato gruppo di lavoro, l'Amministrazione ha emanato il decreto ministeriale 31 gennaio 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 27 febbraio 1997 n. 48, che abroga tutte le precedenti disposizioni in materia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il 24 aprile 1997 presso il pontificio collegio armeno, in Roma, si è tenuto, come ogni anno, un incontro solenne di commemorazione dello sterminio del popolo armeno del 1915;

in quella data, il 24 aprile del 1915, ebbe inizio per opera dei militari turchi la deportazione e l'uccisione di migliaia di uomini, donne e bambini armeni, provo-

cando quello che è stato definito il primo episodio di pulizia etnica del nostro secolo;

negli anni a noi più vicini, molti Stati e molte sedi internazionali hanno riconosciuto in quel lontano e brutale crimine la natura del genocidio: il Congresso degli Stati Uniti d'America (1975), l'Assemblea mondiale del Consiglio delle Chiese (1983), la sottocommissione per i diritti umani dell'Onu (1985), il Parlamento europeo (1987), i Parlamenti di Argentina, Uruguay, Cipro, Russia, Grecia, Libano, il presidente francese François Mitterrand ed altri ancora;

associazioni italiane e armenie premono da tempo affinché anche l'Italia riconosca ufficialmente il genocidio armeno del 1915 —:

se il Governo italiano intenda esprimere finalmente tale riconoscimento;

se, ai fini di un più stretto rapporto tra i popoli e gli Stati dell'Italia e della Repubblica Armena, il Governo intenda, in tempi brevi, aprire ufficialmente una sede diplomatica ad Erevan. (4-10117)

RISPOSTA. — In merito alla questione armena sulla quale l'onorevole interrogante richiama l'attenzione, si ricorda che l'Italia ha prontamente riconosciuto l'indipendenza proclamata dalla Repubblica d'Armenia il 23 settembre 1991. Da allora i Governi succedutisi a Roma mantengono un atteggiamento di vigile attenzione ed equilibrio nei confronti dell'intera area caucasica, incoraggiando nei vari fori multilaterali il dialogo e la cooperazione tra i Paesi della regione, talvolta coinvolti in crisi drammatiche provocate dall'emergere di nazionalismi destabilizzanti.

Dal punto di vista strettamente bilaterale, le nostre relazioni con la Repubblica d'Armenia sono caratterizzate da assenza di motivi di contenzioso, ed è nostra intenzione approfondire il dialogo, finora di basso profilo, anche a causa dei condizionamenti derivanti dal conflitto che oppone l'Armenia all'Azerbaijan a causa del Nagorno Karabach.

Per la composizione di tale conflitto l'Italia ha svolto un ruolo attivo in seno al Gruppo di Minsk e all'OCSE, il cui ultimo vertice, tenutosi a Lisbona nel dicembre 1996, ha lanciato nella dichiarazione finale un forte appello a favore di una soluzione pacifica nel rispetto dell'integrità territoriale dell'Azerbaijan.

Proprio l'esistenza di perduranti tensioni nell'area sconsiglia, comunque nel momento attuale, una presa di posizione ufficiale a livello di Governo su episodi quali il massacro dell'aprile 1915. Infatti, senza che la tragedia dello sterminio degli armeni possa essere messa in discussione sul piano storico, un atto politico di "riconoscimento" da parte del Governo potrebbe suonare oggi, al di là delle intenzioni, come un appoggio indiretto all'Armenia nella sua attuale controversia con l'Azerbaijan, ciò che contraddirebbe la condotta di neutralità ed equilibrio da noi perseguita in armonia con le indicazioni della Comunità Internazionale. Va peraltro precisato che da parte armena non è mai stato sollecitato, né esplicitamente né indirettamente, al Governo italiano il riconoscimento formale della natura del genocidio nei confronti dei crimini commessi.

Quanto all'apertura di una nostra Ambasciata a Erevan, il Governo è in linea di principio favorevole a tale ipotesi. È doveroso tuttavia far presente che la contrazione delle già limitate risorse umane e strumentali a disposizione della nostra rete diplomatico-consolare, in conseguenza delle reiterate riduzioni di bilancio del Ministero degli Esteri, condiziona l'apertura di nuove rappresentanze diplomatiche alla contestuale chiusura di altre sedi. Operazioni di questo tipo presentano controindicazioni tali da indurre ad estrema prudenza e cautela.

Pertanto, nel breve periodo ed in assenza di una significativa inversione di tendenza, l'ipotesi di apertura di una sede diplomatica ad Erevan non potrà essere presa in considerazione senza penalizzare la presenza istituzionale italiana in regioni di tradizionale e consolidato interesse.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Toia.

LUCCHESI — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere:

se siano a conoscenza della situazione delle Ferrovie dello Stato in Sicilia, che l'interrogante ritiene aberrante e sconvolgente;

se sia a loro conoscenza che per raggiungere a Palermo da Marsala (160 chilometri) occorrono con le ferrovie ben 4 ore e mezzo, mentre da Catania o da Messina si raggiunge Trapani — per ferrovia — dopo circa sette ore di viaggio;

se ritengano normale una situazione del genere, se ritengano corretto il comportamento in proposito del vertice della società ferrovie dello Stato, se ritengano giusto che la Sicilia venga abbandonata e si pensi solo all'alta velocità nel nord Italia. (4-00112)

RISPOSTA. — Gli investimenti delle Ferrovie in Sicilia previsti dal contratto di programma 1993-1995 prevedevano interventi sulle linee: Palermo-Messina; Messina-Siracusa e sul nodo di Palermo.

Il contratto di programma 1994-2000 prevede i seguenti altri interventi:

linea Palermo-Messina: completamento del raddoppio fra Messina a Patti; finanziamento del raddoppio del tratto S. Filippo-Santa Lucia-Villafranca Tirrena;

linea Messina-Siracusa: completamento del raddoppio Carruba-Fiumefreddo e Targia-Siracusa; sistemazione a P.R.G. della stazione di Siracusa e del nuovo scalo « Pantanelli »;

nodo di Catania: raddoppio del tratto Catania Centrale-Catania Ognina;

nodo di Palermo: completamento del raddoppio tra Palermo e Punta Paoli, la relativa elettrificazione ed il potenziamento della linea fra Palermo Centrale e Isola delle Femmine con attrezzaggio tecnologico del nodo.

Sono stati inoltre realizzati il C.T.C. (Controllo Centralizzato del Traffico) con

dirigente centrale operativo e completata l'elettrificazione delle linee: Fiumetorto-Biccocca; Roccapalumba-Agrigento; Agrigento-Caltanissetta. Recentemente è stata attrezzata con C.T.C. la tratta Carini-Alcamo Diramazione-Trapani e Trapani-Marsala-Castelvetrano-Alcamo Diramazione.

L'accordo del 10 settembre 1996 tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e i Presidenti delle regioni meridionali riguardante la definizione del potenziamento dei trasporti ferroviari nelle regioni del sud — accordo che deve, quale addendum al contratto di programma, essere approvato dal CIPE e trasmesso alle competenti commissioni parlamentari per il previsto parere — prevede i seguenti interventi aggiuntivi ai contratti di programma 1993-1995 e 1994-2000:

direttrice Messina-Palermo-Catania: raddoppio di una fase funzionale fra Fiumetorto e Cefalù; progettazione di massima per il completamento del raddoppio della direttrice per lire 770 miliardi; ristrutturazione degli accessi agli approdi delle navi traghetto per lire 7 miliardi; nuova nave per i traffici merci tra Villa San Giovanni e Messina per lire 40 miliardi;

direttrice Palermo-Messina-Siracusa: completamento del raddoppio della tratta Giampileri-Fiumefreddo sulla Messina-Catania; raddoppio della tratta Cefalù-Patti sulla Messina-Palermo;

nodi di Palermo e Catania: completamento e potenziamento del servizio metropolitano; potenziamento tecnologico del nodo di Palermo.

Il servizio metrò urbano F.S. di Palermo e il servizio suburbano ed extraurbano per Carini risulteranno potenziati in dipendenza degli interventi infrastrutturali e del nuovo collegamento da e per l'aeroporto Falcone/Borsellino di Palermo.

Relativamente alla linea Palermo-Trapani, le F.S. S.p.A. hanno evidenziato che i provvedimenti di velocizzazione operati su alcuni tratti della linea Castelvetrano-Trapani hanno prodotto l'innalzamento della velocità di 20 km/ora con un recupero medio dei tempi di percorrenza di 10 minuti.

La linea è esercitata, per quanto attiene all'esercizio, con sistema D.C. (Dirigente Centrale) nella tratta Palermo-Carini; con D.C.D. (Dirigente Centrale Operativo) sulla tratta Carini-Trapani (via Milo e Castelvetrano) e per quanto attiene alla circolazione, con blocco automatico sulla tratta Palermo Centrale-Palermo Notarbartolo; con blocco elettrico manuale sulla tratta Palermo Notarbartolo-Carini; con blocco conta assi sulla tratta Carini-Trapani (via Milo e Castelvetrano).

Nella relazione Palermo-Marsala l'offerta è di n. 8 treni con tempi di percorrenza di 3 ore e 5 minuti e di n. 7 treni da Marsala per Palermo con tempi di percorrenza medi di 3 ore e 18 minuti.

Per quanto riguarda i treni merci, per i trasporti a carro singolo, è operante una coppia di treni fra Palermo Partaccia e Trapani via Castelvetrano con servizio mirato per le stazioni di Castelvetrano, Marsala e Trapani.

Una serie di confronti ed iniziative saranno poi sviluppati con la Regione Siciliana, le Province e gli enti locali interessati per la definizione degli assetti del trasporto e del servizio metropolitano e regionale.

In particolare è all'attenzione l'ipotesi di un servizio di tipo metropolitano F.S. sulla rete urbana Trapani-Xitta-Marausa e sull'asse comprensoriale Trapani-Marsala-Mazara del Vallo-Castelvetrano sul quale esiste l'impegno e la proposta istituzionale a livello regionale e degli enti locali che dovrà essere concertato con la municipalità sulla base di un patto territoriale sulla mobilità e garantito da accordi regionali di programma e di servizio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

al fine di sollecitare il trasporto per ferrovia delle merci sarebbe anche utile che l'ente ferrovie predisponga delle tariffe speciali, proprio per incoraggiare tale tipo

di trasporto ed utilizzare al massimo le linee ferroviarie;

in Italia, diversamente di quanto avviene in tutti gli altri Paesi industrializzati, il trasporto merci per ferrovia è modesto. In altri Paesi di notte, come di giorno, in continuazione vi è un vasto movimento ferroviario, mediante treni composti da parecchi vagoni. Non è pensabile che le ferrovie debbano rimanere nella situazione attuale, scaricando la loro inefficienza sul bilancio dello Stato e pompando sempre pubblico denaro per sanare il dissesto. Occorre modificare tutto e rilanciare il trasporto ferroviario, anche quello di persone, reinserendo gli sconti per i pensionati, per i disabili, per le famiglie. La eliminazione degli sconti ferroviari ha provocato la diminuzione dei viaggiatori e un conseguente arresto di introiti. Tutta la politica delle ferrovie va rivista, come vanno eliminate le spese e le assunzioni clientelari —:

se non ritenga di disporre una utilizzazione piena della rete ferroviaria, così come avviene in tutti i Paesi industrializzati del mondo;

se non ritenga utile e necessario che anche in Italia il trasporto merci avvenga per ferrovia ed a tutte le ore, sia di giorno che di notte. (4-03049)

RISPOSTA. — La Società F.S. S.p.A. precisa che il trasporto delle merci per ferrovia avviene in tutte le ore del giorno e della notte con prevalenza nel periodo notturno, in quanto permette la consegna delle merci in tempo utile per l'immissione sul mercato o in coincidenza della ripresa delle attività lavorative.

Per lo sviluppo del traffico merci, le F.S. hanno già da tempo intrapreso una efficace politica di acquisizione, posta in essere attraverso la stipula di « accordi particolari », mediante i quali la Società, a fronte dell'impegno del cliente ad affidare alle ferrovie il trasporto di un determinato quantitativo di merce, s'impegna a sua volta a praticare sconti sulle tariffe in vigore.

Tali sconti sono stabiliti in relazione all'interesse commerciale che ne deriva, alle caratteristiche dei traffici ed alla situazione dei prezzi praticati dalle altre modalità di trasporto, muovendosi in una logica di accentuata competitività. Il traffico svolto con tale sistema ha raggiunto ormai il 90% circa del totale.

Le F.S. fanno, altresì, presente che la creazione di tariffe speciali, volte ad « incoraggiare » il trasporto ferroviario è un provvedimento che non risulta in linea con gli obiettivi di economicità e di gestione propri di una società per azioni.

L'istituzione di tali tariffe potrebbe attuarsi con il contratto di servizio pubblico disposto in ambito governativo, nei rispetto delle norme comunitarie, assumendo lo Stato l'obbligo di corrispondere alla Società la differenza tra il prezzo di tariffa e quello imposto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

LUCCHESI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e delle finanze. — Per sapere:

quali siano i motivi per i quali abbiano proceduto ad un intollerabile aumento della pressione fiscale nel progetto di legge finanziaria, invece di tagliare le tante voci di spese improduttive e talvolta grottesche;

come mai il Governo abbia scelto la pessima strada dell'inasprimento fiscale, pur sapendo che in Italia vi è la pressione fiscale più alta di tutti i Paesi d'Europa, e forse del mondo;

i motivi per cui non siano state tagliate le spese correnti della difesa (mantenendo un esercito pletorico), i finanziamenti a centri pseudo-culturali, ad associazioni, ed a patronati;

come mai il Governo non abbia voluto eliminare la miriade di aziende e di enti fasulli, tagliare le voci a titolo di straordinario, missioni, auto di servizio,

telefonini, spese per arredi, e lasci che gli enti locali sprechino il pubblico denaro in modo indegno;

se il Governo non ritenga di avere commesso un grosso errore scegliendo ancora una volta la strada della persecuzione fiscale, per non avere avuto il coraggio di tagliare le spese clientelari, assistenziali ed inutili;

se il Governo pensi di adoperarsi perché sia modificato il tenore della manovra economica presentata alle Camere, evitando così la giusta ribellione di tutto il popolo italiano. (4-03798)

LUCCHESI. — *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e delle finanze.* — Per sapere:

se siano a conoscenza che in tutti i Paesi industrializzati si è proceduto ad una revisione di tutte le spese e, conseguentemente, ad un drastico taglio delle stesse, mentre contemporaneamente è stata decurtata la pressione fiscale, con dimezzamento delle aliquote; tutto ciò sta creando, oltre al risanamento dei conti pubblici, il sorgere di piccole e medie imprese, il raddoppio di varie attività imprenditoriali, il sorgere di società e di nuove aziende, con un aumento sensibile della occupazione, vista la nuova creazione di posti di lavoro; la diminuzione del prezzo della benzina, nonché l'abbassamento dell'aliquota impositiva sulle automobili ha fatto decollare il mercato automobilistico, che è in piena salita (più 85 per cento) —:

se si rendano conto che la politica economica italiana contrasta profondamente con quella degli altri Paesi europei, tant'è che si inasprisce il fiscalismo e si moltiplica la spesa pubblica avventuriera, ciò che sta determinando la fine della nostra economia; già si riscontra la chiusura di piccole e medie imprese, il blocco dei consumi, l'aumento dei disoccupati;

se il Governo sia consapevole del fatto che siamo al baratro e che la manovra economica presentata alla Camera è un

colossale errore e ridisegnare tutta una nuova linea di politica economica, sul modello di tutti gli altri Paesi europei.

(4-03876)

LUCCHESI. — *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere :

come mai, puntualmente, ogni anno — come giustamente scrive *L'Informatore* — arriva il momento della « finanziaria di primavera » per inettere ordine nei conti dello Stato. La cosa che più stupisce ancora una volta è l'ammontare della manovra. Sembra — come aggiunge *L'Informatore* — che nessun Governo sia stato fino ad oggi in grado di prevedere correttamente le necessità finanziarie del Paese: errori dell'ordine di dieci-quindici mila miliardi sono inaccettabili; questo significa che — come scrive il notiziario — l'Italia è stata ed è in mano ad incompetenti, incapaci di semplici operazioni matematiche e di valutare a dovere le conseguenze finanziarie di decisioni precedentemente assunte, oppure, cosa più probabile, le politiche di bilancio perseguite rappresentano ciò che mai doveva essere fatto. E stupisce — come sottolinea *L'Informatore* — sempre di più la testardaggine con cui si continua ad operare nella stessa direzione, l'aumento della pressione fiscale. Non sono bastati quindi trenta anni di insuccessi, e tra i quali anche la famigerata « eurotassa » (l'ultima tassa, l'ultimo sforzo per l'Europa, sosteneva il Governo). Per la « manovrina » di primavera si parla di « nuovi contributi » di solidarietà, come se questi — giustamente afferma *L'Informatore* — non rappresentassero a tutti gli effetti un ulteriore aggravio fiscale per i contribuenti, che vedrebbero ancora una volta diminuire l'ammontare netto dei loro stipendi o delle loro pensioni. Assistiamo ancora una volta come rileva *L'Informatore* — ad un raggirio del contribuente, unico contribuente in Europa a sopportare un tale carico fiscale senza avere in cambio nulla. I servizi pubblici rappresentano il massimo dell'inefficienza e la pubblica amministrazione sem-

bra avere come suo scopo principale quello di complicare la vita del cittadino.

(4-08201)

RISPOSTA. — *Si risponde alle interrogazioni indicate in oggetto, concernenti conti pubblici dello Stato e le manovre di correzione adottate dal Governo.*

Al riguardo, va innanzi tutto premesso che l'aumento della pressione fiscale deciso dal Governo in sede di manovra finanziaria 1997 è stato indotto dalla circostanza di anticipare al 1997 il raggiungimento di un rapporto indebitamento netto delle Pubbliche Amministrazioni/P.I.L. del 3%, onde consentire all'Italia la partecipazione, dal 1° gennaio 1999, alla terza fase dell'Unione Economica Monetaria.

Inoltre, le misure adottate dal Governo in sede di manovra finanziaria 1997 sono state orientate principalmente nella direzione di eliminare gli sprechi e le inefficienze che hanno caratterizzato in questi anni la spesa pubblica.

Va, comunque, precisato che l'entità del debito pubblico, formatosi negli ultimi trent'anni, ha determinato una crisi finanziaria e valutaria soprattutto nel 1992.

Tale situazione, nonché l'impegno sottoscritto con gli altri Paesi per giungere all'Unione europea, suggellata dal Trattato di Maastricht, hanno reso necessario un rapido e consistente processo di risanamento della finanza pubblica ed hanno richiesto interventi efficaci in tutte le aree di entrata e di spesa della Pubblica Amministrazione.

La gravità della situazione era tale che, nonostante l'entità dei provvedimenti emanati sono state sempre necessarie manovre correttive al fine di poter rispettare gli obiettivi definiti in sede di Legge finanziaria.

Peraltro, il processo di risanamento è avvenuto e continua ad essere perseguito in una congiuntura avversa, che ha interessato e sta ancora interessando tutto l'occidente industrializzato. Infatti, la persistenza della crisi economica verificatasi dagli anni 90 ha smentito tutte le previsioni sull'andamento dell'economia effettuate dai governi, dagli Istituti di ricerca e dagli organismi internazionali.

Tale situazione ha contribuito a rendere insufficienti le previsioni economiche rendendo necessarie le cosiddette « manovre di primavera ».

Va, comunque, considerato che lo scostamento fra dati preventivi e dati consuntivi si verifica in tutti i paesi e in Italia non ha mai superato il 7-8%. Fra gli elementi che possono aver causato previsioni inesatte vanno richiamati taluni « comportamenti » anomali da parte degli enti decentrati di spesa i quali sono tenuti a depositare le proprie disponibilità presso la Tesoreria, in base alla normativa sulla « Tesoreria unica », e che, per riscuotere i trasferimenti loro assegnati, dispongono di una linea di credito presso la stessa.

Le giacenze di tesoreria ammontano a circa 350.000 mld. e l'accelerazione o il rallentamento dei tiraggi può invalidare, significativamente, le stime del fabbisogno del Tesoro.

Al fine di regolare razionalmente i prelevamenti dalla Tesoreria ed i trasferimenti agli enti decentrati, è stato emanato il decreto-legge del 31 dicembre 1997 n. 669, convertito nella legge del 28 febbraio 1997 n. 30, il quale, tra l'altro, prevede che le Regioni, gli enti locali e previdenziali, le aziende sanitarie e le Poste non possano prelevare mensilmente dai propri conti di Tesoreria somme superiori a quelle prelevate nel 1996, aumentate del tasso d'inflazione programmato.

Anche gli altri soggetti titolari di conti presso la Tesoreria non potranno effettuare dai rispettivi conti prelevamenti superiori al 90% dell'importo cumulativamente prelevato alla fine dei corrispondenti mesi del 1996.

Al fine di poter disporre di informazioni tempestive sulla tendenza dei saldi di finanza pubblica e poter provvedere eventualmente a tempestivi interventi amministrativi o legislativi, è stato costituito presso questa Amministrazione un gruppo di monitoraggio dei conti pubblici, composto da rappresentanti della Presidenza del Consiglio, del Ministero del Tesoro e del Bilancio, delle Finanze, della Banca d'Italia e dell'ISTAT.

Per quanto riguarda l'efficacia delle politiche di bilancio, si rileva che, a parte una leggera flessione nel 1994, negli anni '90 si sono ottenuti avanzi primari sempre crescenti. In particolare, nel 1994 e nel 1995 essi sono risultati di notevole entità, essendo rispettivamente di 77.686 mld. (4,4% del PIL) e di 75.388 (4,02 del PIL) ed hanno contribuito alla diminuzione del disavanzo pubblico dal 9,64% al 6,74% del PIL negli anni 1994-1996.

Si soggiunge, infine, che le politiche di bilancio hanno determinato riflessi positivi sull'inflazione e sui dei tassi d'interesse, determinandone la riduzione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pennacchi.

MALAVENDA. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Per sapere - premesso che:

nello stato del Chiapas, in Messico, dal 1° gennaio 1994 l'esercito zapatista di liberazione nazionale è parte della lotta per il riscatto degli indigeni contro il secolare sfruttamento, contro la fame, contro la povertà;

dal 1995 sono in corso i negoziati per la pacificazione e il dialogo tra l'esercito zapatista e il Governo messicano, negoziati che vedono la partecipazione attiva di vescovi come Samuel Ruiz. Per controllare e seguire lo svolgimento dei negoziati sono state costituite strutture di mediazione, come la Cocopa e la Conpaz, che accreditano gli osservatori internazionali e coordinano gli accampamenti civili di pace. Alcuni di questi sono scelti direttamente dalle comunità indigene e dall'esercito zapatista;

il 29 aprile 1997 sono stati fermati dall'esercito messicano tredici dei sedici osservatori internazionali: quattro di loro sono italiani, dei quali due sono stati espulsi (Riccardo Vitale e Calogero Cammarata) e due ancora ricercati, per « aver svolto attività politica a sostegno degli zapatisti », pur essendo stati accreditati dagli organi appositi come osservatori sin dal loro ingresso in Messico. Come osservatori

hanno lavorato per un mese e mezzo nella zona di Los Altos per impedire che le guardie bianche assoldate dai latifondisti e l'esercito stesso compissero violente azioni repressive a tappeto contro la popolazione civile. Sono stati in prima fila come scudi umani durante la marcia per la dignità indigena, che ha permesso di rompere, per la prima volta in tre mesi, l'assedio di militari e paramilitari ai villaggi, assedio che impedisce agli indigeni, oltre a qualsiasi contatto con l'esterno, la vendita dei prodotti della terra;

il fermo degli osservatori si è protratto per quarantotto ore, con maltrattamenti e percosse, risultati evidenti al momento del rilascio. Solo il primo maggio (due giorni dopo il fermo), le autorità messicane hanno comunicato alle varie ambasciate che era stato intimato ai tredici fermati di lasciare il paese entro quarantotto ore;

il Governo messicano - ad avviso dell'interrogante - sta cercando in tutti i modi di mascherare la violazione dei diritti umani di cui continua a macchiarsi, ricevendo l'avallo delle maggiori potenze, tra cui l'Italia. La prova di tale avallo - secondo l'interrogante - è chiara nell'atteggiamento dell'ambasciata italiana a Città del Messico che, invece di preoccuparsi di tutelare i propri connazionali e di contestare al Governo messicano le irregolarità (comunicazione del fermo solo dopo due giorni), invece di denunciare le torture subite in stato di fermo da cittadini italiani con lo status di osservatori internazionali, ha avuto l'unica preoccupazione di rafforzare l'intimazione illegittima di Zedillo ed invitare fermamente Vitale e Cammarata a lasciare il Messico;

è evidente che i tredici osservatori espulsi ed i due ancora ricercati, l'espulsione dei membri della federazione internazionale dei diritti umani, organo dell'Onu, le continue violenze e connivenze con i gruppi paramilitari e le conseguenti violazioni dei diritti umani avallate dal Governo mostrano chiaramente l'inaffidabilità e la indisponibilità del Governo mes-

sicano a risolvere pacificamente il conflitto in Chiapas, preparando anzi il terreno ad una soluzione finale analoga a quella posta in essere dal Presidente peruviano Fujimori, peraltro già ampiamente preparata sul campo tramite la guerra a bassa intensità;

come intenda adoperarsi presso il Governo messicano per far cessare i comportamenti illegittimi nei confronti degli osservatori internazionali, per far rientrare i provvedimenti di espulsione e, più in generale, per favorire i negoziati fra esercito zapatista di liberazione nazionale e Governo;

se non intenda protestare e denunciare il comportamento delle autorità messicane di fronte alla comunità internazionale;

se non intenda chiarire le ragioni del comportamento — strano, ad avviso dell'interrogante — descritto in premessa, dell'ambasciata italiana a Città del Messico.
(4-10068)

RISPOSTA. — *In relazione alla questione sollevata dall'Onorevole interrogante, si fa presente che il Governo italiano ha preso posizione a più riprese sugli avvenimenti nel Chiapas e sull'esigenza di una rapida e pacifica soluzione della vicenda. Lo ha fatto sul piano bilaterale, anche in occasione della visita in Italia del Presidente Zedillo lo scorso anno, nonché su quello europeo, partecipando, tra l'altro, a tutte le prese di posizione che l'Unione Europea ha adottato in proposito.*

La decisione dell'EZLN di costituirsi in partito politico è un messaggio di maturità che il Governo italiano non ha mancato di apprezzare; altrettanto vale per l'impegno personale profuso dal Presidente Zedillo. La fase di stallo che attraverso il negoziato deve indurre non solo le parti in causa ma l'intera Comunità Internazionale a continuare a farsi interprete dell'esigenza di raggiungere un accordo. In questo senso l'Italia continuerà ad adoperarsi. Va ricordato che tra i principi dell'accordo di partenariato in

corso di negoziazione tra l'U.E. ed il Messico figura anche la cosiddetta « clausola democratica ».

Quanto all'azione dell'esercito messicano contro gli osservatori internazionali, si fa presente che l'invito a lasciare il Messico è stato rivolto dall'Ambasciata d'Italia — su indicazioni del locale Ministero degli Affari Esteri — unicamente al Dr. Riccardo Vitale. Del connazionale Calogero Cammarata l'Ambasciata ha avuto notizia, soltanto dopo che questi aveva lasciato il territorio messicano, dalle stesse Autorità migratorie del Chiapas e dal Centro « Frai Bartolomè de las Casas », che ne confermava la partenza « di sua spontanea volontà, giacché programmata per quegli stessi giorni ». Degli altri due connazionali cui fa cenno l'onorevole interrogante, l'Ambasciata d'Italia non ha mai avuto notizia.

Si rileva peraltro che la preoccupazione di far allontanare il Dr. Vitale dal Chiapas si è rivelata fondata. In effetti, nei suoi contatti telefonici da San Cristobal, egli segnalava di essere stato oggetto di pressioni e minacce da parte di sconosciuti e, al pari degli altri dieci europei che si trovavano in analoga situazione, di non sentirsi più sicuro in quei luoghi. Egli tornava a confermare tale sua sensazione di insicurezza anche dopo aver presentato ricorso — unitamente ad altri europei — contro la comunicazione amministrativa che lo invitava a lasciare il Paese in 48 ore.

I contatti con il Dr. Vitale da parte dell'Ambasciata d'Italia sono proseguiti al suo arrivo a Città del Messico. Egli veniva informato di una comunicazione diretta allo « Instituto Nacional de Migracion » affinché gli venisse concesso un termine più ampio per lasciare il Paese, trovandosi in Messico per una ricerca antropologica per conto dell'Università di Cambridge e si faceva nel contempo istanza affinché gli fosse permesso di rientrare nel Paese con un nuovo visto. Preso atto dell'iniziativa, il Vitale segnalava di aver comunque deciso di partire dal Messico entro pochi giorni, probabilmente nella serata di venerdì 9 maggio, senza attendere il risultato del ricorso. Nel tardo pomeriggio dell'8 maggio l'interessato — che disponeva dei numeri telefonici di

emergenza dell'Ambasciata d'Italia — segnalava di essere stato seguito da individui sospetti.

Veniva disposto l'immediato invio di personale dell'Ambasciata e chiesto l'intervento di una pattuglia della polizia federale per garantire la sicurezza del connazionale, il quale è stato subito accompagnato all'aeroporto ed imbarcato su un volo diretto in Canada.

Va inoltre precisato che l'Ambasciata d'Italia non è stata l'unica ad invitare un proprio connazionale a lasciare il Chiapas: fino al momento in cui gli altri cittadini europei in questione sono partiti da San Cristobal, la nostra Ambasciata è rimasta in regolare contatto con le Ambasciate di Paesi Bassi (che assicuravano la Presidenza di turno dell'Unione Europea), Germania, Francia, Grecia e Spagna, tutte intente a fornire indicazioni uniformi ai loro rispettivi concittadini e cioè che — date le circostanze — fosse più prudente attendere l'esito del loro ricorso di revisione del provvedimento amministrativo di allontanamento dal Paese, lontano dalle pressioni che loro stessi denunciavano.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Toia.

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

la soppressione di alcuni collegamenti ferroviari sulla direttrice Bari — Foggia-Benevento — Caserta-Roma ha procurato gravi disagi ai viaggiatori della valle Telesina perché tra le fermate cancellate è stata inopinatamente inserita quella di Telesse Terme;

è venuto così a mancare un servizio utile per l'utenza dei comuni di Telesse, Solopaca, San Salvatore, Castelvenere, Guardia Sanframondi, Paupisi, Frasso Telesino, Melizzano, Amorosi, Puglianello, Faicchio, Cerreto Sannita, Cusano Mutri;

con la decisione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, trentacinquemila abitanti si sono visti improvvisamente as-

sottigliare le possibilità (già scarse) di un decente collegamento con la capitale —:

se non ritenga di intervenire per il ripristino dellefermate dei treni « espresso » a Telesse Terme, al fine di alleviare i disagi della popolazione della zona, che già è costretta a sopportare i molti disservizi legati alla precarietà del tratto ferroviario a binario unico tra Caserta e Cervaro, nella linea Napoli-Foggia. (4-03710)

RISPOSTA. — *L'offerta di servizi ferroviari risulta adeguata alla domanda registrata presso la stazione di Telesse/Cereto.*

Infatti ad esclusione dei treni « Pendolino » che per le loro particolari caratteristiche fermano solo nelle stazioni più significative per afflusso di viaggiatori, i collegamenti con Roma sono assicurati con due coppie di treni espressi diurni e uno notturno, mentre quelli con Napoli sono garantiti attraverso tre coppie di espressi diurni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MALGIERI. — *Ai Ministri dell'ambiente, della sanità e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

sono già venti i carri merci coibentati in amianto presenti nella stazione di Battipaglia: ai primi dieci sistemati nel raccordo « Marinella », situato a ridosso del quartiere Sant'Anna, se ne sono aggiunti altri dieci, arrivati in questi giorni da Napoli, parcheggiati sui binari centrali della stazione;

l'arrivo di vagoni all'amianto, secondo voci raccolte fra il personale della stazione di Battipaglia, proseguirà nei prossimi giorni con l'arrivo di altri quindici carri provenienti da Napoli —:

se non ritengano di intervenire a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori, a tutela dell'ambiente considerando che il quartiere Sant'Anna è già invaso dall'area maleodorante proveniente dalla discarica del Castelluccio. (4-04909)

RISPOSTA. — *I programmi di dismissione del materiale rotabile più obsoleto prevedono una fase di accantonamento propeudeutico all'alienazione per rottamazione.*

Tra i rotabili accantonati in attesa di demolizione ci sono anche esemplari con isolamento termoacustico, in particolare, con presenza di amianto.

Per questi ultimi le F.S. S.p.A. stanno provvedendo alla decoibentazione precedente alla rottamazione in conformità alle vigenti direttive europee: tali operazioni stanno procedendo nei limiti della capacità operativa delle imprese qualificate nel settore, secondo i programmi impostati e nel rispetto delle priorità tecniche individuate per i singoli rotabili.

Gli elenchi dei rotabili accantonati e le rispettive località di accantonamento sono trasmessi alle Regioni ed alle A.S.L. competenti e sistematicamente aggiornati.

In attesa della decoibentazione e della successiva demolizione, 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 a mezzo delle misure più idonee, a seconda dei casi, 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 da effettuare dalle F.S. per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

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

Relativamente alla giurisdizione di Batipaglia, risultano accantonati, nel rispetto delle procedure previste dal piano di sicurezza:

1 vettura decoibentata negli anni '80;

20 carri con possibile presenza di amianto sulle condotte RV, pervenuti in più lotti da agosto a novembre.

I materiali rotabili saranno avviati alla bonifica compatibilmente con il trend produttivo del settore e, comunque, a seguito dell'autorizzazione da parte della A.S.L. competente per Napoli.

Le F.S. S.p.A. chiariscono inoltre che non è prevista la destinazione di scali ferroviari, o parti di essi, al deposito definitivo di rotabili con o senza presenza di amianto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

nel corso del 1995, la congestione dei traffici che gravitavano sugli aeroporti milanesi di Malpensa e Linate ha costretto l'Alitalia a dirottare una notevole quantità di merci dagli scali milanesi a quello di Torino Caselle;

dal 1° gennaio del 1997, con lo spostamento sull'aeroporto di Malpensa di molti voli gestiti oggi da Linate, lo stesso scalo di Malpensa sarà ulteriormente e pesantemente congestionato, e ciò arrecherà nuove penalizzazioni per l'efficienza e la qualità di tutti i servizi;

*la necessità di sfruttare più che in passato la potenzialità di Caselle ha indotto, sempre nel 1995, l'Alitalia a stipulare un contratto con la Sagat (società che gestisce lo scalo torinese) che prevedeva un programma operativo di tredici voli settimanali all' *cargo*, con un traffico presunto di circa ottantamila tonnellate annue di merci;*

per far fronte ai parametri qualitativi quantitativi dei servizi richiesti in base all'accordo dall'Alitalia, la Sagat ha realizzato in soli sei mesi un complesso di edifici e magazzini, con un investimento di venticinque miliardi;

in vista delle necessità derivanti dall'incremento del traffico merci, la Sagat ed altre società operanti nello scalo di Torino hanno proceduto all'assunzione di duecento nuovi lavoratori; al momento, pertanto, a Caselle lavorano circa milleseicento persone;

in modo indiretto, le strutture aeroportuali di Torino danno lavoro ad altre duemilaquattrocento persone, compresi i lavoratori dell'Alenia, la cui attività industriale non può prescindere dalla disponibilità di infrastrutture di volo;

l'aeroporto di Caselle è fra le infrastrutture determinanti per l'economia del Piemonte, perché la sua efficienza garantisce la crescita di ogni genere di attività economica, oltre quella industriale, quelle legate al turismo sotto qualsiasi forma;

nei primi mesi del 1996, nell'aeroporto di Caselle sono state gestite ingenti quantità di merci, con ottimi risultati in termini di qualità dei servizi e piena soddisfazione dei committenti;

con interrogazione a risposta in Commissione presentata dal sottoscritto nella XII legislatura, si chiedeva al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti e della navigazione, quali iniziative intendessero assumere per agevolare le compagnie aeree straniere per scegliere Torino come sede di arrivo o transito per regolari servizi internazionali;

l'aeroporto di Caselle, a differenza di quanto avvenuto in passato per la maggioranza degli scali italiani e di quanto previsto nell'immediato futuro per alcuni aeroporti del Mezzogiorno, ha potuto usufruire soltanto in misura simbolica di interventi finanziari dello Stato per il potenziamento delle infrastrutture —

se sia al corrente della decisione dell'Alitalia di ridurre drasticamente il programma dei voli *all cargo*, previsti su Caselle (da tredici a sei voli) e di riportare i voli su Milano-Malpensa dal 1° gennaio 1998, ciò malgrado i complessi problemi di Malpensa di cui alla premessa;

se ritenga condivisibile ed accettabile questo brusco mutamento di strategia dell'Alitalia e come valuti il repentino abbandono di una struttura che si è dimostrata efficiente ed il trasferimento dei traffici verso una zona ad alta congestione;

quali azioni intenda svolgere per far sì che l'Alitalia non sia costretta, dopo questa consistente riduzione dei traffici rispetto a quanto da essa stessa programmato, ad affrontare in sede legale la possibile azione di rivalsa della Sagat che, a seguito della decisione del vettore, non dispone del tempo sufficiente per ammortizzare il costo del potenziamento delle sue strutture e per recuperare gran parte degli investimenti;

come si ritiene possa essere affrontato il problema degli esuberanti del personale; infatti, con il dirottamento del traffico merci su Malpensa, non vi sarebbe più alcuna giustificazione economica per l'occupazione dei duecento lavoratori assunti a seguito degli accordi Sagat-Alitalia;

se non ritenga opportuno convocare i rappresentanti dell'Alitalia e della Sagat per un confronto e per una mediazione su questo problema;

se, in relazione alla esiguità degli investimenti pubblici per Torino-Caselle, non ritenga possibile una riduzione per tale scalo dei canoni concessori per i servizi aeroportuali. (4-03919)

RISPOSTA. — *Nel 1995 l'Alitalia progettò di utilizzare Torino/Caselle come « Hub » del traffico merci nel Nord Italia, trasferendo l'attività « All Cargo » da Linate all'aeroporto torinese. Il progetto veniva a soddisfare due importanti esigenze: quella di decongestionare Malpensa e nel contempo di giovare di un ottimo servizio personalizzato usufruendo di strutture dedicate esclusivamente alla compagnia di bandiera che aveva già avuto la possibilità di sperimentare positivamente l'efficienza dell'aeroporto, con il trasporto di autovetture sulla direttrice Torino /Detroit.*

Purtroppo, però, il progetto non ha confermato le aspettative; il traffico merci Ali-

Italia ha registrato una forte flessione sia in import che export, di conseguenza, la compagnia si è vista costretta a dover procedere ad un ridimensionamento della flotta cargo eliminando un Dc8 ed un B747 All Cargo.

Il nuovo piano di ristrutturazione dell'Alitalia, poi, ha mutato le strategie della compagnia, puntando su « Malpensa 2000 » e prevedendo, quindi, l'utilizzazione dell'aeroporto milanese come « Hub » di primaria importanza sia per il traffico passeggeri che per quello merci.

Per quanto attiene ai rapporti con la SAGAT, l'Alitalia, atteso che il contratto scadrà nel prossimo dicembre, prevede di mettere in atto scelte definitive nell'anno in corso, dopo aver attentamente esaminato le esigenze strategiche aziendali, il flusso del traffico, la qualità ed i costi del servizio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

con interrogazione a risposta in Commissione n. 5-00137 del 27 giugno 1996, relativa ai problemi del trasporto ferroviario nelle zone nordorientali del Piemonte e della linea Novara-Domossola, il sottoscritto poneva in risalto le situazioni di scomodità degli utenti del servizio ferroviario di Gozzano, la cui stazione è stata chiusa nel periodo estivo;

in risposta a detta interrogazione, fra l'altro ove affermato che « la chiusura della stazione di Gozzano, che peraltro non ha ripercussioni sulla circolazione dei treni e sulla sicurezza dell'esercizio, è stata dettata dalla necessità di razionalizzare il servizio, riducendo i costi inutili, senza tuttavia provocare disagi ai clienti » —:

come si concilia questa ottimistica affermazione con la realtà stessa della stazione di Gozzano, che è del tutto priva di pensiline atte quanto meno a riparare la clientela dalla pioggia e da altre intemperie invernali, visto che, con la chiusura dei

locali della stazione, agli utenti non è consentito alcun riparo;

quali provvedimenti le ferrovie dello Stato intendono adottate per evitare ai clienti di Gozzano gli inconvenienti di cui sopra;

se sia al corrente della circostanza che il problema del riparo dei clienti di Gozzano dalle intemperie sia stato posto nell'ambito del consiglio provinciale di Novara, che ha chiesto un intervento al riguardo, e quali risposte si intendano dare alle attese dei cittadini;

se, nel quadro del programma di potenziamento della linea Novara-Domossola, sia prevista anche la costruzione di una pensilina alla banchina che costeggia i binari 2 e 3 della stazione di Borgomanero (dove pendolari e studenti in attesa dei treni per Novara sono costretti ad attese sotto la pioggia o la neve) e se sia prevista l'asfaltatura della medesima banchina.

(4-04866)

RISPOSTA. — Nell'ottica di ridurre i disagi creati dall'impresenziamento degli impianti, le F.S. hanno preso contatti con i Comuni interessati per il recupero dei locali delle stazioni, anche attraverso contratti di comodato.

Nel caso specifico della fermata di Gozzano, le F.S. S.p.A. comunicano che, prima del provvedimento di impresenziamento, è stato firmato un accordo con il Comune che prevede:

la gestione della sala d'attesa e degli spazi esterni da parte del Comune;

l'affitto del magazzino merci che il Comune utilizzerà per il ricovero dei propri mezzi;

l'uso come parcheggio d'interscambio dell'area circostante il predetto magazzino.

Relativamente al problema della stazione di Borgomanero le F.S. S.p.A. comunicano che i lavori di realizzazione di un sottopassaggio e della pensilina termineranno entro il 1998.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

domenica 27 ottobre 1996, sul volo Alitalia AZ 2038 Roma-Milano, a bordo di un aereo MD 80, alcuni passeggeri hanno udito alcuni boati mentre l'aereo scendeva in verticale;

era un segnale di una avaria ad uno dei motori immediatamente accertato dall'equipaggio dell'aereo con la verifica delle strumentazioni di bordo;

a seguito di tali inconvenienti, l'aereo faceva ritorno a Roma, dove atterrava regolarmente —:

quale sia stata la natura e la consistenza dell'avaria e se nella circostanza vi sia stato pericolo di un sinistro;

se le operazioni di controllo del velivolo prima del decollo siano state eseguite correttamente e se l'avaria debba essere considerata un incidente del tutto imprevedibile;

quali controlli siano stati effettuati su analoghi velivoli per evitare che in futuro possano ripetersi situazioni di pericolo dello stesso tipo;

se si abbiano notizie di inconvenienti simili avvenuti a bordo di MD 80 in servizio presso l'Alitalia od altre compagnie.
(4-04867)

RISPOSTA. — *L'inconveniente, che ha costretto al rientro a Fiumicino l'aereo del volo Az 2038, è stato determinato, come è emerso dagli accurati esami tecnici, dalla rottura di una paletta rotorica del 7° stadio del compressore di alta pressione.*

Tale tipo di avaria era già stata esaminata da una Commissione tecnica del R.A.I. (Registro aeronautico italiano) e ciò ha consentito l'immediata adozione di adeguati provvedimenti tecnici.

Il motore oggetto dell'avaria non era mai stato controllato nelle officine essendo motore « first run ».

A seguito delle raccomandazioni del R.A.I. in merito, l'Alitalia ha adottato per gli

aerei dotati di motore JT8D-217, un'applicazione più restrittiva dei bollettini tecnici emessi dal costruttore.

Risulta che l'equipaggio si è comportato conformemente a quanto prescritto dalle norme decidendo di isolare il motore e di rientrare a Fiumicino. Non vi è stato pericolo di sinistro come si evince dal fatto che non vi è stata dichiarazione di emergenza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MANGIACAVALLO, GIACALONE e LUMIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle risorse agricole alimentari e forestali. — Per sapere — premesso che:*

il comitato nazionale per la conservazione e la gestione delle risorse biologiche del mare e la commissione consultiva centrale della pesca marittima nella seduta del 28 aprile 1997 hanno reso parere favorevole sullo schema di decreto ministeriale per la disciplina dei piccoli pelagici nelle acque antistanti i compartimenti marittimi da Trieste a Brindisi, effettuata con gli attrezzi denominanti circuizione e volante;

tale schema di decreto ministeriale è stato elaborato non tenendo conto dei risultati del gruppo di lavoro all'uopo istituito presso la direzione generale della pesca del Ministero delle risorse agricole alimentari e forestali;

tale provvedimento non tiene altresì conto degli accordi interprofessionali, stipulati in data 8 settembre 1994 e 30 gennaio 1995, tra le marinerie adriatiche e siciliane dedite alla pesca del pesce azzurro (alici e sarde) con il cianciolo ovvero con la rete da traino pelagica ora denominata volante;

tale provvedimento, qualora dovesse essere emanato, arrecherebbe notevoli danni alle marinerie siciliane, dedite alla pesca del pesce azzurro;

tale provvedimento, a parere dell'interrogante, appare essere incostituzionale,

in quanto viola gli articoli 4, comma 1°, 16, comma 1°, 35, comma 1°, della Costituzione, attraverso la limitazione delle giornate lavorative, delle quantità e della qualità di pescato per i natanti iscritti nei compartimenti marittimi diversi da quelli adriatici —:

se non ritengano grave e pregiudizievole il provvedimento elaborato dalla direzione generale della pesca ed approvato dalle commissioni sopra menzionate;

se non ritengano altresì, opportuno provvedere a non emanare il decreto, per le ragioni in premessa descritte;

quali iniziative concrete intendano assumere per evitare un'ulteriore penalizzazione del mondo della pesca. (4-09727)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

Si deve preliminarmente precisare che l'emanazione del provvedimento menzionato dalla S.V. On.le con l'atto che si riscontra è conseguente al mancato raggiungimento di un accordo interprofessionale in materia di disciplina della pesca di piccoli pelagici nel mare Adriatico, cosa che invece è avvenuta, per le stesse zone, in materia di pesca del tonno rosso.

Infatti in mancanza di tale accordo l'Amministrazione ha dovuto riesaminare le problematiche relative a detta attività emanando quindi il provvedimento in questione dopo aver anche acquisito, nella seduta del 20 maggio 1997, l'unanime parere favorevole della Commissione Consultiva Centrale della pesca marittima e del Comitato Nazionale per la conservazione e la gestione delle risorse biologiche del mare.

Il Ministro per le politiche agricole: Pinto.

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

a partire dal 1° novembre 1996 l'Alitalia ha soppresso i seguenti voli: Brindisi-Roma, delle ore 18,40, e Roma-Brindisi,

delle ore 16,50. Lo scalo aereo di Brindisi è il solo che garantisce i collegamenti con le province di Lecce, Brindisi e Taranto, e quindi con circa la metà della popolazione residente in Puglia; la soppressione dei due voli è pertanto oggettivamente penalizzante, come confermano le circostanze che si tratta di voli quasi sempre « completi », che il volo Roma-Brindisi delle 16,50 è utilizzato da professionisti salentini che rientrano nelle località di residenza dopo una mattinata di lavoro a Roma e che infine il volo Brindisi-Roma delle 18,40 è l'ultimo utile per rientrare da parte di professionisti che abbiano svolto la loro attività nel Salento. — ben vero che, in base al nuovo orario, non sono cancellati i voli fra Brindisi e Roma di metà giornata, finora in funzione solo d'estate, ma è altrettanto vero che i due collegamenti non garantiscono in alcun modo le esigenze segnalate —:

se, al fine di non penalizzare ulteriormente una zona già svantaggiata quanto ai trasporti, non ritenga di sollecitare l'Alitalia a mantenere i collegamenti dei quali è stata annunciata la soppressione. (4-03288)

RISPOSTA. — *Si fa presente che attualmente si effettuano quattro voli di collegamento da Roma per Brindisi ed altrettanti da Brindisi per Roma con una cadenza che permette di soddisfare le varie esigenze dell'utenza.*

Non è stata operata alcuna soppressione, ma, al contrario, il numero dei voli è rimasto invariato anche d'inverno, quando la domanda turistica si contrae.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

sul treno EN 235, proveniente da Vienna e diretto a Roma, in deroga a quanto previsto dall'orario ufficiale, è con-

sentita la salita sulle carrozze « posti a sedere » nelle stazioni di fermata;

molte persone salgono a Rovigo, alle ore 4,46, dirette a Ferrara e a Bologna;

risulta all'interrogante che, dal mese di gennaio del 1997, Rovigo sarà solo stazione di fermata cosicché notevoli disagi deriveranno a tutti coloro che dovranno raggiungere Ferrara e Bologna per ragioni di lavoro e/o studio —:

se sia vero che dal mese di gennaio del prossimo anno Rovigo sarà solo stazione di fermata;

come intenda adoperarsi nei confronti dell'ente Ferrovie dello Stato spa affinché sia consentita anche la salita sulle carrozze « posti a sedere », quando il treno EN 235 fermerà alla stazione di Rovigo.

(4-04972)

RISPOSTA. — *Non risulta che dal 1° gennaio 1997 sia stato effettuato alcun cambiamento nel regolamento riguardante l'ammissione di viaggiatori in servizio interno, sulle carrozze con posti a sedere, per cui dalla stazione di Udine fino a quella di Ferrara potranno salire i viaggiatori diretti in qualsiasi stazione.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MARENGO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

circa sei anni orsono la direzione della ferrovia in concessione Bari nord con sede in Bari affidò mediante gara d'appalto la realizzazione dal raddoppio di binario sul tratto Bitonto-Bari, ad un consorzio d'impresе, con capitolato che prevedeva il termine dei lavori in circa 24 mesi;

per la direzione dei lavori l'azienda ritenne di affidarne l'incarico a tecnici in pensione, mentre per l'alta sorveglianza, come per legge venne coinvolto l'ispettorato locale della motorizzazione civile;

nel tempo il consorzio d'impresе ha perso alcuni suoi componenti e molti dei lavori da eseguirsi sono stati affidati in subappalto ad altre impresе;

a tutt'oggi non si prevede quando i lavori saranno completati e quali revisioni di prezzo il costo della stessa opera subirà —:

quali iniziative intendano mettere in atto affinché sia fatta chiarezza sulla vicenda e individuate le responsabilità dell'azienda, del direttore dei lavori e dell'alta sorveglianza. (4-02104)

RISPOSTA. — *Le variazioni che hanno riguardato l'A.T.I., originaria società affidataria dei lavori per la realizzazione del raddoppio di binario della tratta Bitonto-Bari, sono state determinate da cambiamenti di denominazioni sociali, fusioni di due o più società e da fallimenti e cessioni di rami dell'azienda, e allorché i cambiamenti sono avvenuti si è sempre verificato che ciò avvenisse nel rispetto delle leggi vigenti in materia.*

Per quanto attiene ai lavori di subappalto, è prevista nella convenzione di concessione la possibilità di affidare quei lavori, riferiti a categoria di specializzazione, previo gradimento della Direzione V della M.C.T.C., come da circolare n. 1188 del 17 giugno 1993 emanata ai sensi del parere espresso in merito dalla Commissione di Alta Vigilanza istituita presso questo dicastero con decreto ministeriale n. 3051 del 20 luglio 1989.

Detto gradimento si ottiene dopo esame da parte della Direzione Generale della M.C.T.C. della documentazione prodotta dal concessionario, comprovante il possesso dei requisiti tecnico-economici e la certificazione antimafia (come previsto ai punti da 1 a 8 della già citata circolare n. 1188/93).

Si porta a conoscenza, inoltre, che la convenzione di concessione stipulata il 30 ottobre 1989 che prevedeva un tempo di realizzazione di 1.095 giorni, pari a 36 mesi, non riguardava soltanto il raddoppio di binario del tratto Bitonto-Bari ma anche ulteriori opere di ammodernamento e potenziamento della ferrovia Bari-Barletta, quali il rinnovo dell'armamento della tratta

Ruvo-Barletta e del materiale rotabile necessario per l'ammodernamento della ferrovia Bari-Barletta.

La convenzione già citata prevedeva la presentazione di un programma di avanzamento delle prestazioni al quale era subordinata la durata dei lavori prevista in 36 mesi dalla data di inizio dei lavori stessi.

Il programma, ovviamente, necessitava del parere espresso dalla Commissione interministeriale n. 1221/52 e, successivamente, dell'approvazione della Direzione Generale della M.C.T.C. dei progetti esecutivi inerenti gli interventi funzionali previsti nel programma stesso.

Attualmente risultano completate e collaudate le opere di rinnovo dell'armamento della tratta Ruvo-Barletta (31 km).

Il materiale rotabile (3 elettromotrici e 1 rimorchiata) è stato ultimato ed immesso in servizio mentre sono ancora in corso le opere civili e l'attrezzaggio inerenti il raddoppio della tratta Bari-Bitonto.

Va evidenziato che ogni intervento funzionale è oggetto di un atto integrativo stipulato da esercente ferroviario e concessionario dei lavori in cui, tra l'altro, sono determinati i tempi di reattivazione e percentuale di prezzo chiuso dei lavori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

MARTINAT. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere —* premezzo che:

l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi ha ottenuto in data 7 luglio 1980 concessione di gestione parziale dell'aeroporto omonimo per la durata di un anno;

in data 2 novembre 1981 tale concessione è stata prorogata fino alla stipula della convenzione ventennale;

nel corso degli anni la società ha sottoscritto e trasmesso a Civilavia i testi di convenzione ventennale proposti da Civilavia sulla base delle intervenute modifiche di legge. In particolare, si evidenzia che dal 1991 ad oggi sono stati sei i testi di con-

venzione ventennale sottoscritti dalla Aeroporto spa, con una media di circa uno all'anno;

il ritardo nella stipula della convenzione comporta un danno economico per la società di gestione che ha realizzato l'intera struttura a proprie spese e genera quindi un trattamento iniquo rispetto alle altre gestioni aeroportuali;

la convenzione provvisoria di gestione, originariamente di un anno di durata, non ha previsto espressamente la manutenzione dei beni non oggetto di concessione, così come in essere presso altri aeroporti;

in data 10 giugno 1991 la società ha proposto la stipula di specifico contratto di manutenzione, in assenza di riscontro ha rinnovato la richiesta in data 15 giugno 1993 e in data 18 aprile 1994. Su richiesta verbale degli uffici, ha trasmesso in data 12 settembre 1994 prospetti riepilogativi completi di giustificativi degli interventi effettuati dal 1986 in poi (anno di apertura dell'aeroporto al traffico aereo commerciale). In assenza di riscontro, in data 7 agosto 1995, la società ha proceduto alla emissione ed invio delle fatture relative ai corrispettivi precedentemente elencati;

successivamente alla trasmissione delle fatture, hanno avuto luogo alcuni incontri in contraddittorio tra le parti a seguito dei quali è emerso che il riconoscimento dei crediti potrà avvenire solo dopo che l'ufficio legislativo del ministero definirà che cosa abbia ad intendersi per « assunzione di impegno »;

gli enti locali e gli enti pubblici economici, fino ad oggi maggiori azionisti della società, non possono continuare a sostenere sia gli interventi infrastrutturali sia la gestione societaria, sopperendo alla totale latitanza di Civilavia per la quale l'aeroporto di Cuneo non è finora di fatto esistito, pur percependo la stessa i canoni concessori ed i diritti di approdo, sosta e partenza, tasse imbarco passeggeri e merci e quant'altro previsto dalla legge. Civilavia non ha neanche istituito un ufficio con-

trollo traffico né ha personale *in loco* tale da consentirle di incassare i diritti di cui sopra, compito svolto dalla società di gestione con proprio personale;

l'aeroporto di Cuneo rappresenta l'unica struttura di trasporto completamente operante realizzata su tutto il comprensorio provinciale dal dopoguerra ad oggi e sta dimostrando sempre più il suo ruolo di aeroporto regionale;

a far tempo dalla costituzione della società ad oggi, gli interventi infrastrutturali hanno trasformato una pista in erba in un aeroporto aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale, strumentale e notturno, che in più occasioni ha avuto modo di dimostrare la sua funzionalità —:

se non ritenga opportuno far definire quanto prima, dall'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti, l'interpretazione della concessione provvisoria attualmente in vigore, al fine di riconoscere, per analogia con quanto in essere presso le altre realtà, gli stessi diritti alla società di gestione dell'aeroporto di Cuneo, scongiurando da parte di quest'ultima l'assunzione di provvedimenti conseguenti alla mancanza di risorse, che determinerebbero una perdita sia di servizi, per un territorio già penalizzato, sia di occupazione per gli oltre cento addetti che a vario titolo operano sullo scalo. (4-01638)

RISPOSTA. — *La Società Aeroporto di Cuneo ha in concessione provvisoria alcuni beni demaniali ai fini dell'espletamento dei principali servizi aeroportuali sia attivi sia passivi.*

Il provvedimento che disciplina tale concessione è stato emanato il 7 luglio 1980 in adesione alla formale richiesta della Società presentata nel marzo dello stesso anno.

La concessione, inizialmente di durata annuale, è stata prorogata con provvedimento datato 2 novembre 1981 fino all'entrata in vigore della convenzione ventennale, che attualmente è all'esame del Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Non appena pervenuto il parere, si provvederà alla stipula definitiva della Convenzione che unitamente al decreto approvativo, sarà trasmessa agli Organi di controllo per la registrazione.

Per ciò che concerne il rimborso di oneri per prestazioni effettuate dalla Società Aeroporti di Cuneo si fa presente quanto segue.

Nel corso del 1995 la Società ha chiesto il pagamento di fatture — relativamente al periodo 1965-1994 — per un importo di circa 3 miliardi per interventi manutentivi effettuati su beni demaniali che non formano oggetto di concessione.

D'altra parte il provvedimento di concessione disciplina le prestazioni in argomento in quanto prevede l'impegno da parte della stessa Società di provvedere alla vigilanza dell'intero sedime aeroportuale ed alla manutenzione della pista, del raccordo e del piazzale di sosta degli aeromobili, impegno assunto dalla Società fin dalla presentazione dell'istanza con la quale richiedeva in via anticipata la concessione.

A fronte delle motivazioni addotte dalla Società di gestione a sostegno delle proprie richieste creditorie, si è ritenuto opportuno acquisire il parere dell'Avvocatura dello Stato sull'interpretazione delle clausole contenute nell'atto di concessione. Tale parere non è ancora pervenuto; nel frattempo la Società ha citato in giudizio l'Amministrazione.

In merito alla disparità di trattamento rispetto ad altre Società di gestione aeroportuale, occorre sottolineare che ogni rapporto di concessione tra lo Stato e gli Enti di gestione viene definito con singolo provvedimento che tiene conto della specificità della realtà aeroportuale.

Lo sviluppo dello scalo cuneese, sotto l'aspetto del traffico commerciale, risente della relativa vicinanza degli aeroporti di Nizza, Genova e Torino che, in termini di mercato aereo, hanno una più alta capacità attrattiva.

Inoltre lo scalo in questione non ha potuto giovare del contributo ex lege n. 351/1995 (articolo 1, commi 5 e 5 bis) in quanto l'erogazione di tale contributo è subordinata alle seguenti condizioni:

a) l'individuazione, nell'ambito del piano di investimenti di cui all'articolo 1, comma 2, della citata legge, degli aeroporti di rilevante interesse sociale e turistico con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri;

b) la presentazione, da parte dell'ente di gestione, di un programma per il conseguimento dell'equilibrio economico della gestione entro il quinto anno successivo all'erogazione del contributo;

c) la disponibilità dei fondi costituiti dai proventi versati dalle Società di gestione, previste dall'articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993, a titolo di canone per la gestione aeroportuale da affidare ai sensi dell'articolo 1, comma 1 quater, della legge n. 315/1995.

Tali condizioni non si sono verificate, ma in seguito, il possibile sviluppo commerciale dell'aeroporto di Cuneo potrà essere inserito nell'ambito di una ridefinizione complessiva dell'offerta di voli sul Nord Italia.

Inoltre è in via di definizione il decreto interministeriale Trasporti-Tesoro per la costituzione delle società ex articolo 10, comma 13, della legge n. 537/1993, che consentirà la concessione degli aeroporti di cui all'articolo 1, comma 1 quater della legge n. 351/1995, la riscossione dei canoni e l'erogazione dei contributi ex articolo 1, comma 5, della citata legge n. 351.

Circa la determinazione dei canoni, il relativo decreto interministeriale risulta essere stato elaborato in bozza da un gruppo di lavoro costituito da funzionari dei Ministeri dei Trasporti e della Navigazione e delle Finanze ed è ancora in fase di studio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

alcuni mesi orsono la linea ferroviaria Novara-Varallo, dopo il pericolo di chiusura, è stata adeguata al transito dei convogli;

urge un decongestionamento delle valli circostanti dal flusso di traffico pesante;

varie zone industriali attigue alla linea Novara-Varallo ed altre in via di realizzazione (come quella del comune di Grignasco) sarebbero notevolmente favorite da un rapido innesto nel traffico internazionale dell'alta velocità, in transito a Novara;

il comune di Grignasco è sede, tra l'altro, del parco naturale del monte Ferrera ed è punto di incontro delle comitive interessate al turismo verde ed alle gite in treno con proseguimento naturalistico in *mountain bike*;

L'Ente parco Ferrera ha già esposto all'Ente ferrovie dello Stato la necessità di ottimizzare l'uso dei convogli della Novara-Varallo al fine di promuovere e far conoscere meglio il territorio del parco —

se non ritenga opportuno e urgente adoperarsi per rendere la linea ferroviaria organica all'alta velocità in transito a Novara. (4-02993)

RISPOSTA. — Gli studi per la sistemazione del nodo ferroviario di Novara da realizzarsi con la costruzione della nuova linea veloce Torino/Milano prevedono un miglior inserimento della linea proveniente da Varallo.

Al momento per migliorare e potenziare il trasporto pubblico si è intrapresa la strada dell'integrazione dei servizi e delle tariffe, infatti dal giugno '96 all'utenza viene offerto un servizio integrato concordato con la maggiore autolinea della zona, in virtù del quale è stato possibile passare dalle 26 corse (alcune già svolte da bus FS) alle attuali 45 o 47 nelle varie tratte (Varallo/Borgosesia, Borgosesia/Romagnano, Romagnano/Novara) adottando una tariffa intermedia tra quella delle ferrovie e quella delle autolinee.

Il progetto, che è stato molto apprezzato dall'utenza, è comunque, ancora allo studio per essere migliorato e per ammettere a parteciparvi le autolinee finora escluse; anche gli enti locali presenteranno eventuali proposte migliorative che saranno prese in

considerazione, compatibilmente con i bilanci delle aziende coinvolte nel progetto d'integrazione.

Si precisa infine che tutti i treni attualmente in funzione sono abilitati al servizio treno+bici che peraltro risulta sottoutilizzato dall'utenza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

nella zona di S. Alessio in via dei Poveri vecchi, nel comune di Lucca, il deflusso dei liquami a causa della totale assenza di pubblica fognatura rappresenta un serio pericolo per la tutela dell'ambiente e soprattutto per la salute dei cittadini;

nella zona di cui sopra si notano lavori sospetti, senza l'indicazione della ditta appaltatrice o qualsiasi altro riferimento, tra l'altro previsto dalla legge;

tale modo di procedere genera obiettivi sospetti sulla possibilità che i lavori mirino a « risolvere » il problema in modo anomalo, lasciando in piedi tutti i pericoli per la salute dei cittadini;

se risulti al Governo che l'autorità giudiziaria sia stata informata al riguardo e quali provvedimenti abbia preso;

per sapere se l'amministrazione comunale di Lucca abbia deliberato la soluzione del grave problema ed in caso affermativo come e quando sarà risolto.

(4-01275)

RISPOSTA. — L'indagine a suo tempo avviata dall'amministrazione comunale di Lucca per la verifica degli impianti di deflusso dei liquami posti in Monte San Quirico, via dei Poveri Vecchi, dal n. 2 al n. 210 e 251, via Sant'Alessio dal n. 744 al n. 754 e via della Rimembranza n. 1095, è tuttora in corso.

Per gli impianti di smaltimento ritenuti non idonei vengono progressivamente predisposti gli ordini di adeguamento.

L'esecuzione dei lavori necessari, essendo subordinata al preventivo conseguimento degli atti autorizzativi prescritti dalla vigente normativa in materia urbanistico-edilizio, richiede, tuttavia, l'assegnazione agli interessati di termini adeguati, oltre che per l'organizzazione e l'esecuzione materiale delle opere, anche per la predisposizione degli atti preparatori ed il conseguimento delle necessarie autorizzazioni.

Risulta inoltre che, a seguito della presentazione dell'interrogazione, la Procura della Repubblica di Lucca ha disposto l'apertura di un fascicolo concernente « Atti relativi allo smaltimento dei liquami nella zona di S. Alessio, via dei Poveri Vecchi ».

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

MENIA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che:

la Banca di credito di Trieste *Trzaska kreditna banka*, banca di riferimento della minoranza slovena, è stata recentemente sottoposta dalla Banca d'Italia ad amministrazione straordinaria, ed i commissari hanno ritenuto, sempre con l'assenso dell'organo di vigilanza, di bloccare tutti i pagamenti da parte dell'istituto, recando grave nocimento alla clientela tutta che si è vista di colpo impossibilitata ad operare prelievi sui propri conti e depositi;

la magistratura, al termine di un'inchiesta svolta, ha ordinato l'arresto di personaggi di spicco della banca;

la *Trzaska kreditna banka* opera dal 1959 e funge da riferimento soprattutto di titolari di aziende *import-export*, negozi e società di spedizione che operano da o per la ex-Jugoslavia. Per tutelare i risparmiatori e questa clientela delusa da quello che si appalesa un controllo di dimensioni storiche, è opportuno chiarire quale mano abbia ordito una tale manovra e perché o a favore di chi —:

cosa abbia determinato l'adozione di provvedimenti così drastici, gettando nello

sconforto tutti i clienti della banca, quali siano le difficoltà finanziarie e quali le spericolate manovre di una gestione irresponsabile che abbiano indotto al commissariamento;

quali siano i reali motivi per cui la Banca popolare di Brescia, che detiene il quarantaquattro per cento della Banca triestina, abbia azzerato nel proprio bilancio il valore della partecipazione pure costata 74 miliardi, non convincendo la facile spiegazione che si sia trattato di denaro speso male in una impresa decotta;

come mai la *Trzaska kreditna banka* abbia ricevuto (è piccola banca della penisola) la qualifica di banca agente, vale a dire l'autorizzazione a operare nel campo dell'intermediazione con l'estero. (4-04839)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente la Banca di Credito di Trieste.

Al riguardo, sentita la Banca d'Italia, si fa presente che la citata Banca è stata sottoposta ad amministrazione straordinaria con decreto del Ministro del Tesoro in data 8 ottobre 1996, ai sensi dell'articolo 70, comma 1, lett. c) del decreto legislativo n. 385 del 1° settembre 1993, su proposta della Banca d'Italia, a seguito della grave situazione determinatasi nel comparto dei crediti.

In particolare, nei primi mesi del 1996 sono emersi impegni di natura finanziaria, rilasciati in modo irregolare, nel periodo 1992-1994, a favore di banche e di società finanziarie estere. Tali vicende formano oggetto di indagine da parte dell'Autorità giudiziaria, che ha emesso misure di custodia cautelare nei confronti di ex esponenti della banca e di soggetti destinatari di finanziamenti.

I Commissari straordinari, ai quali è stato affidato il mandato di amministrazione straordinaria della citata banca, hanno dovuto fronteggiare un assetto finanziario strutturalmente squilibrato, nel quadro di una situazione patrimoniale deficitaria. A tutela dei creditori e previa autorizzazione della Banca d'Italia, infatti, essi disponevano la sospensione dei pagamenti ai sensi dell'articolo 74 T.U., a decorrere dal 23 ottobre u.s.

Successivamente, la banca è stata sottoposta a liquidazione coatta amministrativa.

Per quanto concerne, poi, la soluzione della crisi, si fa presente che, dopo complesse trattative, avviate d'accordo con il Fondo Interbancario di Tutela dei Depositi, è stata realizzata una cessione parziale di attività e passività della banca alla Nuova Banca di Credito di Trieste, appositamente costituita dalla Banca Antoniana Popolare Veneta, che ne controlla il capitale sociale.

La cessione ha riguardato le attività prontamente liquidabili, gli impieghi vivi ed i depositi protetti dal Fondo Interbancario; restano, invece, alla procedura di liquidazione gli impieghi ad andamento anomalo, i crediti delle banche italiane ed estere, la parte dei depositi della clientela non protetta dal Fondo, nonché il credito di quest'ultimo, derivante dall'intervento effettuato a tutela dei depositanti.

Tale operazione consente, inoltre, nel rispetto della « par condicio creditorum », di realizzare una significativa parte delle attività della liquidazione e di apprestare una sollecita tutela dei diritti dei depositanti. Tali diritti, per la parte trasferita, potranno essere fatti valere nei confronti della banca cessionaria.

Da un punto di vista più generale, la cessione permette di preservare la struttura dell'impresa bancaria, alcune relazioni d'affari, nonché di salvaguardare i livelli occupazionali.

Infatti, la Banca Antoniana Popolare Veneta si è impegnata a riassumere tutto il personale della Banca di Credito di Trieste, con il quale è stato raggiunto un accordo relativo alla riduzione del 25% circa delle retribuzioni.

Per quanto concerne, infine, la qualifica di agente nell'attività dei cambi, attribuita alla citata banca, si fa presente che tale qualifica venne attribuita dalla Banca d'Italia alla fine del 1975, con decorrenza dal 2 gennaio 1976, secondo il principio della gradualità nell'abilitazione delle banche all'operatività in valuta.

La Banca di Credito di Trieste ha operato, dapprima, come Centro di Raccolta Valute, svolgendo la semplice attività di cambio di determinati strumenti di paga-

mento e, successivamente, è intervenuta nel settore degli scambi con l'estero, dando corso al rilascio di moduli valutari all'import ed export e servendosi di talune facoltà accessorie, ha così ottenuto la più ampia qualifica valutaria, che le ha conferito piena autonomia operativa di settore.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pinza.

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

sulla materia del trasporto scolastico è intervenuto recentemente il decreto Ministeriale del 2 febbraio 1996, che ha introdotto sostanziali modifiche in merito;

in particolare, le norme di cui agli articoli 1 comma 2, 2 e 4, impongono sia ai comuni, nel caso di servizio effettuato in proprio, sia alle aziende, nel caso in cui il servizio venga loro appaltato dal comune, una serie di incombenze e vincoli ai quali risulta particolarmente difficile adeguarsi in tempi brevi, soprattutto per le numerose aziende artigiane la cui attività si esplica principalmente nel settore del trasporto scolastico, e che rischiano in prospettiva di essere escluse —:

quali provvedimenti intenda intraprendere, alla luce di quanto sopra, per favorire ed agevolare un servizio a beneficio della collettività, tenuto conto della evidente inapplicabilità delle norme in oggetto. (4-04082)

RISPOSTA. — *Il decreto ministeriale 2 febbraio 1996 disciplina il trasporto scolastico solo con riferimento all'utilizzazione di scuolabus da parte dei comuni.*

L'Amministrazione, ritenendo necessaria una rideterminazione dell'intera normativa, volta ad agevolare un servizio di pubblico interesse, ha istituito un gruppo di lavoro composto da propri rappresentanti e da quelli della Pubblica Istruzione, dell'Unione Province d'Italia e dall'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia.

Sulla base delle conclusioni del citato gruppo di lavoro, l'Amministrazione ha provveduto ad emanare il decreto ministeriale 31 gennaio 1997 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 27 febbraio 1997, n. 48, che abroga tutte le precedenti disposizioni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

con circolare del 20 gennaio 1997, n. 3724/4383, la direzione generale della motorizzazione civile, ha inteso fornire un'interpretazione circa l'attività dei consorzi di imprese di autoriparazione per le revisioni periodiche degli autoveicoli;

in particolare per quanto riguarda la sede e l'ambito territoriale di attività dei consorzi, viene precisato che questi possono costituirsi su base provinciale ed essere autorizzati ad operare mediante l'apertura di apposite sedi operative per l'effettuazione delle revisioni (centri di revisione) in tutti i comuni della provincia in cui sia costituito un raggruppamento di un massimo di quattro operatori che debbono avere la propria impresa nel medesimo comune;

tali disposizioni provocano non pochi ostacoli, sia nei comuni di piccole dimensioni, sia negli altri: infatti, nei primi il centro di revisione sarà difficilmente realizzabile se nel territorio si trovano ad operare una o due aziende, non potendo queste aggregarsi con operatori di altri comuni; d'altro canto, qualora il numero delle aziende sul territorio ecceda la soglia massima di quattro operatori, alcune aziende risultano escluse, stante il divieto di aggregazione con soggetti di altri comuni —:

se sia al corrente della situazione sopra descritta;

se non ritenga necessario intervenire attraverso una modificazione di quelle disposizioni che costituiscono fattori di ostacolo e di freno alla concreta esplicazione delle norme, per permettere a tutti quegli operatori in possesso dei requisiti richiesti di poter legittimamente operare. (4-08479)

RISPOSTA. — *La circolare prot. n. 3724/4383 del 20 gennaio 1997, non reca interpretazioni della Direzione Generale della M.C.T.C. circa l'attività dei consorzi di imprese di autoriparazione per le revisioni periodiche di alcune categorie di veicoli, ma istruzioni agli Uffici dipendenti, nella stretta osservanza dei contenuti delle norme attualmente vigenti sulla materia.*

Relativamente alla possibilità di costituire consorzi tra operatori aventi sede in Comuni diversi, ma limitrofi, è allo studio dell'Amministrazione una proposta di modifica in tal senso del Regolamento di esecuzione del codice della strada.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NARDINI e MALENTACCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per le risorse agricole, alimentari e forestali. — Per sapere — premesso che:*

il decreto del Ministro per le risorse agricole, alimentari e forestali del 23 luglio 1996, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 12 agosto 1996, vieta alle navi autorizzate all'uso delle reti da posta derivante iscritte in compartimenti marittimi diversi da quelli della Sardegna di attraccare nei porti sardi per il compimento di operazioni tecniche e logistiche connesse alla campagna di pesca del pescespada;

la legge della regione Sardegna n. 10 del 13 maggio 1988, pur vietando l'esercizio della pesca mediante l'uso delle reti alla deriva nel mare territoriale, non fa alcun riferimento al transito ed all'attracco nei porti sardi;

il divieto di cui al punto precedente non è invece vigente a livello nazionale e, conseguentemente, anche nei mari circo-

stanti la Sardegna, oltre il limite delle dodici miglia del mare territoriale la pesca con reti derivanti è perfettamente lecita, purché effettuata con reti che non superino il limite di lunghezza posto dalle norme comunitarie ed attualmente fissato in 2,5 chilometri;

la lega pesca, associazione nazionale fra cooperative della pesca, ha presentato ricorso al tribunale amministrativo regionale del Lazio per l'annullamento del decreto, contestandone in particolare i fondamenti giuridici;

analogamente alla lega pesca si è espresso l'assessore regionale alla pesca della regione siciliana, ed all'interno della categoria dei pescatori vi è lo stesso orientamento, tanto che è stata spontaneamente indetta una petizione popolare finalizzata alla revoca del decreto;

per le imbarcazioni da pesca, ed in particolare per quelle di minore stazza, attraccare nei porti sardi per le indispensabili operazioni tecniche e logistiche, ivi inclusi i rifornimenti di viveri e carburante, è presupposto indispensabile per l'esercizio legittimo della loro attività;

il decreto 23 luglio 1996 incide quindi su una attività lecita e travalica i poteri di regolazione dello sforzo di pesca conferiti al competente ministero con la legge n. 963 del 1985, la quale prevede che detta regolazione venga effettuata sulla base della consistenza delle risorse biologiche del mare e conformemente al piano nazionale della pesca, mentre nel provvedimento in questione tali riferimenti non sono riscontrabili;

nel decreto, in particolare, si sostiene di tener conto non del piano nazionale della pesca, ma di un altro e diverso piano, ovvero quello di razionalizzazione per la riconversione delle spadare, il che comunque non eliminerebbe la violazione di legge conseguente alla mancata considerazione del piano nazionale della pesca;

peraltro il piano di riconversione delle spadare, del quale esiste una proposta, sotto forma di accordo siglato dallo

stesso ministero per le risorse agricole, alimentari e forestali in data successiva a quella del decreto, ovvero il 24 luglio 1996, non è stato ancora adottato;

in ogni caso l'« accordo spadare » prevede che il piano di razionalizzazione non sia in alcun modo collegato a misure atte a sospendere o interdire l'attività di pesca con reti regolamentari, impegnando al contrario i firmatari a garantirne la legittimità con le modalità e nei limiti di legge;

la commissione consultiva centrale della pesca marittima, istituita presso il ministero per le risorse agricole, alimentari e forestali, chiamata ad esprimere il proprio parere preventivo sul decreto, nella seduta del 22 luglio 1996 si è espressa in forma non univoca, con sette voti contrari, dieci astensioni e soltanto nove voti favorevoli, questi ultimi pressoché integralmente da parte dei membri del comitato interni al ministero;

l'articolo 16 della Costituzione italiana prevede che limiti alla mobilità dei cittadini sul territorio nazionale possano essere posti solo per motivi di sanità o di sicurezza, motivi che, nel caso delle spadare, non sussistono;

il decreto 23 luglio 1996, creando discriminazioni tra equipaggi di navi sarde e non sarde, travalica le disposizioni del trattato istitutivo della Cee, in particolare quelli relativi alla non discriminazione e alla libera circolazione delle persone, dei servizi, delle merci e dei capitali —:

cosa intendano fare per ripristinare uguali diritti fra cittadini dello Stato, ed in particolare per non sottoporre parte di essi a restrizioni nel legale svolgimento dell'attività;

se intendano, per preservare la campagna di pesca 1997, già iniziata, da pericolose tensioni, che rischiano di avere conseguenze per il mantenimento dell'ordine pubblico, revocare il provvedimento ripetutamente citato in premessa.

(4-09280)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

Si deve preliminarmente precisare che il decreto ministeriale 23 luglio 1996 a cui la S.V. On.le fa riferimento, è stato emanato in conseguenza di una precisa richiesta da parte degli Stati Uniti d'America, formulata nel corso delle trattative avviate al fine di scongiurare le paventate misure di embargo commerciale che le Autorità americane avrebbero potuto adottare nei riguardi del nostro Paese.

Vi era, infatti, fondato timore che dette misure, preventivamente calcolate per un valore di circa 3.000 miliardi di lire, sarebbero state adottate come ritorsione per l'attività di pesca effettuata dalla flotta italiana con reti derivanti la cui lunghezza fosse stata superiore ai 2.500 metri.

La scelta di operare un trattamento restrittivo all'operatività di questa tipologia di imbarcazioni è scaturita sia perché i casi più numerosi di pesca illegale si sono verificati proprio a ovest della Sardegna, sia perché vi è un'apposita legge regionale, la n. 10 del 13 maggio 1988, che vieta nelle acque territoriali, circostanti la medesima regione, la pesca con questo tipo di attrezzature.

D'altra parte, la mancata adozione di un provvedimento siffatto avrebbe potuto comportare una gravissima caduta in termini di credibilità nei confronti di un Paese tradizionalmente amico come gli Stati Uniti, oltre all'ingente danno economico che l'embargo avrebbe portato ad altri settori dell'economia nazionale come, ad esempio, le aziende produttrici di coralli, cammei, perle e affini che sarebbero state le prime ad essere colpite dalle misure restrittive all'esportazione verso gli USA.

Questa Amministrazione è a conoscenza della avvenuta presentazione di ricorso giurisdizionale avverso il citato provvedimento e tuttavia ritiene di avere correttamente agito nell'interesse della economia nazionale in quanto l'emanazione del decreto ministeriale 23 luglio 1996 è conseguita proprio all'attenta valutazione degli eventi sopradescritti nonché dalla normativa in materia.

Infine, per ciò che la S.V. On.le ha espresso in ordine alla possibilità di revocare il decreto citato, si segnala che è ormai

imminente l'attuazione del piano di riconversione della flotta dedita alla pesca con le reti derivanti: se a ciò si aggiunge che i recenti orientamenti della giurisprudenza non sono favorevoli alla metodologia di pesca in argomento, appare evidente come, almeno in questo momento, non sia opportuno procedere al ritiro del provvedimento restrittivo così come auspicato dalla S.V. On.le.

Il Ministro per le politiche agricole: Pinto.

NARDINI. — *Al Ministro dell'interno e per la solidarietà sociale.* — Per sapere — premesso che:

in questi giorni, presso il palazzetto dello sport di Soverato sono sistemate circa duecentocinquanta persone, provenienti dalla Turchia, dall'Iraq e da altri paesi, che erano imbarcate sulla nave arenatasi sulla spiaggia di Guardavalle;

la quasi totalità di questi profughi sono curdi provenienti dalla Turchia e dall'Iraq, paesi dove è in atto un vero e proprio genocidio del popolo curdo;

risulta all'interrogante che alcuni dei profughi «alloggiati» presso il palazzetto dello sport di Soverato mostrino segni evidenti di torture e di sevizie;

molti di questi profughi hanno fatto richiesta di asilo politico e, in attesa che venga concluso l'iter per il riconoscimento o meno dello status di rifugiato politico, saranno ospitati temporaneamente (si prevedono almeno due mesi) nella regione Calabria;

è evidente che l'attuale sistemazione dei profughi (una tendopoli nei pressi del palazzetto) è assolutamente inadeguata;

episodi di questa natura si sono già verificati lungo le coste calabresi e sono destinati nel prossimo periodo a diventare sempre più frequenti;

la regione a tutt'oggi non è attrezzata per far fronte a tali situazioni, non esi-

stendo in Calabria centri capaci di accogliere dignitosamente queste persone —:

se sia a conoscenza dei fatti;

quali iniziative intenda assumere perché ai profughi venga data un'adeguata accoglienza. (4-10748)

RISPOSTA. — *Come risulta da informazioni della Prefettura e della Questura di Catanzaro, il 29 maggio scorso sbarcarono clandestinamente sulla spiaggia di Punta Stilo di Guardavalle 249 cittadini extracomunitari di varie nazionalità ed etnie.*

Per costoro fu apprestato un ricovero provvisorio presso il Palazzetto dello Sport di Soverato, in quanto nella provincia di Catanzaro non esistono strutture predisposte per la accoglienza di immigrati.

Successivamente, dopo l'espletamento delle procedure di identificazione e la conseguente espulsione di quanti non avevano manifestato l'intendimento di chiedere lo status di rifugiato, i restanti, muniti di permesso di soggiorno, vennero trasferiti dal Palazzetto dello Sport di Soverato nei più confortevoli ambienti dell'associazione «Malgrado tutto» in Pian del Duca, nei pressi di Lamezia Terme.

I richiedenti lo status di rifugiato, originariamente in numero di 83, formalizzarono poi le prescritte dichiarazioni a verbale solo in numero di 54, mentre gli altri si allontanarono arbitrariamente dal centro di accoglienza.

Per gli anzidetti cittadini extracomunitari, che risultano essere in parte iracheni e in parte turchi, tutti asseritamente di etnia curda, sono tuttora in corso i passaggi istruttori per la audizione personale, presso la Commissione centrale per il riconoscimento dello status di rifugiato, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 15.5.1990, n. 136.

I primi colloqui sono iniziati il 15 luglio scorso.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

in data 14 marzo 1997 il consiglio di Nocera Inferiore ha deliberato la bocciatura del bilancio di previsione 1997;

il Coreco di Salerno assegnava ulteriori termini di 20 giorni per la riproposizione del bilancio medesimo in consiglio comunale, ma tale termine è decorso infruttuosamente;

l'articolo 39 della legge n. 142 del 1990 prevede che, su comunicazione del Coreco, il prefetto possa dare inizio alla procedura di scioglimento del consiglio comunale, procedura che peraltro al momento non risulta ancora effettuata;

tale situazione determina un grave ed irreparabile disservizio nella gestione politica ed amministrativa del comune di Nocera Inferiore -;

quali siano i motivi che hanno impedito l'adozione degli atti dovuti per legge e quali provvedimenti il Governo intenda adottare per ovviare a questa incresciosa situazione. (4-09659)

RISPOSTA. - Non appena ultimata la procedura sostitutiva da parte del Comitato Regionale di Controllo, il consiglio comunale di Nocera Inferiore è stato sciolto - come alla S.V. sarà ormai noto - con decreto del Presidente della Repubblica del 16 giugno scorso, ai sensi dell'articolo 39, commi 1, lettera c), e 2, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

OLIVO e GAETANI. - Al Ministro dei trasporti e della navigazione. - Per sapere - premesso che:

l'aeroporto di Crotone è scalo aperto al traffico civile, con servizio di assistenza al volo autorizzato con orario di servizio diurno a richiesta da parte dell'ENAV, a partire dal prossimo giugno;

l'unica attività civile che attualmente viene svolta sull'aeroporto è effettuata dall'Aero club di Crotone;

per la gestione dello scalo è stata costituita una società, denominata « Aeroporto S. Anna S.p.A. », formata sia da enti

locali che da società e privati, per un capitale di lire 1.387.000.000;

a far parte di questo gruppo di enti e società ci sarà anche la regione Calabria, che ha provveduto ad uno stanziamento per il raggiungimento di un capitale di lire un miliardo;

l'intento da perseguire da parte della società S. Anna è stato accolto dal Comitato per il coordinamento delle iniziative dell'occupazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, considerato che, per un forte insediamento industriale di cui la Federazione consorzi ed enti di industrializzazione prevede l'insediamento nella zona, condizione primaria è la rivitalizzazione dell'aeroporto in questione;

oltre a quello appena indicato la *Task Force* ha fatto conoscere quali siano gli altri obiettivi da perseguire: incrementare flussi turistici nella zona; potenziare l'attività del locale Aero Club; potenziare l'attività di protezione civile, in collaborazione con le USL di Crotone, prevedendo la realizzazione di una struttura di elisoccorso;

la società S. Anna inoltre ha perfezionato anche le trattative con la società Air One per l'effettuazione dei collegamenti Crotone-Roma e Crotone-Milano con voli giornalieri (sarà effettuato anche un volo settimanale Crotone-Parigi);

Civilavia ha valutato positivamente i programmi della società S. Anna, considerando che l'aeroporto è comunque condizione per lo sviluppo industriale, turistico e culturale del territorio così come su riferito, e che la regione si è formalmente impegnata a rispondere direttamente di eventuali perdite di esercizio;

alla luce di tali premesse, l'ufficio concessioni di Civilavia ha provveduto a trasmettere alla società S. Anna la convenzione già sottoscritta;

nelle more, si è deciso di definire un provvedimento precario di occupazione, per concedere con immediatezza alla S. Anna una gestione parziale dell'aeroporto;

circa la società Minerva Airlines, nonostante questa abbia fatto conoscere i propri intendimenti, Civilavia non ha rilasciato alcun tipo di licenza di volo, visto che al momento la Minerva non è in possesso di alcun aeromobile né in proprietà, né in esercizio; sembra, tuttavia, che la Minerva voglia strutturarsi utilizzando gli stanziamenti regionali con cui acquistare aeromobili ed ogni altro mezzo —:

per quali ragioni il CIPE non abbia ritenuto di inserire Crotone tra gli aeroporti di interesse sociale e turistico;

se non ritenga che questa decisione sia discriminatoria ed in contrasto con gli sforzi posti in atto dal Governo per il superamento della situazione di crisi nell'area crotonese;

quali iniziative si intendano promuovere per modificare tale decisione.

(4-00161)

RISPOSTA. — *Le finalità poste alla base della costituzione dell'Aeroporto S. Anna S.p.A. per la gestione dello scalo di Crotone si inseriscono effettivamente nel progetto di sviluppo turistico e commerciale della zona e pertanto l'Amministrazione ha affidato a tale Società la gestione provvisoria dello scalo, in attesa del perfezionamento della convenzione definitiva, peraltro già sottoscritta.*

Peraltro, la nascita della suddetta Società non ha ancora portato quei concreti incrementi di flussi turistici nella zona, né il potenziamento dell'attività di protezione civile e del locale Aero Club, che sono presupposti indispensabili per l'inserimento dello scalo di Crotone tra gli aeroporti di rilevante interesse sociale e turistico e come tali ammessi ai contributi di cui all'articolo 1, comma 5 della legge n. 351/1995.

Relativamente ai collegamenti aerei si fa presente che alla Società Minerva Airlines è stata rilasciata la licenza per il trasporto

aereo con decreto n. 140/CEE del 5 luglio 1996 e la Società Air Ore ha attivato un collegamento giornaliero Roma-Crotone dalla passata stagione estiva.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

OLIVO, OLIVERIO, GIACCO, GATTO E BOVA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

da molto tempo si è verificato un forte peggioramento della situazione nei collegamenti ferroviari tra l'aeroporto di Roma-Fiumicino e la Capitale;

questa situazione, riscontrabile sia nei collegamenti con la stazione Termini, assicurati dalle Ferrovie dello Stato, sia negli altri collegamenti garantiti dal trasporto locale e regionale, si caratterizza soprattutto nei ritardi di partenza e di arrivo divenuti assai frequenti; nella soppressione di non poche corse senza alcun preavviso; nei guasti ripetuti ai mezzi di locomozione la cui manutenzione lascia molto a desiderare; nella diminuzione della frequenza delle corse tra la stazione Termini e l'Aeroporto; nei servizi igienici pessimi o addirittura inesistenti;

tutto ciò provoca malessere e pesanti disagi per i passeggeri —:

quali iniziative intenda promuovere per riportare ad una condizione di normalità l'attuale precaria e anormale situazione, garantendo un servizio più dignitoso ed efficiente. (4-02439)

RISPOSTA. — *Il collegamento fra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma è effettuato da due tipi di servizio: un sistema di spostamenti rapidi non-stop fra l'aeroporto stesso e la stazione di Roma Termini ed un sistema di relazioni di tipo metropolitano che copre pressoché tutta l'area urbana, permettendo una mobilità continua, peraltro assicurata da un considerevole numero di corse.*

Relativamente al primo tipo di servizio, la F.S. S.p.A. sottolinea come esso sia attivo

a partire dalle ore 6.25 — prima partenza da Fiumicino Aeroporto — fino alle ore 22.08 — ultima partenza da Fiumicino Aeroporto. Il servizio in questione è peraltro erogato in base ad un cadenzamento orario che, nelle ore di punta, implica una corsa ogni 30 minuti.

La distanza che separa Roma Termini da Fiumicino Aeroporto viene percorsa in 30 minuti, senza effettuare fermate intermedie.

La F.S. S.p.A. rende inoltre noto che, presso la stazione di Roma Termini, è stata attivata una sala di attesa riservata, con servizio di check-in a disposizione dei passeggeri Alitalia privi di bagaglio al seguito.

Quanto alle elettromotrici utilizzate, esse sono del tipo Ale 601: appartengono, cioè, alla stessa serie in uso per i treni intercitty sulle tratte di Roma-Firenze e Roma-Napoli. Di recente, peraltro, sono state immesse in servizio anche elettromotrici del tipo Ale 841, atte a garantire maggiore disponibilità di posti e più elevato comfort.

Ulteriori collegamenti fra l'aeroporto di Fiumicino e l'area metropolitana di Roma sono assicurati dal servizio di tipo metropolitano della linea FM1 Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina-Orte, il quale collega, con servizi cadenzati rigidamente ogni 15 minuti, ed un tempo di percorrenza di circa 40 minuti, l'aeroporto di Fiumicino a Roma Tiburtina; vengono effettuate le seguenti fermate: Ponte Galeria, Muratella, Magliana, Villa Bonelli, Roma S. Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense e Roma Tuscolana; il collegamento prosegue su Fara Settebagni, Monterotondo-Mentana e Piana Bella di Montelibretti.

Alcune corse, con cadenzamento orario, estendono il collegamento da e per Orte, con le fermate di Poggio Mirteto, Gavignano Sabino, Stimigliano, Collevicchio-P.Sommavilla, Civita Castellana-Magliano e Gallesse Teverina.

Il servizio metropolitano della linea FM1 inizia alle ore 6,13 da Fiumicino Aeroporto e termina alle ore 0.13; inizia invece da Roma Tiburtina alle ore 5,06 e da Fara Sabina alle ore 5,29, in direzione Fiumicino Aeroporto; l'ultima corsa parte da Fara Sabina alle ore 22.29 ed alle ore 23.06 da Roma Tiburtina.

La F.S. S.p.A. segnala che la possibilità che si verificano ritardi in alcune corse è attualmente dovuta a temporanee circostanze contingenti; infatti, presso la stazione di Roma Termini sono in corso dei lavori finalizzati ad innalzare i marciapiedi, portandoli ad una altezza di 55 centimetri, onde facilitare l'accesso ai treni. I lavori in questione comportano la contemporanea messa fuori servizio di due binari per fase, il che limita, ma solo temporaneamente appunto, la capacità operativa della stazione.

Riguardo alla qualità dei servizi offerti, ed in particolare al livello dei servizi igienici, la F.S. S.p.A. assicura che le strutture competenti ad occuparsene sono perennemente attive.

Inoltre va segnalato che nell'ambito dell'attività di vigilanza nei confronti della F.S. S.p.A., che questa Amministrazione sta ponendo in essere, particolare attenzione sarà posta all'effettiva qualità dei servizi offerti, onde garantirne l'adeguatezza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

le elettromotrici utilizzate per il servizio di collegamento diretto aeroporto di Fiumicino — Roma Termini sono in condizioni di manutenzione assai degradate;

in particolare, il giorno 29 luglio 1995, si riscontravano, tra le altre, carenze quali uno stato di generale sporcizia, il mancato funzionamento dell'impianto di condizionamento dell'aria e la pressoché totale asportazione dei posacenere nelle carrozze fumatori;

il medesimo giorno, i servizi igienici dell'aeroporto « Leonardo da Vinci », settore partenze nazionali, apparivano in pessime condizioni igienico-sanitarie tali da rendere alcuni di essi inutilizzabili;

le strutture aeroportuali ed il servizio ferroviario di collegamento tra l'aeroporto e la città di Roma sono le prime installa-

zioni con cui vengono a contatto, appena giunti nel nostro Paese, centinaia di migliaia di viaggiatori di nazionalità estera, e la constatazione di simili situazioni di degrado ed incuria non può che ingenerare in essi una negativa considerazione dell'Italia —:

quali provvedimenti intenda adottare per porre fine ai suddetti disservizi, di così grave nocimento per l'immagine e la promozione turistica del nostro Paese all'estero. (4-01543)

RISPOSTA. — *I servizi di collegamento tra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma sono effettuati dalle F.S. S.p.A. con due distinte modalità di offerta: la prima consente spostamenti rapidi non-stop fra l'aeroporto e la stazione di Roma Termini, l'altra un sistema di relazioni di tipo metropolitano che, toccando in vari punti tutta l'area urbana, permette una mobilità continua con un alta frequenza di corse.*

Per il primo servizio, nella stazione di Roma Termini la Società F.S. ha attivato una sala d'attesa riservata con servizio di check-in per i viaggiatori in partenza dal binario 22 appositamente dedicato a questo servizio.

I treni diretti della relazione Roma Termini-Fiumicino coprono la distanza in 30 minuti senza fermate intermedie. Il servizio inizia con la partenza da Roma Termini alle ore 6.52 con un cadenzamento orario rafforzato da collegamenti ogni 30 minuti nelle ore di punta e termina con l'ultima partenza da Fiumicino aeroporto alle ore 22.08.

Il materiale utilizzato è costituito da elettromotrici del tipo Ale 601, la stessa serie che viene utilizzata anche per i treni intercity sulle linee Roma-Firenze e Roma-Napoli. Recentemente dopo opportuni interventi di restyling, sono state immesse in servizio anche elettromotrici del tipo Ale 841 che offrono maggiore disponibilità di posti ed un miglior comfort.

I collegamenti fra l'aeroporto di Fiumicino e l'area metropolitana di Roma sono assicurati dal servizio di tipo metropolitano della linea FM1 Fiumicino aeroporto-Fara Sabina-Orte, che collega con servizi cadenzati,

ogni 15 minuti e con un tempo di percorrenza di circa 40 minuti, l'aeroporto di Fiumicino a Roma Tiburtina e con fermate a Ponte Galeria, Muratella, Magliana, Villa Bonelli, Roma S. Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense e Roma Tuscolana, per proseguire su Fara Sabina con fermate a Roma Nomentana, Nuovo Salario, Fidene, Settebagni, Monterotondo-Mentana e Piana Bella di Montelibretti. Alcune corse, con cadenzamento orario, estendono il collegamento da e per Orte, con le fermate di Poggio Mirteto, Gavignano Sabino, Stimigliano, Collecchio-Poggio Sommavilla, Civita Castellana-Magliana e Gallese Teverina.

Il servizio metropolitano della linea FM1 inizia alle ore 6.13 da Fiumicino aeroporto in direzione Tiburtina-Fara Sabina e termina alle ore 0.13; la prima partenza da Roma Tiburtina è alle ore 5.06 e da Fara Sabina alle ore 5.29, in direzione Fiumicino aeroporto; l'ultima corsa è alle ore 22.29 da Fara Sabina ed alle ore 23.06 da Roma Tiburtina.

Per migliorare l'accessibilità ai treni nella stazione di Roma Termini sono stati previsti lavori per portare tutti i marciapiedi ad una altezza di 55 centimetri dal piano del binario. Detti interventi hanno richiesto la contemporanea messa fuori servizio di due binari per ogni fase con una temporanea limitazione della capacità operativa della stazione e possibili ritardi specie nelle fasce orarie a più intenso traffico.

La Società fa, altresì, presente che proprie strutture sono costantemente attive per mantenere alti gli standards dell'offerta anche relativamente alla pulizia dei rotabili, sia in termini di regolarità, sia di qualità del servizio.

Per quanto riguarda i servizi igienici nel settore partenze nazionali dell'aeroporto di Fiumicino, l'eventuale momentanea inagibilità dei medesimi può riscontrarsi per l'effettuazione dei quotidiani interventi di pulizia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PAMPO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del tesoro e dell'industria,*

commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:

la Saipem, società del gruppo ENI, ha comunicato nei giorni scorsi la propria intenzione di trasferire tutte le proprie piattaforme marine di trivellazione petrolifera, nonché la propria flotta di navi gru, attualmente battenti bandiera italiana, sotto bandiera estera;

in particolare, il passaggio di bandiera della nave-gru Micoperi 7000 sarebbe stato previsto già per lo scorso 30 ottobre 1995 —:

se quanto esposto corrisponda al vero;

in caso affermativo, quali siano le motivazioni che abbiano portato ad una simile, sconcertante decisione;

se non ritengano opportuno prendere provvedimenti atti a far recedere la Saipem da tale proposito, dal momento che appare francamente inaccettabile che una società di proprietà pubblica possa abbandonare la bandiera di navigazione italiana, con gravissimo pregiudizio per il prestigio della marina mercantile del nostro Paese, mettendo inoltre a rischio l'occupazione dei lavoratori italiani impiegati a bordo delle suddette unità. (4-01593)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome dei Ministri del tesoro e dell'industria, commercio e artigianato.

Le Società Saipem S.p.A. e Saipem Italia S.p.A., che operano nel settore della ricerca e della coltivazione petrolifera, hanno presentato nell'estate del 1995 istanza per l'autorizzazione alla dismissione di bandiera di nove unità specializzate per vendita alla Saipem Commercio Marittimo (Madera-Portogallo) interamente controllata dalla Saipem S.p.A. con la successiva iscrizione delle unità nei registri delle Bahamas.

Dette unità sono state utilizzate in passato prevalentemente con contratti all'estero. I motivi adottati per il trasferimento sotto bandiera estera delle unità navali sono stati inquadrati nell'ambito di una strategia

di Gruppo volta a ridurre i costi di gestione delle unità stesse e in particolare della nave Micoperi 7000.

Più specificamente i predetti mezzi sono:

- 1) MICOPERI 7000;
- 2) MICOPERI 44;
- 3) PERRO NEGRO 5;
- 4) SAIPEM CASTORO V
- 5) SAIPEM CASTORO 7;
- 6) PERRO NEGRO 2;
- 7) SAIPEM CASTORO 3;
- 8) SAIPEM CASTORO 9;
- 9) SAIPEM RAGNO DUE.

Di queste, sette sono semplici galleggianti, mentre due sono navi autopropulse, il Ragno 2 e la nave gru Micoperi 7000 (quest'ultima dal 30 ottobre 1995, data di passaggio della motonave da bandiera italiana a bandiera bahamense, è stata denominata S. 7000).

Per queste ultime due il codice della navigazione impone equipaggio italiano che, per la tabella minima d'armamento, è composto per la S. 7000 da 33 persone e per il Ragno 2 da 20. La Saipem ha assicurato che i 53 membri dell'equipaggio, già in forza alle società italiane del gruppo Saipem in regime di rapporto continuativo, proseguiranno la loro opera presso la Saipem (Portugal).

L'Amministrazione ha provveduto ad acquisire il parere favorevole del Ministero del tesoro nella sua qualità, al momento, di azionista unico dell'Eni S.p.A. del cui Gruppo fanno parte le ricordate Società Saipem e Saipem Italia, nonché di quello del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, subentrato ai sensi dell'articolo 2, primo comma, del decreto legislativo n. 918/1993 nelle attribuzioni del Ministero delle partecipazioni statali.

Completato l'iter istruttorio, in data 22 settembre 1995, l'Amministrazione, nell'ambito della propria competenza, ha provveduto a rilasciare l'autorizzazione alla dismissione di bandiera ai sensi dell'articolo 156 del codice della navigazione, non ri-

scontrando alcuna motivazione che contrastasse la richiesta presentata dalla Saipem, sia sotto il profilo degli interessi occupazionali che di quelli dell'economia nazionale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

a seguito della recente ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato Spa, che ha modificato il precedente assetto societario, sono state costituite alcune nuove società, quali la Efeso Spa, Roma 2000 ed Immobiliare Lazio;

la gestione delle assunzioni del personale per queste nuove società, come anche per le Ferrovie dello Stato Spa e T.A.V. Spa, non sembra rispondere a criteri di limpidezza, di merito e professionalità, ma palesa forti condizionamenti ed atteggiamenti clientelari, con riferimento in particolare alle assunzioni super-retribuite presso le Ferrovie dello Stato Spa dell'assistente dell'amministratore delegato, avvocato Lorenzo Necci, e nell'area marketing della società Efeso spa;

il signor Giovanni Della Corte, cugino dell'amministratore delegato della Efeso Spa (dottor Mario Fortunato), è stato assunto presso la suddetta società;

infine, presso la T.A.V. Spa, sarebbero stati assunti, nell'area funzionaria, il signor Adolfo Gianni, affine del dottor Mario Fortunato, il signor D'Amato, nipote dello stesso Fortunato, e il signor Domenico Trucchi, dirigente sindacale della CISL —

quali particolari meriti professionali possano vantare i suddetti individui per aver potuto accedere ad incarichi di prestigio e con rilevanti responsabilità, tali da poter pregiudicare l'immagine e l'andamento contabile-amministrativo delle società in questione;

quali iniziative intendano assumere qualora si accertino interferenze nella selezione del personale destinato all'assunzione nelle suddette società. (4-01797)

RISPOSTA. — *Le Società del Gruppo F.S., in virtù della loro natura privatistica, operano in regime di piena autonomia e discrezionalità e pertanto provvedono direttamente a definire ed attivare le procedure di selezione per le assunzioni di personale.*

In particolare, riguardo ai nominativi citati, le F.S. S.p.A. hanno fatto presente che la dottoressa Emanuela Gubbiotti è stata assunta dalla Efeso S.p.A. il 1° luglio 1996 come Responsabile della funzione marketing e sviluppo commerciale, con il compito di sviluppare il mercato dei clienti terzi rispetto al Gruppo F.S.. In precedenza ha maturato esperienze nel settore marketing della Seat Div. Stet, curando i rapporti con i clienti direzionali ed elaborando progetti multimediali (pubblicità direttiva tramite gli elenchi alfabetici Telecom e le Pagine gialle; comunicazione mirata tramite il Direct marketing; indagini di mercato telefoniche e gestione numeri verdi tramite Atesia). Successivamente è passata alla linea Grandi clienti della Seat Div. Stet con l'incarico di key-account.

La funzione prevede il contatto in vendita e la gestione dei rapporti commerciali con aziende di rilevanza nazionale. L'attività viene implementata da analisi sulle esigenze dei diversi mercati di riferimento, nonché dalla ricerca di soluzioni idonee per l'adozione di media coerenti con la filosofia di comunicazione del cliente in esame.

Il signor Giovanni Della Corte è un dipendente delle F.S. S.p.A. distaccato presso la Efeso S.p.A..

Il dottor Adolfo Gianni è stato assunto dalla TAV S.p.A. con la qualifica di 7° livello — quadro — secondo le modalità previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro dell'industria metalmeccanica.

Il suo curriculum comprende due lauree di cui una in Scienze Politiche (voto 110/110) e la seconda in Lettere (voto 110/110 e lode) conseguite presso l'Università di Roma « La Sapienza » nonché il conseguimento

mento del titolo di Dottore di Ricerca in Scienze Antropologiche e Sociali. Il dottorato di Ricerca, equivalente al Phd di area anglosassone, costituisce il più elevato titolo post universitario conseguibile nel sistema di formazione pubblica italiana e rappresenta un elemento preferenziale nelle procedure di selezione delle aziende private.

Ha espletato le sue esperienze professionali esclusivamente presso aziende private rivestendo ruoli di carattere manageriale in progetti relativi a problematiche di carattere territoriale con particolare riferimento all'utilizzo delle nuove tecnologie nel monitoraggio, la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali.

Riguardo a tali tematiche ha partecipato con propri interventi a diversi convegni sia in Italia sia all'estero ed è autore di numerose pubblicazioni a carattere divulgativo (n. 12) e scientifico (n. 25) di cui alcune in lingua inglese.

Date le notevoli implicazioni di impatto socio-ambientale e territoriale che il progetto alta velocità comporta, lo skill professionale del dottor Gianni si è presentato di particolare interesse per la TAV S.p.A.

Il signor Giuseppe D'AMATO è stato assunto nel novembre 1993 presso la TAV S.p.A. con la qualifica di impiegato di 5° livello secondo le modalità previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro dell'industria metalmeccanica.

La sua professionalità corrisponde pienamente al livello contrattuale ed al lavoro svolto presso l'ufficio Processi Autorizzativi.

Infine il signor Domenico Trucchi è stato assunto il 3 novembre 1994 presso le F.S. con la qualifica di dirigente distaccato presso la TAV, prima quale assistente dell'amministratore delegato per le attività sul territorio, poi quale direttore per le attività sul territorio.

Dopo aver maturato una esperienza lavorativa presso le Industrie aeronautiche meccaniche Rinaldo Piaggio, ha ricoperto rilevanti incarichi nella CISL, tra cui quello di segretario generale della FLERICA CISL (Federazione energia, risorse, chimica ed affini).

È stato dal 1981 al 1986 vice presidente della ICEF (International federation of

chemical, energy & general worker's unions), con incarichi particolari per l'area del Mediterraneo e per l'Estremo Oriente.

Nel dicembre 1985 è stato eletto dirigente segretario confederale della CISL (4.500.000 di iscritti). Responsabile del Dipartimento dei servizi (trasporti, commercio e turismo, banche e assicurazioni) fino al 1989 e successivamente del Dipartimento del pubblico impiego dal 1989 al 1994.

Inoltre è stato consigliere del CNEL dal 1992 al 1995. Componente della Commissione CNEL « Problemi di politica economica e sociale » e della « Commissione per i rapporti internazionali ». Relatore — in particolare — sui problemi della Pubblica Amministrazione e della sua dirigenza e sull'Osservatorio contro la criminalità organizzata.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

GIORGIO PASETTO. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

il Consiglio di Stato ha annullato la nomina della commissione del concorso a sette primari ospedalieri dell'ospedale Eastman della Asl Roma A (già RM2), nominata a suo tempo dal direttore generale, dopo che per due anni tali primari hanno prestato servizio, apprezzato documentalmente dagli amministratori succedutisi nel tempo;

la direzione generale si è orientata in maniera che le dodici divisioni siano affidate a solo tre primari, mediante l'istituto dell'*interim*, peraltro non più previsto;

i tre primari evidentemente non possono dirigere e seguire quattro divisioni non affini, sia per l'imponente mole di lavoro organizzativo sia per la specificità professionale, per cui affidano informalmente ai primari retrocessi la conduzione delle singole divisioni;

la direzione generale, inoltre, sta investendo nella ristrutturazione edilizia dell'ospedale « Eastman » notevoli risorse finanziarie senza che, peraltro, la dirigenza

sanitaria possa in qualche modo dare il suo apporto anche per evitare sprechi —:

se sia conoscenza dei fatti di cui sopra e quali provvedimenti si intenda adottare perchè sia data soluzione alla situazione sopra richiamata. (4-06014)

RISPOSTA. — *La succitata interrogazione rivolta dalla S.V. investe problematiche attinenti a funzioni amministrative che, già ai sensi della legge 23 dicembre 1978, n. 833 risultano sottratte alle attribuzioni di questo Ministero e sono invece demandate all'esclusiva competenza delle Regioni e delle Unità sanitarie locali, quali strutture operative territoriali del Servizio Sanitario Nazionale.*

Non si mancherà, quindi, di rispondere alla S.V. non appena sarà stato possibile acquisire gli indispensabili elementi di valutazione della competente Regione Lazio, da tempo interessata attraverso quel Commissariato dello Stato e da esso più volte sollecitata.

Il Ministro della sanità: Bindi.

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

la realizzazione di migliori infrastrutture ferroviarie è sicuramente un fatto positivo, ma non sufficiente a garantire l'efficienza, sia presente che futura, dei servizi che si vogliono realizzare;

i disservizi del trasporto pubblico continuano a essere troppi e puntualmente denunciati dagli utenti stessi;

un caso tra i tanti clamorosi è quello che riguarda coloro che dalla capitale vogliono raggiungere la costa ionica (Corigliano, Rossano, Sibari, Cirò) e che impiegano ben dieci ore di viaggio tra cambi e attese nel caso di utilizzo del « Pendolino », ed anche più se si tratta di Inter City o espressi —:

se non ritenga che parallelamente all'ammodernamento delle arterie ferroviarie debba essere assicurata anche

una maggiore attenzione agli utenti, che spesso sono costretti a veri e propri tour de force per poter raggiungere la località desiderata. (4-02904)

RISPOSTA. — *Per venire incontro alle esigenze della clientela, la Società F.S. S.p.A. ha istituito un collegamento diretto con treno intercity che dalla Capitale raggiunge la costa ionica e viceversa, con ottimi tempi di percorrenza.*

Infatti, l'intercity (749, 751, 752, 753 CRATI) in partenza da Roma Termini alle ore 14.00 arriva a Sibari alle ore 20.18, a Corigliano alle ore 20.40, a Rossano alle ore 20.49 ed a Cirò alle ore 21.25.

Per gli scarsi flussi di traffico gli altri collegamenti F.S. sono realizzati da coincidenze che, in ogni caso, non hanno i tempi segnalati nell'interrogazione.

Infatti, partendo da Roma Termini con il treno IC 725 alle ore 8.10 si arriva a Paola alle ore 12.53; la coincidenza con il treno IO 765 in partenza alle ore 13.20 consente l'arrivo a Sibari alle ore 15.00 (tempo totale 6 ore e 50 minuti); per raggiungere le altre località è prevista la coincidenza con treno regionale in partenza alle ore 15.38 con arrivo a Corigliano alle ore 15.51 (tempo 7 ore e 41 minuti), a Rossano alle ore 16.00 (tempo 7 ore e 50 minuti) ed a Cirò alle ore 16.48 (tempo 8 ore e 38 minuti).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

sulla cronaca di Salerno del quotidiano Cronache del Mezzogiorno di venerdì 9 agosto 1996, vengono elencate una serie circostanziata di inefficienze e sperperi di denaro pubblico delle ferrovie dello Stato spa nella città di Salerno;

in particolare, si denuncia la disfunzione del deposito bagagli della stazione, il cui servizio fu sospeso il 1° luglio 1996 e che sarebbe continuato fino ai primi dell'ottobre successivo paradossalmente pro-

prio durante il periodo di maggiore richiesta quando l'affluenza di turisti si intensifica in maniera sensibile;

contemporaneamente vengono illustrati casi di eclatante riduzione massiccia di personale dipendente a fronte di assunzione di personale precario a contratto di formazione o trimestrale;

si lamentano, altresì, casi di spreco di risorse pubbliche (ad esempio la spesa ingente per ammodernare le strutture dell'ente), poi mai entrate in funzione —:

se il servizio deposito bagagli della stazione ferroviaria di Salerno risulti ancora sospeso e se fosse proprio necessaria la sospensione di cui in premessa;

se non ritenga di avviare una seria analisi sulle necessità di personale indispensabile ad assicurare il pieno funzionamento della stazione ferroviaria e procedere a integrarlo;

se i cartelloni elettronici, le scale mobili, le rampe per i portatori di handicap appartenenti alle strutture delle ferrovie dello Stato di Salerno siano in funzione e quanto sia costata la loro realizzazione.

(4-03842)

RISPOSTA. — *Non è intendimento delle F.S. S.p.A. di eliminare il servizio « deposito bagagli a mano » nella stazione di Salerno; il servizio è stato sospeso per un breve lasso di tempo (dal 15 luglio al 15 settembre 1996) a seguito di accordi sindacali.*

Tale decisione è stata adottata principalmente per due ordini di motivi: da un lato l'esigenza del personale di usufruire del consueto periodo di ferie e dall'altro dall'esiguità dell'introito conseguito nello stesso periodo dell'anno precedente (luglio 1995 £. 2.468.000 — agosto 1995 £. 2.405.000 — settembre 1995 £. 2.347.000) rapportato al costo delle 5 unità lavorative lì impiegate; le F.S. hanno quindi ritenuto opportuno sospendere il servizio in parola dando la priorità ad altri (biglietteria, informazioni, ecc....)

A conferma di quanto sopra esposto, si porta a conoscenza che il servizio è stato ripristinato sin dal 16 settembre '96.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

l'apertura di quella che viene definita « tangentopoli 2 », sta portando alla luce possibili e gravi abusi commessi dai vertici delle Ferrovie dello Stato spa;

nell'ultimo decennio, migliaia di miliardi sono stati concessi alle Ferrovie dello Stato spa per portare avanti un colossale sviluppo del piano nazionale dei trasporti ferroviari;

da esso è scaturita la realizzazione della nuova rete di collegamento superve-loce;

alla fine del 1993 veniva approvata la realizzazione della tratta superve-loce Roma-Napoli. Questo progetto è stato oggetto di attenzione da parte di numerosissimi atti parlamentari, denunce legali, opposizioni di varia natura;

a tutto ciò non è mai stato dato idoneo riscontro. Solo l'omertà dei concessionari del progetto Tav e di molti uffici del Ministero dei trasporti e della navigazione hanno permesso una fittizia sospensione delle costanti denunce nel frattempo messe in atto;

con l'apertura dell'inchiesta dei magistrati di La Spezia, l'arresto del procuratore di Cassino, le dimissioni del presidente di una delle società appaltatrici, la scoperta di fatti anomali commessi da qualche amministratore del cassinate, come riportato nel corso della trasmissione « Striscia la notizia » dell'11 ottobre 1996, si rafforza la necessità di ottenere tutti quei chiarimenti, sollecitati fino a qualche anno fa, circa alcune anomalie che affliggono il progetto Tav Roma-Napoli, chiarimenti mai forniti —:

quali motivi tecnici, funzionali e realizzativi abbiano comportato la deviazione

dalla rettilineità della tratta superveloce Roma-Napoli nel territorio del cassinate, dove la stessa si distacca dalla retta autostradale per andare ad attraversare delicate zone rurali e densamente popolate del comune di Pignataro Interanna;

se siano tutte legittime le procedure di appalto e di affitto dei fondi privati per l'albergo dei mezzi d'opera, nonché le previste opere di salvaguardia ambientale messe in atto dalle società appaltatrici, in particolare nell'area del cassinate.

(4-04692)

RISPOSTA. — *Nel tratto tra il km 128 e il km 136, il tracciato della linea Roma-Napoli attraversa un territorio debolmente collinare, compreso tra le depressioni del Rio Verne e del fiume Gari, appartenente ai Comuni di Pignataro Interamna e di Cassino. Il territorio in questione è sufficientemente infrastrutturato e caratterizzato da un'urbanizzazione diffusa di tipo residenziale e produttivo maggiormente addensata lungo gli itinerari dell'irregolare maglia infrastrutturale tagliata, con andamento ortogonale rispetto al tracciato, dalla Strada Statale 630 Ausonia.*

In questo tratto il tracciato planimetrico selezionato risulta dall'impostazione delle seguenti condizioni:

ridurre al minimo l'interferenza fisica con l'edificato e con l'alveo del fiume Gari;

mantenere la sede viaria più adagiata possibile al terreno, per contenere la fascia di disturbo fonico, compatibilmente con il superamento delle interferenze viarie e dei corpi idrici;

evitare soluzioni in viadotto di maggior impatto visivo.

Dal punto di vista altimetrico lo studio del profilo del tratto in questione è stato condizionato dai seguenti elementi e vincoli:

conformazione generale del profilo del terreno descritto dall'andamento della successione dei rilievi e delle depressioni;

caratteristiche geologiche;

interferenza con il sistema dei corpi idrici;

interferenza con la rete infrastrutturale esistente.

La scelta di articolare il tracciato, con una successione di tre curve equiverse di cui le prime due molto ravvicinate, deriva proprio dall'obiettivo di minimizzare l'interferenza con l'edificio inserendosi nel corridoio meno condizionato da ostacoli.

Le procedure utilizzate dalle Società consorziate di Iricav Uno per l'affitto di fondi privati necessari all'installazione di cantieri e all'albergo di mezzi di opera risultano esser legittime e conformi alle prescrizioni di legge.

Attualmente nei fondi sopra descritti sono dislocati n. 37 cantieri operativi e n. 7 aree di stoccaggio materiali.

In relazione agli interventi di ripristino, considerando il carattere innovativo e la complessità della realizzazione della tratta alta velocità Roma-Napoli, gli aspetti ambientali sono stati trattati nella fase di progettazione di dettaglio e sono trattati in quella di costruzione.

Con apposito accordo procedimentale, firmato il 20 ottobre 1993, dai Ministeri dell'ambiente e dei trasporti, le Ferrovie dello Stato e la T.A.V. è stato costituito un osservatorio ambientale permanente durante la fase di realizzazione dei lavori, con il compito di garantire la migliore rispondenza delle soluzioni prescelte per la realizzazione della nuova linea ferroviaria, ai principi di tutela ambientale.

Tale accordo prevede anche uno stanziamento di 157,5 miliardi di lire per la tratta Roma-Napoli necessario alla realizzazione degli interventi di tutela ambientale, di cui un importo non inferiore a 90 miliardi per la protezione dall'inquinamento acustico.

Inoltre, in data 11 maggio 1996 la Regione Lazio e la T.A.V. S.p.A. hanno sottoscritto un accordo procedimentale che individua una serie di interventi di salvaguardia delle risorse naturalistiche, ambientali e culturali di maggiore rilevanza.

Negli articoli 7 e 8 dell'accordo sono individuati gli interventi e le azioni correttive di cui la T.A.V. S.p.A. si assume l'impegno.

In dettaglio, gli interventi previsti sono i seguenti:

tratto da progressiva 37+516 a progressiva 38+400: riqualificazione del comprensorio di Labico al fine di attenuare le interferenze e gli impatti indotti dalla linea;

tratto da progressiva 61+000 a progressiva 75+500: riqualificazione naturalistica ed ambientale della Valle del Sacco con perimetrazione di un'area naturalistica e di un parco fluviale;

progressiva 80+800: le opere di cantierizzazione connesse alla realizzazione della galleria artificiale intermedia della galleria Macchia Piana dovranno avvenire all'interno del sedime riducendo al minimo le interferenze con la macchia circostante;

tratto da progressiva 108+500 a progressiva 109+500: trasformazione della trincea della linea lenta in galleria artificiale, al fine di garantire la continuità del territorio che in questo ambito è di grande rilevanza naturalistica e ambientale; in questo caso l'approccio generale è quello di un attento studio delle componenti naturalistiche ed ambientali che consideri rimodellamenti del terreno ed interventi di bonifica e di rinaturalizzazione, al fine di garantire un organico inserimento delle opere sul territorio e la fruizione dell'area protetta di S. Giovanni Incarico;

tratto da progressiva 113+400 a progressiva 114+700: inserimento ambientale dell'attraversamento dell'area golenale del fiume Melfa a salvaguardia degli aspetti idraulici e dei valori naturalistici tipici dell'ecosistema locale.

Inoltre, i reperti archeologici e storici messi alla luce nel corso dei lavori o interferenti con l'opera, saranno conservati e valorizzati e resi fruibili da parte di studiosi e del pubblico.

In particolare, in questo contesto, sarà valorizzata la presenza del complesso me-

dioevale della torre di Sgurgola vicino alla cascata del fiume Sacco.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PECORARO SCANIO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

Decimomannu, Monastir, Nuraminis, Pabillonis, Samassi, San Gavino, Sanluri, San Sperate, Segariu, Selargius, Serramanna, Serrenti, Sestu, Settimo San Pietro, Milis, Mogoro, Nurachi, San Nicolò Arcidano, Soddi, Terralba, Uras, Zeddiani, Alghero, Porto Torres, Sorso, Tissi, Usini, Valledoria, sono trentasei comuni della Sardegna che, pur appartenendo a un'isola classificata depressa e svantaggiata, non godono delle agevolazioni fiscali e contributive che la legge per essi prevederebbe;

essi sono costretti a subire un'illogica quanto ingiusta sperequazione fiscale che, oltre a penalizzarli rispetto ai territori sviluppati italiani, li danneggia nei confronti dei comuni confinanti, dove si applicano le agevolazioni previste;

la depressione economica che sta colpendo questi comuni è ormai inarrestabile e sta costringendo le popolazioni locali a insopportabili sacrifici, ormai non più sostenibili;

del problema in oggetto si è occupato il sindaco di Samassi il quale ha posto all'ordine del giorno del consiglio comunale del 7 settembre 1996 la discussione della vicenda, onde arrivare a una soluzione;

la delibera protocollata con il n. 1086, recita:

« Il consiglio comunale, facendosi interprete delle difficoltà delle aziende agricole locali e del malessere degli agricoltori discriminati da una iniqua individuazione dei territori classificati montani o svantaggiati; ricordato che gli agricoltori operanti nei trentasei comuni non considerati né

montani né svantaggiati: pagano in termini di oneri sociali L. 700.000 in più per ogni componente la famiglia coltivatrice e da lire 1.700.000 fino a lire 4.250.000 in più per ciascun dipendente; non sono esonerati dal pagamento dei contributi unificati dovuti per gli operai occupati negli anni 1986 e 1987; non hanno diritto alle indennità compensative previste dalle direttive dell'Unione europea; devono pagare, per i terreni di loro proprietà, l'Imposta Comunale sugli Immobili (I.C.I.); hanno diritto, per la realizzazione di opere e per l'acquisto di attrezzature per un miglior utilizzo delle risorse idriche ad un contributo del solo 35 per cento in luogo di quello pari al 75 per cento riconosciuto agli agricoltori di tutti gli altri Comuni della Sardegna; nella convinzione che questa disparità di trattamento non trova più nessuna giustificazione in una Regione come la Sardegna tormentata da 10 anni di siccità o, nella migliore delle situazioni, da scarsa piovosità; tenuto conto che questa disparità di trattamento determina un minor ricorso alla manodopera agricola e si risolve in una perdita di redditività e di competitività delle aziende stesse non solo verso i produttori delle altre regioni ma anche nei confronti di quelli degli altri 345 Comuni isolani; che rispetto ai primi, agli svantaggi naturali e indotti (quali l'isolamento e la distanza dai grandi mercati, la cronica arretratezza del sistema dei trasporti) si sommano le conseguenze di un diverso, inferiore, valore della remunerazione delle produzioni perché ottenute a costi base più alti; che rispetto ai secondi il "vantaggio" di non far parte di una zona montana o svantaggiata si traduce in un danno per i coltivatori che devono competere sui mercati regionali con aziende che a parità di capacità produttiva sostengono costi decisamente inferiori tanto da rendere nullo e comunque irrilevante il "vantaggio" della giacitura pianeggiante mentre la possibilità di praticare colture irrigue è abbondantemente vanificata dalla persistente siccità; chiede alla regione autonoma della Sardegna ed in particolare all'assessorato dell'agricoltura e per la riforma agropastorale di: inoltrare al Ministero dell'agricoltura

formale richiesta di inclusione di tutto il territorio regionale fra le zone "svantaggiate" chiedendo contestualmente che vengano sospesi gli effetti della legge n. 537/1993 e dei successivi decreti che annulla i benefici della legge n. 46/1988 che prevedeva fino al 31 dicembre 1996 la fiscalizzazione degli oneri sociali nella misura del 60 per cento per tutto il Mezzogiorno; programmare un intervento finanziario per abbattere la differenza comunque pesante che si avrebbe fra zone montane e zone svantaggiate sulla falsariga di quanto ha legiferato la regione autonoma Valle d'Aosta (legge regionale n. 27 del 23 giugno 1975); di eliminare dalla legge regionale n. 16 del 21 giugno 1995 e da altre eventuali leggi qualsiasi disparità di trattamento fra i trentasei comuni e il resto della Sardegna »;

un caso analogo è stato esaminato dalla regione Lazio;

per avere una mappa circostanziata ed affidabile della classificazione del territorio regionale è stato dato l'incarico a un perito agrario affinché lo riclassificasse, il dottor Sante Pietrangeli, che, come riportato da *Il Tempo* nella cronaca regionale, ha individuato ben dodicimila ettari nel comune di Cerveteri ancora da classificare come svantaggiati;

in seguito è stata avviata un'opera di regolarizzazione per il recupero dei contributi SCAU versati in eccesso negli anni passati ed è stata avanzata la richiesta dei rimborsi e saldi di pendenze pregresse;

un'opera di riclassificazione simile va avviata anche in Sardegna e si dovrà accertare la vera posizione che spetta ai trentasei comuni citati, oggi incomprensibilmente discriminati —;

se non ritenga necessario avviare una capillare riclassificazione dei trentasei comuni sardi citati in premessa e verificare le cause per cui non rientrano tra quelli svantaggiati dei territori depressi;

quali iniziative intenda adottare per eliminare la disparità di trattamento fi-

scales che esiste tra quei comuni ed i restanti della Sardegna;

se, una volta accertata la sussistenza dei motivi per cui essi andrebbero classificati depressi, non ritenga si debba restituire alla loro popolazione la parte di versamenti contributivi e fiscali versati in eccesso negli anni passati;

quali interventi voglia attuare per ridare ossigeno all'economia dei trentasei comuni, oggi costretti a subire una crisi durissima. (4-05475)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

La materia dei benefici connessi al riconoscimento della qualifica di « zona svantaggiata » è disciplinata dalle disposizioni dell'articolo 15 L. 984/77.

Ciò premesso, si evidenzia che i comuni menzionati dalla S.V. On.le non risultano classificati ai sensi della predetta normativa con l'unica eccezione del comune di Soddi il quale, però, si è costituito per distacco dal territorio del comune di Ghilazza che era stato appunto riconosciuto come totalmente svantaggiato con delibera CIPE del 28 novembre 1985.

Per il citato comune, quindi, non vi è stato un apposito atto di riconoscimento bensì una sorta di « presa d'atto » del mantenimento di una qualifica che, in quanto già attribuita all'intero territorio, era logico continuasse ad insistere sulle parti che da esso venissero frazionate.

Per quanto riguarda il riconoscimento di zona svantaggiata ai sensi del predetto articolo 15, va precisato che, allo stato attuale, tale qualifica è attribuita solo a quei comuni già considerati in taluni provvedimenti legislativi quali le leggi 454/61, 614/66, 1102/71 nonché la direttiva CEE 268/75 e sue modifiche; in tale procedura sono stati comunque esclusi i territori di pianura, proprio perché non compresi nella lettera della L. 984/77.

Da tali provvedimenti è poi scaturita, attraverso delibera del CIPAA e del CIPE, l'attuale classificazione dei territori di cui all'articolo 15 citato nonché l'applicazione dei benefici connessi, recati dalla legge

537/81 — poi ridotti per conformità dell'articolo 15, commi 27 e 28 della legge 537/93 — e dal decreto-legge n. 504/92.

Tuttavia, la consapevolezza che l'utilizzazione della predetta delimitazione ai fini dell'applicazione della legge 537/81, nonché del decreto legislativo 504/92, ha in diversi casi creato situazioni di squilibrio, poiché a zone omogenee in termini di svantaggi di varia natura non corrispondono benefici identici, ha posto all'attenzione del legislatore la necessità di una riclassificazione delle zone svantaggiate.

A tal fine è stato approvato dal Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente del Consiglio e del Ministro del Lavoro, di concerto con il Ministro delle Risorse agricole e di quello del Tesoro, Bilancio e programmazione economica, il Decreto Legislativo n. 146 del 16.4.97, pubblicato sulla G.U. n. 132 del 9.6.1997, che riordina la previdenza agricola e che prevede, tra l'altro, la riclassificazione delle zone svantaggiate ai fini delle agevolazioni di cui al comma 27 dell'articolo 11 della legge n. 573/93, prima ricordato, che rimanda appunto alle zone svantaggiate di cui all'articolo 15 della legge 984/77.

I criteri di individuazione delle nuove zone svantaggiate faranno riferimento a:

a) zone interessate dalla realizzazione dell'obiettivo 1 del regolamento CEE n. 2081/93;

b) zone, comprese quelle di cui alla lettera a, svantaggiate in relazione alle condizioni socio-economiche e fisico ambientali, tra cui quelle previste ai fini dell'obiettivo 5b del regolamento CEE n. 2081/93: in tale ambito viene attribuito, anche ai fini della misura dell'agevolazione, particolare rilievo al parametro altimetrico.

La riclassificazione e la misura delle agevolazioni saranno determinate dal CIPE, su proposta di questo Ministero, di concerto con i Ministri del Lavoro e del Tesoro, sentite le organizzazioni sindacali di categoria.

In sede di prima attuazione della riclassificazione stessa è previsto anche che sia

tenuto conto della necessità di graduare gli impatti delle possibili variazioni positive e negative.

Questo ultimo punto appare particolarmente delicato in quanto il testo di legge in esame implica, così che possano essere rimessi in discussione, per alcune aree o comuni, i benefici fino ad oggi goduti.

La ricerca, a questo proposito, di adeguate forme che salvaguardino quanto più possibile le situazioni di svantaggio in agricoltura, sembra essere una strada obbligata, dal momento che vi è la concreta possibilità che al mondo agricolo venga imposta, da istituzioni meno sensibili alle sue istanze, una classificazione fortemente restrittiva rispetto a quella attuale.

Al riguardo questa Amministrazione vigilerà con il massimo impegno perché le soluzioni da adottarsi non pregiudichino la possibilità di intervento e tutela delle zone svantaggiate.

Il Ministro per le politiche agricole: Pinto.

PECORARO SCANIO e PROCACCI. — Al Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali. — Per sapere — premesso che:

ad Ischia (Napoli) da alcuni giorni numerosi incendi di natura dolosa stanno minacciando gravemente il patrimonio boschivo dell'isola;

le zone colpite dagli incendi risultano essere Fasolare e Montagnone, nel comune di Ischia, Mezzocammino, nel comune di Casamicciola, Tripodi, Buttavento, Cava Olmitello, Schiappone e Monte Barano, nel comune di Barano, e Ciglio nel comune di Serrara Fontana;

questi episodi rientrerebbero, a quanto risulta agli interroganti, in una specifica attività criminosa, con lo scopo di effettuare abusi edilizi;

tale fenomeno risulta inarrestabile sull'isola nonostante i continui interventi, in particolar modo dell'Arma dei carabinieri, contro questi speculatori;

risulta che i comuni isolani non applicano con rigore le leggi che regolamentano le violazioni in materia edilizia, così come sottolineato dal Pretore di Ischia, dottor Albino Ambrosio, su *Il Golfo* del 24 gennaio 1997;

il Corpo forestale dello Stato è presente ad Ischia con un solo comando composto da tre unità;

i vigili del fuoco, in questi giorni, sono impegnatissimi su più fronti per contrastare gli incendi —;

se non intenda procedere nei prossimi mesi al rinforzo del comando forestale di Casamicciola, raddoppiando le unità esistenti, con personale proveniente dalle scuole del Corpo forestale dello Stato.
(4-08359)

RISPOSTA. — Si premette che il Corpo Forestale dello Stato è da anni costretto a fronteggiare una grave carenza di personale, ulteriormente aggravatasi in tempi recenti a causa di numerosi collocamenti a riposo a domanda, che determina serie difficoltà per l'esercizio delle funzioni attribuite dalla legge non solo nella circoscrizione del Comando stazione di Casamicciola Terme nell'Isola d'Ischia e nella provincia di Napoli, ma più in generale in tutte le regioni in cui è presente il C.F.S.

In particolare questa Amministrazione incontra notevoli difficoltà a far permanere il personale per periodi prolungati nella sede di Casamicciola, a causa dell'assenza di alloggi di servizio che costringe i dipendenti, come si può immaginare, ad accettare sistemazioni particolarmente onerose, trattandosi di una rinomata località turistica, o ad affrontare quotidiani e non agevoli spostamenti via mare.

Pur tenendo presente che l'attuale dotazione di personale del Comando stazione di Casamicciola Terme, pari a tre elementi (un ispettore e due agenti), corrisponde al numero medio di addetti riscontrabile nelle stazioni forestali presenti sul territorio nazionale, questo Dicastero assicura che le necessità di personale della stazione prospettate dalle SS.LL. On.li con l'atto che si

riscontra, saranno in ogni caso tenute in debita considerazione all'atto della imminente immissione in servizio dei vincitori dell'ultimo concorso per allievi agenti forestali.

Il Ministro per le politiche agricole: Pinto.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:*

l'Ente poste italiane ha presentato il nuovo piano dei servizi viaggianti nel quale è prevista la drastica riduzione del trasporto ferroviario e parallelamente l'aumento di quello aereo e su gomma;

sono state espresse forti preoccupazioni in merito a tali scelte anche per il carattere antieconomico delle misure adottate;

nella fattispecie, la decisione di potenziare il trasporto su gomma, a danno di quello su rotaia, contrasta con l'intento di alleggerire il congestionamento della rete autostradale —:

se non ritenga di valutare la possibilità di rivedere tali decisioni, anche alla luce degli indirizzi nazionali e comunitari miranti invece al decongestionamento della rete autostradale a favore di un trasporto meno inquinante quale quello ferroviario. (4-11006)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'ente Poste Italiane, per dare attuazione agli obiettivi fissati dal contratto di programma stipulato con questo Ministero, ha predisposto una serie di interventi operativi fra i quali quello denominato « piano operativo postale », finalizzato alla riorganizzazione della rete dei trasporti postali a livello nazionale e periferico.*

Tale piano comprende cinque progetti specifici, uno dei quali — « il progetto rete postale » — ha riguardato, nella fase attuale, provvedimenti in ambito regionale e locale che consistono nella istituzione di collegamenti su gomma (sostitutivi di quelli fer-

roviari esistenti nei casi in cui il rapporto costo-benefici sia risultato positivo) serali, notturni e pomeridiani finalizzati a garantire in ambito regionale lo scambio del corriere ordinario proveniente dalle varie direttrici, nella previsione di due seconde corse notturne utilizzando i furgoni della rete SAN (Servizio Aereo Notturno) durante il tempo di sosta del volo notturno, nella contrazione del periodo di sosta per gli scambi, nella posticipazione massima delle partenze dagli uffici per consentire la regolare chiusura delle lavorazioni, fermo restando il rispetto dei tempi di arrivo nei capoluoghi di regione, nonché nella istituzione di collegamenti su gomma tra reti regionali limitrofe.

Il medesimo ente ha comunicato che l'opportunità di orientare, in ambito regionale, il trasporto degli effetti postali « su gomma », è scaturita dalla constatazione di una sostanziale rigidità del vettore ferroviario, dagli alti costi di gestione e dalla considerazione che attualmente la maggior parte degli uffici di movimento non è più ubicata in sede ferroviaria, circostanza, quest'ultima, che comporta ulteriori rallentamenti e aggravii di spesa in quanto gli effetti postali debbano essere trasportati dai centri di meccanizzazione postale (CMP) agli scali ferroviari.

Tale nuova organizzazione in ambito locale garantisce da un lato maggiore regolarità e flessibilità, dall'altro la drastica riduzione dei cosiddetti « trabalzi », vale a dire del numero di scambi di oggetti postali tra diversi vettori.

La riorganizzazione è stata predisposta utilizzando, ove possibile, le reti già esistenti e cioè la rete SAN e la rete dei mezzi complementari adibiti al trasporto di stampe, limitando l'inserimento di nuovi furgoni solo ai casi di effettiva necessità (per un numero complessivo di circa 30/35 furgoni compresi alcuni collegamenti tra regioni limitrofe, incidenti in misura pressoché irrilevante sull'incremento del traffico stradale e sull'inquinamento acustico).

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

il gruppo d'intervento giuridico di Cagliari ha segnalato all'interrogante di aver constatato, con sopralluoghi effettuati il 10 giugno 1997, l'avvenuto crollo di parti di una certa consistenza di pareti e bordature superiore dei resti dell'acquedotto romano nell'area archeologica del colle di Tuvixeddu, nel comune di Cagliari, probabilmente in seguito ad attività antropiche recenti;

analogamente nella stessa zona sono state notate manomissioni (scheggiature, piccoli cumuli di detriti, eccetera) in alcune tombe puniche presso il citato tratto dell'acquedotto romano —:

se sia a conoscenza dei fatti;

quali provvedimenti intenda adottare per adottare opportuni accertamenti e per avviare le eventuali azioni di prevenzione e di sorveglianza della necropoli punico-romana di Tuvixeddu, ritenuta dal mondo scientifico la più importante del Mediterraneo. (4-11444)

RISPOSTA. — *L'area archeologica di Tuvixeddu è stata aperta ai visitatori, a cura dell'Associazione Amici di Sardegna, in occasione della manifestazione « Monumenti aperti » svoltasi a Cagliari il 10-11 maggio u.s., su autorizzazione della Società Coimpresa, proprietaria dei terreni.*

In quella occasione il diserbo delle superfici calpestabili è stato effettuato da personale della Soprintendenza archeologica di Cagliari, che ha dato sul posto ai volontari indicazioni e suggerimenti sui percorsi da seguire, al fine di evitare pericoli alle persone e danni ai contesti archeologici.

La manifestazione ha riscosso particolare successo di pubblico e non ha comportato alcun danno alle strutture; i sopralluoghi effettuati dalla Soprintendenza hanno permesso di verificare che i percorsi suggeriti venivano rispettati e che le visite venivano effettuate dai volontari accompagnando di volta in volta piccoli gruppi di visitatori.

I danni, cui si fa riferimento nell'interrogazione, consistenti in cedimenti e scheggiature della roccia in prossimità del canale dell'acquedotto romano che attraversa la necropoli, si sono verificati qualche settimana dopo e sono stati subito accertati dalla Soprintendenza, che ha verificato altresì che era stata effettuata, dai componenti dell'Associazione, anche la pulizia di alcune tombe condotta fino al livello della roccia.

Tale attività è stata immediatamente interrotta, con nota n. 4514/li del 10 giugno 1997 inviata all'Associazione; è stato informato, altresì, il Gruppo di Intervento Giuridico di Cagliari che, nel frattempo, aveva segnalato sia i cedimenti del canale che la pulizia delle tombe.

In occasione delle più recenti iniziative assunte dall'Associazione Amici di Sardegna la Soprintendenza ha chiesto che le attività in programma si svolgessero tutte all'esterno dell'area vincolata e ha ribadito la necessità di sospendere le visite guidate.

Le manifestazioni spontanee, infatti, se da un lato richiamano l'attenzione di un gran numero di persone su un contesto di valore internazionale poco conosciuto, dall'altro rischiano, se ripetute, di arrecare maggior danno al contesto, non essendo l'area predisposta ad accogliere un flusso continuo di visitatori.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Veltroni.

PEZZOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

nel Veneto orientale, cioè in quella parte del territorio della provincia di Venezia che insiste sui comprensori comunali di San Donà di Piave, Portogruaro, Jesolo e altri comuni limitrofi, già oggetto di proposta per la formazione di una nuova provincia, circa quarantamila veicoli ogni anno vengono sottoposti a revisione obbligatoria;

tali revisioni venivano sino a oggi effettuate su apposite aree comunali, adibite allo scopo, senza costringere i cittadini

a dispendiose quanto inutili trasferite fuori dal comprensorio;

molte officine private, autorizzate all'uopo dalla stessa motorizzazione civile, in vista dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni in materia di revisione, si sono inoltre attrezzate con costose attrezzature idonee ad eseguire i controlli necessari per il rilascio della certificazione di conformità del veicolo alle norme del codice della strada;

con una decisione a dir poco « a sorpresa », che ha suscitato lo sdegno e la reazione dei residenti, la motorizzazione civile ha deciso « d'imperio » di spostare tutte le operazioni di revisione esclusivamente presso il proprio centro di Marghera;

ciò comporterà un aumento esponenziale dei costi, già elevati, a carico dei cittadini, per un atto obbligatorio al quale, dunque, l'interessato non può volontariamente sottrarsi; determinerà un disagio derivante dalla prevedibile concentrazione di un numero eccessivo di mezzi in un unico sito; creerà, inevitabilmente, perdite di lavoro diretto e indotto in un'area, il Veneto orientale, già penalizzata dal mancato decentramento di molti altri settori, che potrebbero essere tranquillamente coperti a livello locale;

non è dato di capire da chi partano certe esiziali decisioni. Tutto l'insieme dei dati e delle cifre sono lì a dimostrare che un simile provvedimento va contro qualsiasi interesse pubblico e privato. In primo luogo, contro l'interesse degli utenti, che dovrebbe rappresentare la preoccupazione fondamentale dell'amministratore pubblico; va anche contro l'interesse dell'amministrazione stessa, che, da ogni decentramento, ricava un disbrigo più veloce delle pratiche e un iter semplificato delle procedure; infine, contro gli interessi economici del territorio colpito dal provvedimento, cui viene sottratta un'ennesima funzione di pubblica utilità;

non è dato neppure di capire se a tanti e tali interessi lesi corrisponda il

beneficio di qualcuno e chi sia questo qualcuno. Sembra impossibile, a fronte di tanto danno, che non vi sia chi ne ritragga qualche vantaggio, si spera lecito —:

se intenda indicare chiaramente ai cittadini del Veneto orientale nome e cognome del funzionario o dei funzionari della motorizzazione civile che hanno firmato il provvedimento *de quo*, e chiedere loro, con proprio atto formale, le ragioni di interesse superiore che hanno presieduto a tale decisione. — giunto il tempo di porre termine a provvedimenti astruzi, palesemente in contrasto con l'interesse pubblico, di cui si perde tra i meandri della burocrazia qualsiasi riferimento al soggetto — persona fisica — che li ha emanati. Questo è lo spirito autentico del decentramento e, *a fortiori*, del federalismo, che la burocrazia di fatto osteggia in tutti i modi: la possibilità per chi è interessato da un provvedimento che lede un suo interesse legittimo, perciò tutelato dalla legge, di controllarne sempre la corretta emanazione nonché i principi che ne hanno ispirato l'assunzione; oltre, ovviamente, di conoscere i nomi e i volti dei responsabili che lo hanno assunto, al fine di consentire a qualsiasi cittadino che ne abbia interesse di comprendere l'inferenza tra oggetto emanato e soggetto emanante, e disporre effettivamente del potere di valutare se chi ricopre funzioni fondamentali nell'apparato sia in possesso della necessaria professionalità. (4-02708)

RISPOSTA. — Ai Comuni del Veneto Orientale sono assegnate sedute mensili di revisione con costante cadenza temporale, col solo limite, valido peraltro anche per gli altri comuni della provincia di Venezia, della compatibilità delle richieste alla potenzialità operativa dell'Ufficio.

Nel periodo luglio-dicembre dello scorso anno, presso i comuni del Veneto Orientale (S. Donà, Portogruaro, Jesolo, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Noventa, S. Stino, Teglio, S. Michele e Meolo) sono stati sottoposti a revisione 7.170 veicoli.

Tenuto conto che il nastro operativo ha una capacità pari a 60 veicoli per le sedute

di revisione antimeridiane, e di 30 veicoli per le sedute pomeridiane, e considerato che nella sede istituzionale si effettuano circa 2.500 revisioni al mese, ne deriva che l'attività operativa svolta dall'U.P. M.C.T.C. di Venezia presso i comuni del Veneto Orientale è pari a circa il 40% rispetto a quella svolta in sede.

Si segnala, infine, che il predetto Ufficio destina alle zone del Veneto Orientale circa 40-50 sedute mensili per il rilascio di patenti di guida e per gli aggiornamenti dei veicoli (GPL, gancio traino, ecc.), confermando in tal modo l'impegno attivo a far fronte alle esigenze dei cittadini residenti in quei territori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PEZZOLI. — Ai Ministri dell'industria, commercio ed artigianato e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

i continui ritardi accusati dal traffico merci ferroviario nel Veneto ostacolano l'afflusso delle materie prime agli stabilimenti industriali della regione;

detta regione costituisce uno dei principali poli della produzione industriale dell'intero Paese e sta attraversando una fase di netta ripresa e sviluppo;

dal mese di maggio 1996 si sono contate decine di convogli merci in ritardo di giorni, quando non addirittura soppressi, con grave pregiudizio dell'attività di molti comparti della produzione industriale, in particolare il settore chimico e quello della trasformazione del legno;

ancor più preoccupante appare il fatto che il contratto di programma tra Stato e ferrovie dello Stato per le opere infrastrutturali da realizzarsi entro l'anno 2000 prevede per il Veneto investimenti per soli 1.100 miliardi di lire, a malapena sufficienti per il completamento della duplicazione della linea Bologna-Verona;

il Veneto, già tagliato fuori dalla rete dell'alta velocità, rischia di vedere soffo-

cate le proprie esigenze di crescita della mobilità, nonostante nell'ultimo quinquennio si sia toccato un incremento del trasporto merci superiore al trenta per cento —:

quali iniziative i Ministri interrogati intendano assumere per porre rimedio ai sopracitati, inaccettabili, disservizi;

se non si ritenga di riconsiderare l'opportunità di procedere ad un più ampio piano di investimenti per lo sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria in una delle regioni che maggiormente contribuiscono, sotto il profilo produttivo ed occupazionale, alla crescita dell'intera economia nazionale. (4-02709)

RISPOSTA. — Le F.S. S.p.A. informano che i ritardi accusati dal traffico merci nel Veneto sono da addebitare a due distinte cause: ingombro della stazione di Vicenza per massicci afflussi di rottame ferroso e interruzione della linea Pontebbana.

lativamente alla prima causa le F.S. S.p.A. rendono noto che, alla metà del mese di maggio scorso, sono stati registrati a Vicenza massicci arrivi di treni merci in conto dell'acciaieria Beltrame, per acquisti fatti sul mercato dell'Est.

La stazione di Vicenza ha una capacità di scarico di circa 35-40 carri/giorno e gli arrivi erano stati previsti in analoga quantità per non creare intralci.

Eventuali discrepanze tra carri arrivati e quelli effettivamente scaricati dovevano essere ammortizzate dalle F.S. con la capacità di accantonamento in stazione (fino a circa 100 carri). Tale capacità di accumulo si è ridotta drasticamente a causa della presenza, nello stesso periodo, di traffico straordinario dovuto al contemporaneo passaggio di 7 treni speciali per le forze armate NATO/ETASE e numerosi treni per i pellegrini diretti a Lourdes.

A tali cause deve aggiungersi anche la rimanenza di carri da riparare che talvolta non trovano puntuale assorbimento negli specifici impianti di Bolzano, Verona P.N. e Mestre.

Tutto ciò si è ripercosso sulle capacità ricettive della stazione di Vicenza, interes-

sata, oltre ai citati trasporti di rottame, anche da quelli di legname da lavorazione per le stazioni di Dueville (ditte Broglio e Cappellotto) e per Cavazzale (ditta Ungaro legno), nonché quelli di prodotti chimici per Altavilla Tavernelle (ditta Miteni di Trissino).

In merito alla seconda causa, le F.S. S.p.A. fanno presente che, alla fine di giugno, si è verificato l'allagamento della stazione di Pontebba con conseguente interruzione del traffico merci, compreso quello destinato a Vicenza.

A fronte di questa situazione, le F.S. si sono accordate con la rete ferroviaria austriaca per eseguire un selezionamento del traffico merci necessariamente legato alla stazione di Pontebba, da quello inoltrato in Italia via Brennero, via S.Candido e via Jesenice-Gorizia/Villa Opicina. Peraltro la rimanenza dei treni in Austria, in attesa di inoltro verso l'Italia, ha raggiunto quote considerevoli (fino a 30 treni) e la situazione si è potuta normalizzare solo a partire dal 22 luglio 1996.

Inoltre, per il settore della chimica, i trasporti destinati ad Altavilla Tavernelle (ditta Mileni) sono assoggettati alla normativa del decreto del Presidente della Repubblica n.175/1988, il quale limita il trasporto di merci pericolose a poche decine di tonnellate/giorno.

Al fine di limitare i disagi in questione le F.S. S.p.A. comunicano che hanno recentemente messo a punto un nuovo modello di esercizio, in grado di curare in modo più capillare il servizio di terminalizzazione dei carri ferroviari ai clienti.

In merito al piano di investimenti per lo sviluppo della rete infrastrutturale nell'area nord-est, le F.S. S.p.A. hanno in corso o programmati una serie di interventi mirati alla razionalizzazione ed al potenziamento del traffico merci.

In particolare nell'area in questione sono previsti, tra l'altro, i seguenti interventi:

potenziamento della tratta Brennero-Verona mediante il completamento delle varianti in galleria, la realizzazione delle più moderne tecnologie di comando e controllo del traffico, il completo raddoppio della tratta Verona-Bologna, la sistemazione del

nodo di Verona ed il completamento dell'elettrificazione della linea Verona-Mantova;

completamento del raddoppio della linea « Pontebbana »;

attrezzaggio tecnologico delle direttrici Tarvisio-Udine-Venezia, Venezia-Trieste, Venezia-Milano e Padova-Bologna; su quest'ultima è altresì previsto il raddoppio del ponte sul Po tra Occhiobello e Pontelagoscuro;

attrezzaggio tecnologico del nodo di Venezia;

realizzazione del comando centralizzato del traffico sulle linee regionali;

ripristino della linea Tarvisio-Portogruaro per la realizzazione di un nuovo itinerario merci esterno al nodo che consentirà di trasferire allo scalo di Cervignano le funzioni di smistamento merci della zona nord-est, attualmente gravanti su Mestre.

Inoltre le F.S. S.p.A. fanno presente che la progettazione della nuova linea ad alta velocità Milano-Venezia è in avanzata fase di esecuzione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PEZZONI. — Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

un grave evento sismico ha colpito nei giorni scorsi l'Iran, provocando numerose vittime ed ingenti danni —

quali siano le notizie più aggiornate sulla situazione al momento attuale;

se risultino vittime tra cittadini italiani;

se siano stati predisposti interventi di soccorso da parte italiana, se questi siano stati richiesti dalle autorità iraniane o se siano stati loro offerti. (4-08118)

RISPOSTA. — In relazione a quanto richiesto dall'anorevole interrogante sul si-

sma che ha colpito il 28 febbraio scorso la provincia iraniana dell'Azerbaiqian orientale si fa presente che tra le vittime non è risultato esservi alcun connazionale.

Il Ministero degli Affari Esteri ha finanziato, mediante i fondi della Cooperazione, due voli umanitari del Dipartimento Affari Umanitari (DHA) delle Nazioni Unite che dal deposito di Pisa hanno portato prodotti di prima necessità alle vittime del terremoto per un valore complessivo di circa 430 milioni di lire.

A seguito di un successivo evento sismico che ha colpito ancora l'Iran, l'Italia ha predisposto un ulteriore volo umanitario DHA che, il 15 maggio scorso, ha trasportato kits sanitari (farmaci, attrezzature e materiale di consumo sanitario) e tende per il valore di 242.000 dollari. È stato inoltre erogato un contributo all'OMS di 30.000 dollari, a valere sul fondo bilaterale di emergenza, per attività di sostegno al sistema sanitario locale.

Tali interventi sono stati decisi in risposta ad appelli internazionali lanciati dal DHA su richiesta informale delle Autorità iraniane.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Toia.

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

l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha inopinatamente ed inspiegabilmente deciso di sopprimere il servizio di biglietteria nella stazione ferroviaria di Frattammaggiore-Grumo Nevano (NA);

tale decisione, peraltro adottata senza alcuna tempestiva e motivata informazione alle amministrazioni comunali interessate, procura enorme disagio a migliaia di utenti, essenzialmente pendolari, che hanno necessità di utilizzare il servizio di trasporto ferroviario;

la città di Frattammaggiore, popoloso comune della provincia di Napoli, è centro di riferimento di importanti e vitali attività commerciali ed artigianali, con significa-

tive articolazioni produttive — più in generale — nel settore del « terziario »;

la stessa città è sede dell'azienda sanitaria locale NA 3 e dell'unica struttura ospedaliera pubblica, alla quale fanno capo i cittadini dei comuni ricadenti nell'ambito territoriale della predetta Asl, tutti ad altissima densità abitativa;

essa, altresì, è sede di pretura, di commissariato di polizia di Stato, di altri uffici periferici dell'amministrazione pubblica, di importanti sportelli bancari, nonché di scuole di ogni ordine e grado alle quali accedono studenti provenienti da molti altri comuni;

la stazione ferroviaria di Frattammaggiore-Grumo Nevano serve un esteso bacino di utenza, certamente superiore a quello di altre stazioni che pure hanno regolarmente mantenuto il servizio di biglietteria;

il consiglio comunale di Frattammaggiore — con deliberazione n. 94 del 25 luglio 1996 — ha espresso all'unanimità ferma protesta per la decisione delle ferrovie dello Stato, richiedendo l'immediato ripristino del servizio di biglietteria nella locale stazione;

lo stesso consiglio comunale, interpretando il grave disagio della comunità locale, ha deciso di promuovere — d'intesa con i comuni limitrofi — ogni ulteriore, opportuna iniziativa per rimuovere l'anzidetto provvedimento delle ferrovie dello Stato che, inevitabilmente, finisce con l'accentuare le già rilevanti carenze che registra il trasporto pubblico in un'area tormentata da molteplici e complesse emergenze sociali —

quali urgenti iniziative il Ministro interrogato intenda assumere affinché venga celermente riattivato il servizio di biglietteria nella stazione delle ferrovie dello Stato di Frattammaggiore-Grumo Nevano.

(4-03107)

RISPOSTA. — Nessuna iniziativa è stata presa dalle Ferrovie dello Stato per la soppressione del servizio biglietteria nella stazione di Frattammaggiore-Grumo Nevano.

Si è provveduto alla sospensione del servizio biglietteria della succitata stazione, relativamente al solo turno pomeridiano, esclusivamente nel periodo che va dal 15 luglio al 15 settembre 1996. La decisione è stata presa, a seguito di accordi sindacali, tenuto conto dell'esigenza del godimento delle ferie del personale F.S., del ridotto flusso di clientela ed in considerazione del ridotto introito relativo allo stesso periodo dell'anno 1995.

Dal 16 settembre 1996 il servizio di biglietteria di cui trattasi è ripreso regolarmente senza limitazione alcuna.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PISTONE. — Al Ministri dell'interno e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

diciotto anni orsono, i coniugi Melchiorre Farina e Margherita Sanna, oriundi di Orune (Nuoro), attualmente residenti in Viterbo, ove esercitano l'attività di pastori, subirono l'occupazione di un loro appezzamento di terra da parte dell'amministrazione comunale di Nuoro, la quale vi ha costruito un campo di calcio, senza alcun rispetto delle leggi che disciplinano gli espropri per pubblica utilità;

citata in giudizio, l'amministrazione comunale è stata, nelle decine di udienze che si sono succedute in tutti questi anni, pervicacemente contumace, restando soccombente in tutte e tre le istanze di giudizio (tribunale, corte d'appello, cassazione) ed è stata condannata, sulla base di oculate perizie d'ufficio, a pagare il valore del terreno arbitrariamente occupato, nonché gli interessi maturati gravati dalla svalutazione monetaria e dalle spese di giudizio, provocando con i suoi ricorsi temerari un ingente danno alle finanze comunali, contando palesamente — non avendo altra ragione — sulle difficoltà finanziarie e quindi sull'abbandono dei contendenti, umili pastori, e la lentezza esasperante dei procedimenti giudiziari;

atteso che, malgrado la sentenza della cassazione, divenuta esecutiva, quella am-

ministrazione, non soddisfatta dell'angheria consumata ai danni dei coniugi Farina, anziché adeguarsi al giudicato, continua a tergiversare impudentemente, adducendo che pagherà il dovuto allorché avrà ottenuto (se e quando) un mutuo all'uopo richiesto alla cassa depositi e prestiti, di cui è nota la lentezza burocratica nel vagliare e approvare le richieste di mutui —

se il Ministro dell'interno non ritenga giusto intervenire con i poteri che gli derivano dall'articolo 19 (dovere di vigilanza e potere d'intervento), quinto comma, di cui al regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, mantenuto in vigore dall'articolo 64, primo comma, lettera c), della legge 8 giugno 1990, n. 142, nei confronti dell'amministrazione comunale di Nuoro, nominando o facendo nominare dal prefetto della provincia un commissario *ad acta*, affinché l'amministrazione soccombente paghi immediatamente il dovuto ai coniugi Sanna, trattandosi altresì di somma alquanto modesta per un comune capoluogo (centocinquanta milioni);

se il Ministro del tesoro non ritenga opportuno sollecitare da parte della Cassa depositi e prestiti l'esame della richiesta del comune di Nuoro, affinché quella amministrazione locale cessi di tergiversare ed angariare i coniugi Farina, che trovansi in gravi difficoltà economiche per la crisi in cui versa la pastorizia e per l'alto costo dei pascoli. (4-04957)

RISPOSTA. — Dagli elementi acquisiti risulta che il giudice unico del Tribunale di Nuoro, con sentenza del 24 aprile scorso, ha definito la causa di opposizione all'esecuzione, promossa dal comune di Nuoro contro il sig. Melchiorre Farina.

In accoglimento della opposizione, il giudice ha dichiarato non sussistente il diritto del sig. Farina a procedere ad esecuzione forzata in virtù della sentenza della Corte d'Appello, che aveva condannato il comune a pagare la somma di lire 141.503.822, oltre interessi e rivalutazione, per l'occupazione di aree di sua proprietà. Conseguentemente

è decaduto anche il pignoramento delle somme depositate presso il Tesoriere, Banco di Sardegna, effettuato con atto notificato il 14.12.1995.

Da quanto si è appreso, sarebbe, comunque, intendimento dalla predetta amministrazione comunale intavolare trattative col Farina per una conclusione transattiva della vertenza, anche sulla base della nuova normativa intervenuta a disciplinare la materia di cui all'articolo 3, comma 65, della L. 28.12.1996 n. 662.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

il trasporto ferroviario nell'area perimetrata a Parco Nazionale del Pollino è del tutto inesistente;

in essa, in assenza di un simile servizio di trasporto, ogni programma proposto per il suo sviluppo, può restare penalizzato, considerata anche la difficile situazione infrastrutturale esistente;

l'ipotesi del collegamento ferroviario diretto « Napoli-Sibari », con possibili e successive ramificazioni complementari verso le fasce ioniche e tirreniche, oggi di vitale interesse per lo sviluppo socio-economico dell'area, è stata da lungo tempo abbandonata e non ha trovato soluzione (basti pensare alla secolare interruzione della Battipaglia-Lagonegro);

si pone impellente la necessità di eliminare tale carenza per motivi oggettivi di rilevante interesse civile ed economico relativi al territorio montano protetto, ma estesi « anche » ad una vasta area interna depressa, interregionale del sud, compresa tra « Eboli » e la « Sibaritide », punto nodale strategico, oggetto di interesse nazionale ed internazionale;

già alcuni enti locali calabresi e lucani hanno, da tempo, deliberato in ordine a tale problematica, chiedendo il completamento della Napoli-Sibari, come risulta da elenco documentale con copie di atti re-

lativi, inviati da tecnici locali, a questo Ente, in data 9 febbraio 1995, prot. n. 488;

i sindaci di S. Severino Lucano e Castrovillari, rispettivamente, con proprie note del 7 settembre 1995 prot. n. 3413 e del 25 settembre 1995 prot. n. 369, hanno sollecitato l'ente parco ad affrontare il problema e ad assumere conseguenti iniziative;

è in atto l'elaborazione di un piano di investimenti, per migliorare e sviluppare il trasporto su rotaie nel Mezzogiorno da parte delle ferrovie dello Stato S.p.A., nell'ambito, peraltro, di programmi comunitari a favore delle aree del centro sud;

il problema della mobilità, diversificata ed integrata, a gestione mista pubblica e privata, relativa al complesso montano protetto, costituisce problema rilevante e primario, perché condiziona e qualifica la valorizzazione di tale complesso;

l'ente parco ha chiesto al ministero dei trasporti ed alle ferrovie S.p.A. di assumere un preciso impegno finalizzato a risolvere l'annosa questione dopo attenta valutazione e verifica delle motivazioni —:

se non intenda considerare prioritario, ai fini della fruizione dell'area del parco nazionale del Pollino, il collegamento ferroviario Napoli-Sibari, tenendo conto della perimetrazione e della posizione del parco e, soprattutto, per quanto compatibili, dei vecchi tracciati utilizzati dalle Ferrovie Calabro-Lucane, al fine di offrire alla utenza nazionale ed interregionale tale ottimale strumento di trasporto, nell'ambito della realizzazione dei servizi di trasporto ferroviario nel centro sud.

(4-02477)

RISPOSTA. — *La tratta Spezzano Albanese-Lagonegro delle Ferrovie della Calabria (ex Ferrovie Calabro-Lucane) è stata chiusa all'esercizio nel 1977 a causa dell'impianto obsoleto e dell'esiguità dell'utenza.*

In conseguenza della chiusura dell'esercizio gran parte del tracciato ferroviario è transitato dal demanio dello Stato al patrimonio disponibile dello Stato (Gazzetta Uf-

ficiale n. 165 del 18 giugno 1986 e n.271 del 10 novembre 1989), salvi facendo soltanto alcuni impianti (stazioni e rimesse) restati in consegna delle Ferrovie della Calabria e utilizzati per l'esercizio automobilistico sostitutivo.

In tempi successivi, l'Amministrazione finanziaria ha alienato alcune strutture ferroviarie mentre altre sono ormai notevolmente degradate.

Gran parte del tracciato dell'ex sede ferroviaria è stato ceduto ai Comuni di appartenenza per ampliare o costruire ex novo altre strade.

Vista l'attuale situazione appare difficilmente praticabile la possibilità di utilizzare il già citato tracciato nuovamente come sede ferroviaria.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

POLI BORTONE. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere quale sia la situazione del raddoppio del binario Bari-Lecce ed entro quanto tempo sarà realizzata l'opera. (4-05939)

RISPOSTA. — Il Contratto di Programma 1994-2000, strumento fondamentale che regola i rapporti tra lo Stato e le Ferrovie dello Stato S.p.A. nel campo degli investimenti ferroviari, prevede consistenti interventi di potenziamento infrastrutturale distribuiti sull'intera rete ferroviaria.

In tale piano sono infatti inseriti anche gli interventi necessari per migliorare le principali direttrici ferroviarie dell'Italia meridionale.

In particolare, per quanto riguarda la linea Bari-Lecce, sono previsti i fondi necessari al completo ammodernamento della linea. Infatti, oltre all'elettrificazione recentemente ultimata (che ha permesso riduzioni di percorrenza tra Roma/Bologna e Lecce pari al 20%) sono previsti i raddoppi dei tratti attualmente a semplice binario che, unitamente ai raddoppi della linea a nord di Bari (anch'essi finanziati dal Contratto di Programma) e all'ammodernamento tecnologico, adegueranno l'intera li-

nea adriatica agli standard di potenzialità, fluidità della circolazione e sicurezza delle ferrovie europee.

Per quanto riguarda gli interventi già completati sulla linea Bari-Lecce le F.S. fanno presente che il raddoppio del tratto tra Fasano e Brindisi è stato attivato prima del 1993; quello tra Bari Torre a Mare e Mola di Bari è stato attivato nel 1993; quello tra Brindisi e Tutturano nel 1994, mentre l'elettrificazione tra Bari e Lecce è stata completata nel corso del 1996.

A seguito degli interventi realizzati sono già oggi riscontrabili vantaggi nei tempi di percorrenza. Infatti con l'utilizzo del nuovo materiale rotabile con elevate caratteristiche tecniche, nella relazione da Bari a Lecce la riduzione nei tempi di percorrenza è di circa 20 minuti.

Con il completamento del raddoppio (previsto per la fine del 2000, compatibilmente all'ottenimento di tutte le autorizzazioni occorrenti), le F.S. ritengono che la linea in questione sarà in grado di far fronte agli sviluppi di traffico ferroviario per i prossimi 30 anni. Infatti, si potrà disporre di un considerevole margine di potenzialità (attualmente l'offerta è di circa 60 treni al giorno), in quanto sarà possibile far transitare tra Bari e Lecce dagli attuali 90 ad oltre 200 treni al giorno.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

l'Officina manutenzione rotabili (Omr) delle ferrovie dello Stato spa di Surbo scalo si trova nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria di Lecce, che ospita numerose carrozze necessitanti di interventi di manutenzione;

le norme vigenti ed il foglio-disposizione MT/AS.MC.BA. dell'8 gennaio 1997, emanato dall'ufficio Mcr di Bari, dispongono che tutti i veicoli guasti debbano essere riparati nelle officine di manutenzione più vicine alla località di scarto;

alla luce di tali disposizioni e della logica della diminuzione dei costi, i rotabili scartati per avaria vengono inviati alle Officine manutenzioni rotabili di Lecce, impianto ultramoderno che necessita di un organico di molto superiore a quello attuale, che è di sessantadue unità (delle quali nove non utilizzabili perché inidonee);

le rappresentanze sindacali delle Officine manutenzioni rotabili di Lecce hanno più volte evidenziato la necessità del reintegro delle unità mancanti senza mai trovare ascolto;

recentemente, appunto per la predetta carenza di personale, alcune carrozze ferroviarie, che dovevano essere riparate presso l'Officine manutenzioni rotabili di Lecce, sono state dirottate all'Officine manutenzioni rotabili di Bari;

il pericolo è che tale situazione possa ripetersi e che l'Officine manutenzioni rotabili di Lecce venga ridimensionata, con tutte le conseguenze che ciò comporterebbe sul piano occupazionale in un territorio già duramente colpito dal dramma della disoccupazione —:

quali iniziative intenda intraprendere presso le ferrovie dello Stato spa affinché l'Officine manutenzioni rotabili di Lecce abbia un organico numericamente idoneo allo svolgimento dell'attività di servizio.

(4-08655)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. comunicano che in data 11 giugno 1996 è stato raggiunto un accordo che, tra l'altro, assegna al territorio dell'ex compartimento di Bari 15 assunzioni con i profili di Operatore della manutenzione mediante contratto di formazione lavoro, da ripartire tra l'Unità territoriale manutenzione corrente di Bari (alle cui dipendenze è anche l'Officina manutenzione rotabili di Lecce), l'Officina grandi riparazioni di Foggia e l'Officina grandi riparazioni di Melfi.*

È stato inoltre previsto di assegnare ulteriori 20 unità di personale, mediante trasferimenti Nord-Sud.

In data 10 ottobre 1996 è stato siglato un accordo tra l'ASA Materiale rotabile e trazione di Firenze e le Organizzazioni sindacali regionali di Puglia e Basilicata per la ripartizione delle complessive 35 unità di personale tra le strutture sopra citate che prevede per l'Officina manutenzione rotabili di Lecce un apporto, tra assunzioni e trasferimenti, di 8 unità.

L'iter che consentirà gli apporti suddetti è già stato attivato.

Le F.S. S.p.A. inoltre fanno presente che per l'Officina manutenzione rotabili di Lecce non sono previste ipotesi di ridimensionamento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PORCU. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere:*

se sia a conoscenza del fatto che l'aeroporto di Alghero-Fertilia (Sassari) ha registrato, nello scorso mese di agosto, un record assoluto nel movimento passeggeri, con un aumento di oltre tredicimila unità rispetto all'anno precedente, anche per effetto dei nuovi collegamenti attivati dall'Alitalia con gli scali di Torino e Bologna;

se sia a conoscenza, altresì, che, nonostante questi lusinghieri risultati, ed i conseguenti utili di esercizio per la stessa Alitalia, la stessa compagnia ha soppresso alcuni collegamenti presenti da tempo nello scalo algherese, con decorrenza 1° novembre 1996 di cui l'ultimo con Pisa;

se non ritenga, ciò premesso, inaccettabile la politica dell'Alitalia volta a realizzare utili nel periodo estivo, abbandonando l'aeroporto di Alghero nella restante parte della stagione, così privando un vasto territorio, peraltro interessato da una gravissima crisi occupazionale ed economica, di un servizio essenziale;

se non valuti quindi opportuno ed urgente intervenire presso la compagnia Alitalia al fine di ottenere una reale condizione di pari opportunità in relazione al trasporto aereo, per le centinaia di migliaia

di cittadini che risiedono nell'area sassarese e fanno riferimento, essenzialmente per motivi di lavoro e di studio, all'aeroporto di Alghero. (4-03185)

RISPOSTA. — *Poiché la domanda di traffico in inverno subisce un calo significativo tale da penalizzare il conto economico annuale della linea Alghero-Pisa, l'Alitalia, in sede di revisione della rete nazionale ha cancellato il volo per tale periodo con decorrenza dal 27 ottobre u.s.*

Con il nuovo orario estivo, in vigore dal 30 marzo, il collegamento diretto Alghero-Pisa è stato ripristinato, con validità 1° luglio-31 agosto.

Tale iniziativa è coerente con l'obiettivo di riequilibrio economico e con il posizionamento competitivo che Alitalia deve conseguire e conservare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il comune di Terni è uno di quelli in cui si vota il 27 aprile per l'elezione del sindaco e del Consiglio comunale;

in data 21 aprile (nell'ultima settimana di campagna elettorale), il comune di Terni, ha promosso a Terni una tavola rotonda sulla comunicazione d'impresa e la piccola e media industria nell'ambito del corso di perfezionamento *International Business Communication* che si avvale, nello svolgimento di attività di formazione, di risorse pubbliche di provenienza comunitaria;

la Tavola rotonda prevede all'apertura dei lavori un intervento del professor Gianfranco Ciaurro, candidato sindaco impegnato nella campagna elettorale, e sarà moderata dal giornalista e direttore de « L'opinione delle Libertà » dottor Arturo Diaconale, il quale nella corrente campagna elettorale capeggia la lista del Polo che sostiene la candidatura del professor Ciaurro —:

se non ritenga il Governo che tale iniziativa nel suo complesso contravvenga in modo stridente la legge n. 81 del 1993, che vieta alle amministrazioni e agli amministratori in carica, impegnati in campagna elettorale, di svolgere, ai fini di propaganda personale o di schieramento, iniziative promosse dalle amministrazioni medesime;

se non ritenga il Governo di dover valutare la liceità di una pratica che trasforma iniziative di studio e formazione promosse con cospicui stanziamenti pubblici, nazionali e comunitari, in manifestazioni elettorali di parte;

quali iniziative intenda urgentemente intraprendere al fine di garantire l'ordinato ed equilibrato svolgimento del confronto elettorale a Terni. (4-09501)

RISPOSTA. — *La manifestazione-tavola rotonda, cui la S.V. ha fatto riferimento, fissata in un primo tempo per la data indicata del 21 aprile, è stata poi differita al 26 maggio scorso — a elezioni ormai concluse — presso il Video Centro di Terni.*

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

con il decreto del Presidente della Repubblica del 6 agosto 1981 sono state assegnate alla regione siciliana « tutte le attribuzioni degli organi centrali e periferici dello Stato nelle materie concernenti le concessioni regionali di qualsiasi genere »;

con il medesimo decreto del Presidente della Repubblica sono stati posti alle dipendenze della regione gli uffici periferici dell'allora ministero dei trasporti in Sicilia, ed in particolare gli uffici provinciali della motorizzazione civile;

il personale in servizio presso i predetti uffici provinciali dipende dall'assessorato turismo e trasporti della regione siciliana ed esso non può assolvere le proprie mansioni (esami per il conseguimento

della patente di guida, ed operazioni tecniche in genere) in quanto non dipendente dalla direzione generale del ministero dei trasporti e della navigazione;

il vigente codice della strada ed il relativo regolamento di attuazione prevedono che il personale in questione sia dipendente del ministero dei trasporti e della navigazione nulla prevedendo per le particolarità degli uffici siciliani;

tutto ciò provoca disagi all'utenza e maggiori oneri per le missioni —:

quali iniziative intenda adottare per il ricondurre alla regolarità tale anomala situazione. (4-03914)

RISPOSTA. — *In base al decreto del Presidente della Repubblica 6 agosto 1981, n. 485 gli Uffici provinciali della MCTC della Sicilia non sono più organi periferici del Ministero dei Trasporti, ma dell'Assessorato Trasporti Turismo e Comunicazioni della Regione Sicilia.*

Le operazioni tecniche, quali revisioni e collaudi, possono essere effettuate dal personale dei citati Uffici, purché debitamente abilitato.

Attualmente, tenuto conto delle difficoltà incontrate dalla regione nell'organizzazione di tale attività, l'Amministrazione sta provvedendo ad integrare detto personale con il proprio, dipendente dei locali Centri prova autoveicoli.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

RICCIOTTI. — *Al Ministro della sanità.*
— Per sapere — premesso che:

il signor Boguslaw Runinski, residente in Messina, ha presentato ricorso al Tar di Catania contro il Ministero della sanità per il mancato riconoscimento da parte del citato Ministero del titolo di terapista di riabilitazione;

il Tar di Catania, con sentenza del 18 gennaio 1996, ha accolto il ricorso, ed ha concesso la sospensiva del provvedimento del Ministero della sanità, in attesa di

pronunciarsi sull'istanza del ricorrente, tenendo conto della normativa prevista dalla legge n. 219 del 1995;

in ossequio al disposto del Tar e sulla base della disponibilità dichiarata per le vie brevi da parte del Ministero della sanità di addivenire alla revisione dell'istanza, il ricorrente inviava a mezzo raccomandata assicurata la documentazione necessaria all'esame dell'istanza stessa;

il Ministero della sanità, nonostante la inoppugnabile prova dell'invio della documentazione, dichiarava di non essere in possesso della stessa e dichiarava pertanto decaduto dal beneficio previsto dalla legge n. 219 del 1995 il ricorrente —:

quali siano i motivi che abbiano impedito al Ministero della sanità di dare esecuzione ad una precisa sentenza del Tar di Catania e se si siano verificati analoghi casi che, in ogni caso, configurerebbero un caso di cattiva amministrazione;

come sia articolato il servizio di ricezione e di distribuzione della corrispondenza ai vari servizi del Ministero della sanità e come sia pertanto possibile che documenti trasmessi per raccomandata assicurata non pervengano agli uffici competenti;

quali provvedimenti si intenda adottare per sanare questo grave caso di inadempienza ed inapplicazione di un'ordinanza giudiziaria, che provoca danni ai legittimi e riconosciuti interessi di un cittadino, impedendogli di svolgere la sua professione. (4-06970)

RISPOSTA. — *Come indicato nell'interrogazione parlamentare in esame, il signor Boguslaw Runinski ha fatto ricorso al giudice amministrativo per il mancato riconoscimento, da parte del Ministero della Sanità, del titolo di « terapista di riabilitazione » conseguito in un Paese non appartenente all'Unione Europea, ottenendo dal T.A.R.-Sicilia l'Ordinanza di sospensione del relativo provvedimento ministeriale di diniego.*

È necessario sottolineare, tuttavia, che, diversamente da quanto riportato nello stesso atto parlamentare, non risulta essere stata a tutt'oggi reiterata, da parte del sig. Runinski, la domanda di riconoscimento del titolo professionale, né risulta nuovamente trasmessa la documentazione ad essa, inerente, restituita al richiedente dai competenti Uffici ministeriali con comunicazioni del 25 maggio e del 6 ottobre 1995, in esito al procedimento per il riconoscimento del titolo in questione.

Occorre ricordare, altresì, che la disposizione invocata a sostegno della stessa domanda, per cui hanno avuto riconoscimento nel nostro Paese i titoli abilitanti all'esercizio delle professioni infermieristiche, tecniche e della riabilitazione, conseguiti all'estero dai cittadini extracomunitari e dagli apolidi residenti o autorizzati a soggiornare in Italia, dopo essere stata più volte reiterata — tra gli altri, con il decreto-legge 2 giugno 1995, n. 219, citato dalla S.V. — fino al decreto-legge 2 aprile 1996, n. 178 (« Disposizioni urgenti in materia di personale del settore sanitario »), è definitivamente decaduta in quanto non inserita nel successivo decreto-legge 16 luglio 1996, n. 377 (« Disposizioni urgenti in materia di farmaci e di sanità »).

All'attuale insussistenza di una normativa che consenta il riconoscimento del titolo professionale conseguito all'estero — non si può sopperire neanche con le disposizioni contenute nella Legge 8 novembre 1984, n. 752 (« Riconoscimento di titoli abilitanti all'esercizio delle professioni sanitarie ausiliarie, delle arti ausiliarie delle professioni sanitarie e delle professioni sanitarie tecniche per le quali non sia richiesta la laurea »), in quanto esse si applicano esclusivamente ai cittadini italiani in possesso di titoli professionali conseguiti all'estero.

Il Ministro della sanità: Bindi.

RICCIOTTI. — Ai Ministri della sanità, dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per le risorse agricole, alimentari e forestali. — Per sapere — premezzo che:

la crisi della « mucca pazza », esplosa lo scorso anno in Gran Bretagna, ha posto in risalto la possibile diffusione del morbo attraverso l'utilizzo di farine animali nell'alimentazione dei bovini non prodotte con metodi che ne escludano ogni possibile contaminazione;

la Commissione dell'Unione europea, con decisione 96/449 del 19 luglio 1996, ha stabilito che, a partire dal 1° aprile 1997, i residui di origine animale provenienti dalla macellazione di mammiferi, e cioè ossa e grasso, devono essere trattati esclusivamente all'interno di impianti in grado di assicurare un trattamento a 133 °C alla pressione di 3 bar per venti minuti, al fine di assicurare la completa eliminazione di ogni possibile residuo dell'encefalopatia spongiforme;

la totalità degli impianti esistenti in Italia non è assolutamente dotata delle tecnologie necessarie ad assicurare il trattamento ad alta temperatura ai residui di origine animale e le stesse potranno essere approntate solo nell'arco di almeno 18 mesi;

anche gli altri Stati membri non sono in condizione di garantire, a partire dal 1° aprile 1997, il trattamento dei residui animali secondo le tecniche imposte dalla decisione comunitaria a causa del mancato adeguamento degli impianti di trasformazione;

gli organismi tecnici comunitari stanno ancora valutando la validità del metodo di trattamento imposto dalla decisione e alcuni Stati membri si accingono ad avviare alla trasformazione ad alta temperatura solo i residui animali a rischio, come cervello, midollo spinale ed occhi dei bovini;

l'applicazione della decisione comunitaria nelle condizioni sopra descritte comporterà quindi la materiale impossibilità di destinare i residui della macellazione alla trasformazione prevista dalla decisione comunitaria del 18 luglio 1996 ovvero la messa in infrazione di coloro che

effettueranno comunque le trasformazioni secondo metodi non consentiti;

al fine di evitare una situazione di non ottemperanza agli obblighi comunitari, verranno drasticamente ridotte le trasformazioni, da parte delle 70 aziende operanti nel settore, dei circa 3 milioni di tonnellate di residui di origine animale, e ciò provocherà una altrettanto drastica riduzione delle macellazioni, con gravissime conseguenze su tutta la filiera della carne, dall'allevamento alla distribuzione al consumo;

il mancato ritiro dei residui animali da parte delle imprese di trasformazione con impianti non adeguati alle disposizioni comunitarie determinerà comunque un accumulo di tali residui, con tutti i conseguenti problemi di inquinamento ambientale e salubrità pubblica, oltre che di elemento di ulteriore contagio della encefalopatia spongiforme;

la riduzione delle macellazioni determinerà a sua volta un'eccedenza di animali pronti per la macellazione presso i produttori, oltre che di crollo dei prezzi di mercato, e quindi con conseguenze ancor più gravi di quelle provocate dalla crisi Bse;

anche i prezzi al consumo delle carni subiranno, per effetto di tale situazione di riduzione dell'offerta, un notevole aumento, con evidenti conseguenze sull'indice del costo della vita e su quello dell'inflazione —:

quali iniziative siano state intraprese e quali si intenda ulteriormente intraprendere nei prossimi giorni, da parte soprattutto del Ministro della sanità, per sollecitare l'Esecutivo comunitario a concedere un congruo periodo di proroga, valutabile in almeno 18 mesi, per dare esecuzione alla decisione comunitaria del 18 luglio 1996;

se non si ritenga opportuno promuovere una conferenza interministeriale con le organizzazioni di categoria per meglio valutare le problematiche connesse alla applicazione della decisione comunitaria e

fornire quindi anche indicazioni e prospettive agli operatori;

se sia stata valutata la possibilità di destinare alla trasformazione ad alta temperatura le parti a rischio, operando nel contempo una raccolta differenziata dei rifiuti stessi;

quali valutazioni diano in ordine alle conseguenze di una immediata applicazione della decisione comunitaria.

(4-07787)

RISPOSTA. — Come ricordato nell'atto parlamentare in esame, l'Unione Europea, con Decisione n. 96/449 del 18 luglio 1996, ha stabilito che, a decorrere dal 1° aprile 1997, i residui di origine animale provenienti dalla macellazione debbano venir trattati e trasformati con un procedimento che ne comporti l'esposizione ad alte temperature e l'impiego della pressione.

Nessuna proroga è stata concessa dalle Autorità europee e, anzi, nel corso della più recente ispezione comunitaria in Italia è emersa l'inesistenza di proposte di « slittamento » dei termini di applicazione della Decisione n. 96/449.

Gli aspetti, le difficoltà e le problematiche che scaturiscono dalle disposizioni dell'U.E. hanno costituito l'oggetto di una serie di riunioni, a cui hanno preso parte rappresentanti delle Regioni e di tutte le categorie interessate, nonché di un incontro interministeriale, svoltosi presso questo Ministero.

Da tali iniziative è emerso il concorde orientamento di approntare appropriati strumenti di intervento per risolvere i problemi sollevati dagli operatori del settore, nel contempo investendo direttamente i competenti servizi della Commissione Europea per un approfondito riesame della stessa Decisione n. 96/449.

Tuttavia, nell'imminenza dello scadere del termine prefissato, questo Ministero ha ritenuto opportuno trasmettere agli Assessorati Regionali istruzioni sul comportamento da adottare, a decorrere dal 1° aprile 1997, nell'effettuazione dei controlli — di competenza dei Servizi Veterinari delle UU.SS.LL. — dell'adeguamento del ciclo di

trattamento dei rifiuti di origine animale negli impianti di trasformazione.

Infatti, con nota del 20 marzo 1997, diramata, per conoscenza, anche alle categorie interessate (Assocarni, Assica, Assalzo etc.), questo Ministero ha chiesto agli Assessorati regionali di attivare i competenti Servizi Veterinari delle UU.SS.LL. per verificare l'adeguamento del ciclo di trattamento degli impianti adibiti alla trasformazione dei rifiuti di origine animale (materiali ad alto e basso rischio), dando comunicazione dei risultati.

Com'è noto, infatti, il D. Leg.vo 14 dicembre 1992, n. 508, che costituisce strumento di attuazione della rigorosa normativa europea sui rifiuti di origine animale, ha investito i Servizi Veterinari delle UU.SS.LL. del compito di effettuare ispezioni e controlli presso gli stabilimenti di trasformazione.

Lo stesso D. Leg.vo n. 508/92 ha previsto un apposito riconoscimento, da parte del Ministero della Sanità, degli stabilimenti incaricati della raccolta e trasformazione dei materiali residuali animali.

Dal momento che l'attuazione della Decisione n. 96/449 non comporta modifiche strutturali degli impianti coinvolti, si è ritenuta necessaria la semplice modifica dei relativi decreti di riconoscimento in precedenza rilasciati.

Non è superfluo ricordare, in tal senso, che lettera-circolare del 20 marzo 1997 poneva bene in evidenza che, in mancanza delle informazioni raccolte dagli Assessorati regionali sull'intervenuto adeguamento, caso per caso, degli impianti deputati ad effettuare il prescritto trattamento a pressione, alla data del 31 marzo 1997 i relativi decreti di riconoscimento in precedenza emanati sarebbero stati revocati.

La stessa nota invitava gli Assessorati regionali ad adottare tutte le iniziative più opportune per far sì che tutti gli stabilimenti operanti nel settore anche dopo il 1° aprile 1997, risultassero conformi ai requisiti imposti dalla Decisione n. 96/449/CE o, in alternativa, venissero sottoposti ad un idoneo e « mirato » sistema di vigilanza e di

controllo in grado di escludere da parte loro il trattamento di materie prime derivanti da mammiferi.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Viserta Costantini.

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

da alcuni giorni è in atto una protesta dei ristoratori che hanno in gestione la mensa ferroviaria di corso Lucci a Napoli, che minacciano di occupare i vicini binari della stazione centrale;

a protestare sono anche i dipendenti della società privata che gestisce la mensa del dopolavoro ferroviario: venti lavoratori che denunciano di non riuscire più a percepire lo stipendio e di avere i contributi Inps bloccati da anni;

*tale situazione di gravissimo disagio sarebbe da addebitare, a loro avviso, alle convenzioni esterne che la società Ferrovie dello Stato ha stipulato, ed alla distribuzione, da parte della medesima, di *ticket restaurant*, che ormai consentono a tutti i ferrovieri di pranzare altrove, creando così seri problemi economici ai gestori della mensa;*

difatti, in essa si è registrato, negli ultimi tempi, un calo di circa l'ottanta per cento delle consumazioni —:

se tale situazione risponda al vero e, in caso affermativo, quali iniziative intenda assumere in ordine a quanto predetto, atteso che si tratta di difendere e conservare decine di posti di lavoro in una regione, quella campana, peraltro ad alto tasso disoccupazione. (4-05473)

RISPOSTA. — In ordine alle motivazioni esposte dall'Onorevole interrogante secondo le quali ci sarebbe stato un calo delle consumazioni presso la mensa ferroviaria di Corso Lucci a Napoli, le F.S. S.p.A. fanno presente che la diminuzione del numero dei fruitori costituisce un problema di carattere generale delle mense ferroviarie ed è corre-

lato alla riduzione della consistenza del personale ferroviario di oltre 90.000 unità ed alla cessazione di alcune condizioni di favore godute da estranei alla Società (es. dipendenti delle imprese appaltatrici di servizi negli impianti ferroviari) e non all'uso del « ticket-restaurant » che è rilasciato solo a quei dipendenti che non possono usufruire dei servizi mensa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

EDO ROSSI, RUGGERI, e RAFFALDINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'aeroporto « L. Vaschi », sito in zona Migliaretto, alle porte della città di Mantova, all'inizio secolo era piazza d'armi dell'esercito italiano per il presidio di Mantova;

con legge dello Stato del 1927 venne riconosciuto come aeroporto per attività militari;

dopo la seconda guerra mondiale subentrò nella gestione un aero-club; il primo affidamento venne fatto all'aero-club « G. Barucchi » e, successivamente, all'aero-club « Fratelli Barbieri ». Detta gestione si protrasse fino al 1972, anno di scioglimento del sodalizio;

il 30 dicembre 1970 venne costituito il « Consorzio Luigi Vaschi » da parte del comune di Mantova, dell'amministrazione provinciale di Mantova, della camera di commercio di Mantova e dell'azienda di promozione turistica di Mantova, con lo scopo di riutilizzare l'aeroporto;

nel 1972 la circoscrizione aeroportuale di Linate emise un NOTAM con la sospensione dell'attività aeroportuale, in quanto constatò che il servizio antincendio non era adeguato;

nel 1983 vi fu il trasferimento delle funzioni dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile;

il 10 ottobre 1988 la direzione circoscrizionale di Milano Linate del Ministero

dei trasporti consegnò al consorzio « L. Vaschi » il sedime aeroportuale, perché intervenisse al riguardo per il relativo ripristino;

negli anni successivi alla seconda guerra mondiale, nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale sono sorti insediamenti abitativi, densamente popolati ed insediamenti produttivi ed industriali tra cui una raffineria, un deposito carburanti, più depositi di stoccaggio ed imbottigliamento di GPL in autobotti e bombole, uno stabilimento petrolchimico ed altre industrie anche d'importanza nazionale (Belleli, Fiamm-Filter, eccetera);

sul lato ovest del sedime aeroportuale corre la strada statale della Cisa che funge, oltre che via d'accesso alla città, anche da tangenziale per l'intera area industriale e per accedere all'Autobrennero;

detta strada statale è percorsa giornalmente da migliaia di autovetture ed automezzi con carichi anche pericolosi;

in anni recenti, nelle immediate vicinanze del sedime sono sorte varie attrezzature fisse per attività sportive e scolastiche (campi da calcio, baseball, motocross, campo scuola, eccetera);

nel 1992 l'amministrazione comunale ha receduto dal consorzio « L. Vaschi » richiedendo, fin dal 14 luglio 1993, la sde-manializzazione dell'ex sedime aeroportuale ed ha approvato in consiglio comunale con il parere favorevole di tutte le cinque circoscrizioni cittadine, una variante al piano regolatore generale per il cambio di destinazione d'uso dell'area (verde pubblico attrezzato a servizi);

detta variante (n. 170 del 27 ottobre 1994) è all'esame della regione Lombardia per la relativa approvazione. Stanno, nel frattempo, operando le norme di salvaguardia urbanistica;

pure la camera di commercio e l'azienda di promozione turistica di Mantova hanno receduto dal consorzio « L. Vaschi »;

la nuova amministrazione provinciale dopo il suo insediamento, ha trasformato il consorzio in una società a responsabilità limitata denominata « Tazio Nuvolari » restandone unico socio;

il 16 settembre 1993 personale del Ministero dei trasporti — direzione generale dell'aviazione civile, ha eseguito un sopralluogo aereo sull'area e sulla città di Mantova e ha rilevato che evidenziando « ... la notevole vicinanza alla città di Mantova e alla raffineria sita nel lato nord/est, constatata la presenza di lunghi insediamenti abitativi del lato sud/est; preso atto dell'esiguità del sedime, anche nel senso della sua massima lunghezza di sfruttamento: se ne sconsiglia l'uso per aviogetti ad ala fissa... »;

l'allora consorzio « L. Vaschi » inoltrava al servizio aeroporti direzione generale dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti, un progetto per la realizzazione di opere di recinzione e bonifica del sedime;

la regione Lombardia in data 29 aprile 1994, con specifica nota, comunicava alla direzione generale dell'aviazione civile — servizio aeroporti « ... che il vigente piano regionale di trasporti della Lombardia non ritiene prioritario affrontare la problematica relativa alle infrastrutture aeroportuali "... minori", ... considerata però la presenza all'interno del sedime di una elisuperficie ... e visto lo stato generale di "degrado" in cui giace l'infrastruttura aeroportuale di Mantova, valutato il corposo impegno finanziario necessario alla ristrutturazione dell'impianto nel suo complesso, questa regione ritiene non possano sussistere pregiudiziali ostantive alla richiesta di sdemanializzazione dell'area a condizione che sia mantenuto e salvaguardato il funzionamento dell'elisuperficie ... anche in relazione ad esigenze di protezione civile e di elisoccorso fino a quando possa essere individuata e realizzata un'area alternativa idonea allo scopo... »;

la direzione generale dell'aviazione civile comunicava che nei giorni 19/20 aprile 1994 aveva effettuato ... « una ispe-

zione al sedime e alle strutture aeroportuali, finalizzata a stabilire gli eventuali adempimenti tecnici necessari per la riattivazione, ove possibile, dello scalo ... »;

la medesima direzione, con nota conclusiva del 13 giugno 1994 indirizzata al consorzio « L. Vaschi », faceva presente, tra l'altro, che ... « lo scalo in oggetto non ha interesse nazionale, ma potrebbe averne a livello locale in quanto è una infrastruttura aeroportuale minore »; che « ... la scrivente amministrazione non ha alcuna previsione di bilancio per sostenere gli interventi necessari per la riapertura dello scalo e la futura gestione dello stesso; ... ritiene che siano praticabili le seguenti soluzioni alternative ...:

a) trasformazione di una porzione dell'attuale sedime in elisuperficie o eliporto e sdemanializzazione dell'area rimanente;

b) esecuzione di tutte le opere necessarie alla riapertura dello scalo in oggetto a condizione che codesto consorzio si impegni ad affrontare esclusivamente — a proprie spese — l'onere economico per la riapertura e la futura gestione dello stesso; ... l'eventuale progetto degli interventi dovrà acquisire la compatibilità urbanistica da parte del competente Ministero dei lavori pubblici il quale si esprimerà, a norma dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, d'intesa con la regione interessata ... »;

la nuova società « Tazio Nuvolari » ha provveduto, nel frattempo, alla demolizione dei fabbricati pericolanti e fatiscenti ed alla bonifica del sedime aeroportuale;

l'avvocatura dello Stato, nel febbraio 1996, comunicava al Ministero delle finanze ed alla direzione generale dell'aviazione civile di Milano Linate che, « ... essendo stata adottata una variante al piano regolatore generale, operando le norme di salvaguardia urbanistiche, non è possibile intraprendere nessuna opera volta alla riattivazione dell'aeroporto, in quanto que-

sta destinazione è difforme da quella prevista dallo strumento urbanistico *in itinere...* »;

sia la protezione civile che i vigili del fuoco non hanno espresso uno specifico interesse all'approntamento ed all'utilizzo di un eliporto in zona Migliaretto;

l'azienda ospedaliera « Carlo Poma » di Mantova ha da tempo una pista di elisoccorso al proprio interno e ne è già prevista una nuova ricollocazione nel progetto, già finanziato dalla regione Lombardia, della costruenda nuova entrata del nosocomio;

esiste a pochi chilometri dalla città, in zona agricola, una aviosuperficie funzionante, approntata da privati, di cui gli avioamatori della città possono chiedere l'eventuale utilizzo;

a non più di 20 chilometri dalla Città di Mantova vi è l'Aeroporto Internazionale di Villafranca-Verona, giornalmente collegato con navetta bus alla città;

se il Ministro dei trasporti confermi la nota conclusiva del DGCA del 13 giugno 1994 circa il non interesse nazionale per tale aeroporto;

se si intenda di conseguenza sdemanializzare questa area, come espressamente richiesto dall'amministrazione comunale di Mantova, per destinarla, su sollecitazione dei cittadini, ad area verde pubblica attrezzata con struttura di carattere sociale, culturale, ricreativo e scolastico;

se intenda attivarsi nei confronti della regione Lombardia, dell'amministrazione provinciale per espletare tutti gli atti necessari per la sdemanializzazione dell'area in oggetto. (4-02136)

RISPOSTA. — *L'aeroporto di Mantova Migliaretto, dal punto di vista demaniale, è stato definito quale « civile statale » dal Comitato ex articolo 15 della legge n. 141/1963, con delibera in data 8 novembre 1982.*

Lo scalo è chiuso da svariati anni ad ogni tipo di attività aerea e non ha interesse a livello nazionale, ma solamente a livello

locale trattandosi di una struttura aeroportuale minore, che peraltro insiste al centro di un'area su cui sono già presenti, nel raggio di un centinaio di chilometri, aeroporti aperti al traffico di aviazione generale e non, quali Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Reggio Emilia, Cremona, Brescia e Verona.

Da un punto di vista tecnico, il sedime non è attualmente agibile per alcun tipo di attività aerea; gli interventi, ai fini di una eventuale riapertura per una utilizzazione elicotteristica comportano un impegno finanziario che allo stato non trova previsione in bilancio.

Nel 1993, nel corso della seduta del 1° giugno la giunta comunale di Mantova ha deliberato di chiedere la sdemanializzazione del sedime dello scalo in oggetto, successivamente la Regione Lombardia ha espresso l'opportunità di utilizzare in via temporanea una porzione dell'attuale sedime soltanto come elisuperficie, in quanto il Piano regionale dei trasporti non prevedeva quale priorità la problematica relativa alle infrastrutture aeroportuali minori.

In data 27 ottobre 1994 il Consiglio comunale di Mantova, con delibera n. 170, ha approvato una variante generale al piano regolatore generale destinando l'utilizzo dell'area demaniale del Migliaretto da infrastruttura aeroportuale ad area di uso pubblico « verde e parcheggio » e pertanto ha richiesto la sdemanializzazione dell'intero sedime aeroportuale.

Successivamente in data 11 luglio 1995 la Direzione di Circostrizione Aeroportuale, procedeva alla consegna, per un tempo determinato, alla società Tazio Nuvolari S.r.l. con sede in Mantova, di tutta l'area demaniale del Migliaretto al fine di consentire alla Società stessa di avviare i lavori di spianamento e recinzione dell'intero sedime onde evitarne usi impropri.

Con delibera n. VI 7504 adottata nel corso della seduta del 1° agosto 1996, la Giunta della Regione Lombardia non ha approvato la variante al Piano regolatore generale del Comune di Mantova in quanto ha ritenuto che l'aeroporto può costituire un importante e necessario nodo integratore di interscambio nel territorio mantovano su

cui si stanno attuando altri interventi significativi nel settore dei trasporti. Inoltre ha osservato che Mantova, a livello di strutturazione di rete per l'aeroportualità minore, può costituire un polo con ruoli legati fin d'ora al lavoro aereo ed al pronto soccorso/intervento.

L'amministrazione ha pertanto valutato l'intera questione, tenendo conto degli interessi locali e quelli più generali dello Stato, e ha proposto di destinare parte del sedime aeroportuale di Mantova Migliaretto allo svolgimento dell'attività elicotteristica e parte, previa sdemanializzazione da effettuarsi d'intesa con i competenti Organi finanziari, a verde pubblico.

A questo scopo è stata quindi istituita una Commissione per l'individuazione delle aree da destinare rispettivamente allo svolgimento di attività elicotteristica e a verde pubblico, al fine di pervenire ad una definitiva e razionale utilizzazione dello scalo di Mantova Migliaretto.

La Commissione sta svolgendo i lavori ed ha effettuato un sopralluogo sul sedime aeroportuale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ALESSANDRO RUBINO e TABORELLI.
— Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

la situazione della linea ferroviaria Monza-Besana-Molteno-Lecco è caratterizzata da: scarsa frequenza d'orario delle corse, particolarmente in alcune fasce orarie, nonché da totale assenza nelle mattinate dei giorni festivi, così da disincentivare l'uso della linea da parte sia dei viaggiatori abituali che da quelli occasionali; insufficiente velocità di esercizio determinata dalla vetustà degli impianti, nonostante alcuni interventi effettuati recentemente; insufficienza dei servizi complementari all'utenza, destinata ad aggravarsi con l'annunciata prossima chiusura delle stazioni che ancora sono presenziate da personale di servizio;

la scelta di eliminare alcuni servizi complementari comporta disagio per gli

utenti che sono costretti a procurarsi i biglietti di viaggio presso rivendite che, di fatto, sono inesistenti sul territorio, anche a causa delle pesanti condizioni economiche praticate dalle ferrovie dello Stato agli aspiranti rivenditori;

quest'ultima decisione è stata presa senza consultare gli enti locali ed appare giustificata da soli motivi di risparmio economico e di personale, senza considerare che tale linea ferroviaria costituisce un asse di trasporto di grande importanza per l'area brianza, altrimenti servita in modo insufficiente dal trasporto pubblico;

nonostante le richieste dei cittadini e delle amministrazioni locali, le ferrovie dello Stato non hanno a tutt'oggi presentato un piano organico di rilancio della linea in contrasto con gli obiettivi del realizzando servizio regionale ferroviario (Sfr) —:

se non intenda intervenire presso le ferrovie dello Stato affinché recedano da decisioni « in negativo », istituendo un tavolo di lavoro finalizzato al rilancio e potenziamento della Monza-Besana-Molteno-Lecco in quanto parte fondamentale del sistema ferroviario regionale. (4-02197)

RISPOSTA. — Le F.S. S.p.A. informano che l'attuale situazione tecnica della linea Monza-Besana-Molteno-Lecco, a semplice binario e con trazione diesel, non consente di intensificare il servizio nelle ore di punta.

Sono comunque previsti in tempi brevi interventi di miglioramento tecnologico quali l'attuazione del sistema di circolazione con blocco elettrico manuale di tipo F.S. tra Monza e Molteno (già in funzione sulla tratta Lecco-Molteno) in luogo dell'attuale sistema di regolazione della circolazione con blocco telefonico e dispacci di movimento nonché l'automazione dei deviatori, attualmente manovrati a mano, nelle stazioni di Valmadrera, Oggiono, Costamasnaga, Besana, Triuggio e Villasanta.

L'impresenziamento delle biglietterie in alcune stazioni rientra in un programma di carattere nazionale ed è riferito a parametri di economicità del servizio. Sulla linea sono

stati individuati punti di vendita a terra presso bar, tabaccherie ed altri esercizi pubblici, per l'emissione di biglietti a fasce chilometriche e di abbonamenti fino a 200 km.

I punti di vendita a terra sono segnalati nelle varie stazioni e la rete di vendita risulta così distribuita:

1 punto vendita nelle seguenti località: Costamasnaga, Molteno, Besana-Zoccorino, Biassono, Lesmo Peregallo, Macherio, Triuggio;

2 punti vendita nelle seguenti località: Oggiono, Valmadrera, Carate Brianza, Villasanta;

19 punti vendita a Monza;

10 punti vendita a Lecco.

Le F.S. S.p.A. informano inoltre che l'impresenziamento delle stazioni e delle biglietterie viene sempre attuato dopo aver comunicato agli Enti locali interessati la possibilità di utilizzo a fini sociali e/o commerciali della struttura dismessa, mentre viene specificatamente chiesto ai Sindaci la possibile individuazione di esercizi commerciali ritenuti ottimali come punti di vendita.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il porto di Giulianova (TE) è uno dei porti più importanti per quanto riguarda la pesca nell'Adriatico e forse il più importante per la pesca del pesce azzurro, con una flottiglia adibita a pesca costiera e d'altura che supera le cento unità;

l'area portuale, nelle progettazioni iniziali, era destinata nella gran parte al servizio della pesca (con la realizzazione di infrastrutture - box, stenditori reti, eccetera, per i pescatori);

oggi l'area portuale è occupata per una parte considerevole da privati che vi svolgono attività non direttamente al servizio della pesca, con il rischio che la pesca

venga compromessa e considerata attività marginale sul porto;

in considerazione della situazione attuale, l'ente porto ha approvato la realizzazione di soli dieci box per i pescatori: questo costituisce una risposta del tutto inadeguata alle esigenze dei lavoratori del mare;

si pone l'esigenza di recuperare il maggior numero di aree perché vengano messe al servizio dei pescatori;

alla luce di ciò appaiono inopportune, penalizzanti per i pescatori e forse anche illegittime le concessioni date ai privati per attività non connesse alla pesca, considerando che il porto di Giulianova è porto principalmente peschereccio —:

quali iniziative intenda assumere il Governo per conoscere l'esatta destinazione delle aree circostanti al porto di Giulianova;

se tali destinazioni siano opportune e legittime;

se non ritenga opportuno chiedere la revoca delle concessioni perché su quelle stesse aree vengano finalmente realizzate tutte le infrastrutture al servizio dei lavoratori del mare. (4-02306)

RISPOSTA. — Qualsiasi struttura realizzata in ambito portuale — e quindi demaniale — fa parte di un progetto presentato alle autorità competenti da un soggetto istante, che lo esegue dopo aver ottenuto le previste autorizzazioni.

Nel caso del porto di Giulianova non è stata presentata alcuna richiesta che fosse riconducibile all'attività di pesca ed al suo indotto.

Si fa inoltre presente che l'Amministrazione comunale di Giulianova ha redatto il piano di utilizzazione delle aree del porto in questione senza coinvolgere l'autorità marittima e pertanto la Capitaneria competente, a fronte di istanze prodotte per la realizzazione di manufatti o l'occupazione di aree nell'ambito portuale, valuta autonomamente considerando tale piano comunale solo come punto di riferimento.

È comunque evidente la necessità di redigere il piano regolatore del porto che, così come previsto all'articolo 5 della legge n. 84/94, deve essere approvato dalla Regione.

Relativamente alla revoca delle concessioni esistenti si fa presente che l'istituto della revoca viene previsto quando si rinviene un interesse pubblico più rilevante in richieste riferite ad aree già concesse per altri fini, e perché ciò avvenga è necessario che vi sia almeno un soggetto istante.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SAVARESE. — *Ai Ministri dell'interno, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

sono state recentemente divulgate dalla stampa notizie (il *Giornale nuovo* del 26 luglio, *Il Mondo* del 27 luglio 1996) in merito ad accertamenti della Guardia di finanza, con proposte di sanzioni, a carico della compagnia « Assicurazioni di Roma », già Ascoroma —:

in merito a tali notizie, se sia vera la notizia secondo cui la Guardia di finanza avrebbe accertato irregolarità comportanti sanzioni, nel massimo, fino a 93 miliardi di lire;

se è altresì vero che due degli attuali assessori della giunta municipale di Roma (dottor Angelo Canale e dottoressa Linda Lanzillotta) avrebbero approvato complessivamente tre bilanci (1992-1993-1994), per cui la Guardia di finanza ha fatto rapporto — per il reato di falso in bilancio — alla procura della Repubblica;

se sia infine vero che parte dei presunti illeciti accertati sarebbero stati posti in essere dagli amministratori e dalla dirigenza nominata dall'attuale giunta municipale di Roma, in persona del dottor Francesco Dosi (presidente), del dottor Vincenzo Bianco (direttore generale) e degli altri componenti il consiglio d'amministrazione;

se ciò confermato, quali provvedimenti a carico degli organi della compa-

gnia e delle amministrazioni socie della stessa s'intendano prendere per riportare la compagnia — peraltro in perdita da anni, con esborso di denaro pubblico per oltre cento miliardi — a una gestione corretta sul piano giuridico economico. (4-02850)

RISPOSTA. — *Relativamente alla questione rappresentata dalla S.V. riguardante la compagnia « assicurazioni di Roma » già « Ascoroma », la competente prefettura ha reso noto che in data 6 giugno 1996 si è conclusa una verifica fiscale nei confronti della predetta compagnia che ha interessato il periodo dal 1991 all'8 maggio 1995.*

Gli elementi emersi nel corso dell'ispezione sono stati tempestivamente trasmessi alla locale autorità giudiziaria, per le valutazioni di competenza circa le possibili responsabilità penalmente rilevanti.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

il servizio di prenotazione posti sui voli della compagnia di bandiera si svolge attualmente in regime di assoluta gratuità e senza obbligo alcuno di acquisto del biglietto. Ciò comporta un ricorso abnorme alla prenotazione anche da parte di chi non è affatto sicuro di intraprendere il viaggio, con un intasamento degli uffici preposti, che si ripercuote su tutti i viaggiatori, e con la conseguente disorganizzazione generale del servizio —:

se non ritenga di intervenire affinché l'Alitalia introduca il sistema della prenotazione contestuale al biglietto, o comunque a pagamento, al fine di evitare abusi e snellire il servizio;

se, inoltre, non ritenga che, non riuscendo il volo Genova-Roma delle ore 07.05 a smaltire la notevole richiesta, e non esistendo altri voli in orario tale da consentire di raggiungere la capitale in prima mattinata, non sia il caso di attivarsi af-

finché sia introdotto un volo ulteriore tra quello delle 07.05 e quello delle 09.35.

(4-01596)

RISPOSTA. — *Sotto un profilo generale, nel sistema delle prenotazioni nazionali Alitalia, esiste una opzione automatica che prevede la emissione del biglietto entro il termine stabilito dalla normativa tariffaria; se le condizioni previste dall'opzione non vengono rispettate, il sistema cancella automaticamente la prenotazione.*

La normativa tariffaria differenzia, tuttavia, il sistema delle tariffe aeree tra tariffe speciali e tariffe normali.

La maggior parte delle tariffe speciali prevede l'emissione del biglietto contestualmente alla prenotazione.

Le tariffe normali sono invece caratterizzate dalla mancanza di restrizioni o condizioni in ragione del livello tariffario ed il biglietto è pienamente rimborsabile entro un anno dalla sua emissione.

Queste tariffe hanno una validità annuale dalla loro emissione.

Prevedere il sistema di prenotazione proposto dall'Onorevole interrogante risulterebbe, pertanto, sfavorevole proprio nei confronti dell'utenza e, inoltre, l'imposizione di una tale condizione alla compagnia di bandiera comporterebbe effetti distorsivi della concorrenza a danno di quest'ultima, visto che le compagnie nazionali ed internazionali presenti sul mercato, ampiamente liberalizzato, continuerebbero a non applicare tale restrizione.

Per quanto concerne l'offerta dei servizi aerei da Genova, il programma invernale, in vigore dal 27 ottobre 1996, prevede:

7 voli giornalieri per Roma (5 nell'inverno 1995-1996);

3 voli giornalieri per Napoli (2 nell'inverno 1995-1996);

1 volo giornaliero con Milano Linate.

Con l'incremento a 7 voli da/per Roma si è avuto conseguentemente un miglioramento del cadenzamento degli orari di partenza.

Si fa, infine, presente che, per meglio rispondere alle esigenze della clientela d'affari, il secondo volo del mattino da Genova è stato anticipato alle ore 8,30.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SCALIA, PISTONE, CENTO e CONTE.
— *Ai Ministri delle finanze, dell'interno e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

agli inizi degli anni novanta, il ministero della marina mercantile ha disposto che le capitanerie di porto, in assenza di un piano di spiaggia da emanarsi dai singoli comuni costieri, non possono rilasciare ulteriori concessioni sul demanio marittimo;

il comune di Sperlonga (LT), ottemperando a quanto stabilito dal ministero, ha elaborato nel 1991 un proprio piano di spiaggia, basato sostanzialmente sul riconoscimento delle concessioni rilasciate negli anni precedenti ai vari operatori esercenti le attività turistico-balneari; sulla localizzazione di tratti di arenili da dare in concessione al comune, da gestire poi tramite convenzione con cooperative locali di giovani in cerca di prima occupazione; sull'individuazione di limitate aree di spiaggia da dare in concessione ad un costituendo consorzio di albergatori, non aventi la propria struttura prospiciente l'arenile, ma aventi nel contempo l'esigenza di fornire il servizio spiaggia e meglio qualificare l'offerta turistica; sul miglioramento degli accessi pubblici al mare esistenti e sulla creazione di altri per far fronte alla crescente richiesta;

il piano spiaggia venne approvato dal commissario straordinario di Sperlonga nel 1992;

successivamente, la nuova amministrazione, nel rielaborare il piano ha apportato significative variazioni riguardanti la ridefinizione delle aree destinate a spiaggia libera ed attrezzata, con riduzione delle stesse e creazione di zone asservibili

a nuove concessioni da dare a privati (il rilascio delle nuove concessioni viene stabilito secondo una scala di priorità in cui l'assegnazione alle cooperative locali di giovani in cerca di prima occupazione viene messa in secondo ordine); la possibilità per gli stabilimenti balneari e gli alberghi prospicienti l'arenile di richiedere l'ampliamento della concessione; la utilizzazione della spiaggia destinata al costituendo consorzio albergatori estesa a tutti coloro che sono titolari di attività ricettive pubbliche che non hanno la struttura sul fronte mare;

con il nuovo piano si arriva paradossalmente ad agevolare chi già possiede una concessione, chi ha esercitato per anni attività abusiva sulla duna costiera e sulla spiaggia (per ottenere una nuova concessione è necessario dimostrare di aver gestito gli arenili per almeno due anni, non importa se abusivamente), chi costituisce un consorzio composto da esercenti che svolgono attività turistico-balneare. Si sottrae di fatto sempre più spiaggia per la libera fruizione;

nel frattempo, in mancanza di un severo controllo della spiaggia e della duna costiera da parte della capitaneria di porto di Gaeta, continuano a proliferare i fenomeni di abusivismo. A causa della negligenza della delegazione di spiaggia di Sperlonga si assiste ad una illegittima privatizzazione della spiaggia;

l'amministrazione comunale, incurante del malcontento generato dal progressivo restringimento delle spiagge libere, continua a favorire sia l'ampliamento dei stabilimenti già esistenti, sia nuove concessioni a privati, di cui diversi abusivi, non residenti e titolari di attività extra-balneari: di fatto la fruizione della spiaggia libera da parte dei residenti è un'impresa quasi impossibile;

dopo l'ultima protesta dei residenti, contro l'esasperata privatizzazione degli arenili, la procura della Repubblica competente ha aperto una indagine per far luce su presunti favoritismi nel rilascio delle autorizzazioni per le attività di spiaggia;

nel frattempo, la guardia di finanza ha posto sotto sequestro cautelativo le concessioni rilasciate negli ultimi anni dalla capitaneria di porto di Gaeta a quei privati che hanno occupato abusivamente porzioni di spiaggia e di duna costiera con stabilimenti, ristoranti o quant'altro ed hanno poi presentato anche richiesta di sanatoria su terreno demaniale —:

se non ritengano di dover effettuare una verifica sulla corretta applicazione, da parte dell'amministrazione di Sperlonga e della capitaneria di porto di Gaeta, delle norme e dei regolamenti vigenti per l'accesso in spiaggia e per il rilascio delle concessioni;

se non ritengano di dover predisporre atti idonei a stabilire precise modalità per garantire a tutti l'accesso in spiaggia e per disciplinare la materia delle concessioni demaniali, tenendo in particolar conto le esigenze dei residenti e dell'occupazione giovanile. (4-03522)

RISPOSTA. — Il Comune di Sperlonga varò nel 1992, con delibera commissariale n. 84/1992, un « piano spiaggia » d'intesa con la Capitaneria di Porto di Gaeta.

Successivamente, il piano fu rivisto e modificato dal Comune stesso con delibera consiliare n. 06/94 del 24 febbraio 1994 con l'intento di migliorare e disciplinare in modo più razionale la fruizione degli arenili e le occupazioni, di fatto preesistenti all'entrata in vigore della nuova delibera, che fu adottata nelle forme di rito e d'intesa con la Capitaneria di Porto di Gaeta.

Si rileva, poi, che durante il periodo di pubblicazione non furono mai formulate osservazioni nei confronti della delibera che superò favorevolmente il prescritto controllo di legittimità da parte del competente Organo tutorio.

La Capitaneria di Porto di Gaeta, quindi, in armonia con le disposizioni del « piano spiaggia », da ritenersi tuttora valido, legittimo ed efficace, sin dal 1993 provvide ad istruire i procedimenti per esaminare le numerosissime istanze di concessione.

Le concessioni sono state rilasciate, pertanto, previa istruttoria con esito favorevole,

che ha comportato l'acquisizione dei pareri rilasciati dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Roma, delle competenti ASL e del Comandante di Porto.

A ciò è da aggiungere l'acquisizione dei provvedimenti autorizzatori subprocedimentali rilasciati dalla Regione Lazio, Assessorato Urbanistica e Tutela ambientale e della Circostrizione Doganale di Roma 1, rispettivamente ex articolo 7 della Legge n. 1497/39 e articolo 19 del decreto-legge n. 374/90.

Si evidenzia che sono stati operati periodici controlli del tratto di arenile ad opera della Capitaneria di Porto e dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina che ha fornito il supporto logistico-operativo.

I suddetti controlli hanno portato, nel biennio 1995/96, all'inoltro all'Autorità giudiziaria di quarantacinque informative di reato per occupazioni ed innovazioni abusive del pubblico demanio marittimo.

Non risulta, inoltre, che la Procura della Repubblica abbia avviato indagini in merito a presunti favoritismi nel rilascio di concessioni demaniali; infatti, le indagini in corso riguardano prevalentemente titoli concessori relativi ad attività cantieristiche e/o di ormeggio di unità da diporto afferenti i territori comunali di Gaeta, Formia e Ponza. Nell'ambito di queste indagini la Guardia di Finanza ha operato alcuni sequestri cautelativi mentre ciò non è avvenuto nei confronti di attività turistico-balneari.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SEDIOLI, CHIAVACCI, BIELLI, CORDONI, ANGELINI e VIGNI. — Al Ministro delle finanze. — Per sapere — premesso che:

il disposto dell'articolo 32 della legge n. 724 del 1994 in materia di rivalutazione dei beni patrimoniali e demaniali dello Stato, a far data dal 1° gennaio 1996, prevede, al comma 3, l'esclusione dall'incremento dell'affitto delle associazioni e fondazioni con finalità culturali, sociali, sportive, assistenziali e religiose senza fini

di lucro, da individuare con apposito decreto del Ministro delle finanze, da emanare entro tre mesi dalla entrata in vigore della stessa legge;

il decreto di individuazione delle organizzazioni esenti da incremento dell'affitto è stato emesso soltanto in data 1° febbraio 1996 dal Ministro delle finanze e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 marzo 1996, n. 56;

l'elenco delle organizzazioni esenti dall'incremento dell'affitto allegato al suddetto decreto, mentre comprende numerose associazioni, enti, circoli, istituti, congregazioni, confraternite (dal Tiro a segno nazionale, al *Rotary club*, al Sovrano militare ordine di Malta, all'Istituto nazionale guardia d'onore), dimentica numerosi circoli ricreativi Arci, in particolare delle province di Forlì, Firenze e Siena, che storicamente, senza finalità di lucro, hanno svolto una funzione meritoria per la loro attività culturale, sportiva e sociale. L'elenco suddetto non comprende altresì la prestigiosa fondazione « Domus Pascoli » di San Mauro Pascoli, conosciuta per la sua attività culturale ed assistenziale —:

se intenda riparare a tale discriminazione, che ha già provocato la richiesta di fitti esosi e non sopportabili per l'attività svolta dai suddetti circoli e fondazioni, che vedono compromessa la stessa possibilità della loro esistenza;

se sia imminente l'emanazione di un nuovo decreto che completi con equità l'elenco delle organizzazioni esenti da incremento dell'affitto;

se intenda sospendere, nelle more dell'adozione del nuovo decreto, le richieste di rivalutazione avanzate nei confronti delle organizzazioni escluse. (4-04811)

RISPOSTA. — Con l'interrogazione cui si risponde le SS.LL. Onorevoli chiedono quali provvedimenti questa Amministrazione intenda adottare in merito alla mancata inclusione di alcune associazioni e fondazioni senza fine di lucro nell'elenco

degli organismi (di cui al decreto del Ministro delle Finanze 1° febbraio 1996) ai quali non si applica la maggiorazione di canoni di locazione relativi ai beni patrimoniali e demaniali da essi detenuti, ai sensi dell'articolo 32, comma 3, della legge 23 dicembre 1994, n. 724.

Al riguardo, si osserva che, a norma dell'articolo 32, comma 2, della legge n. 124 del 1994, a decorrere dal 1° gennaio 1995, i canoni annui per i beni patrimoniali e demaniali dello Stato, destinati ad uso abitativo, locati o concessi a privati, sono stati, in deroga alle altre disposizioni di legge in vigore, rivalutati rispettivamente, di 2 o di 5 volte rispetto a quelli dovuti per l'anno 1994 a seconda che il reddito complessivo del nucleo familiare del conduttore, riferito all'anno di imposta 1993, fosse inferiore o superiore ad 80 milioni di lire.

Il successivo terzo comma dell'articolo 32 citato ha previsto l'esclusione dagli incrementi, di cui al comma 2, fra gli altri, degli alloggi in godimento alle associazioni e fondazioni con finalità culturali, sociali, sportive, assistenziali e religiose senza fini di lucro, individuate con apposito decreto del ministeriale.

In ordine al concetto di uso abitativo da attribuire ai beni di che trattasi, locati alle organizzazioni senza fini di lucro, il Consiglio di Stato (con parere n. 651 del 20 giugno 1995) ha rilevato che trattandosi di « persone giuridiche » (o comunque di « centri di imputazione collettivi »), esso dovrà intendersi come l'uso del bene quale sede sociale o quale spazio necessario o indispensabile per il perseguimento delle finalità istituzionali.

Con successivi interventi legislativi sono state apportate sostanziali modifiche alla disciplina recata dal citato articolo 32 della legge n. 724 del 1994.

In particolare, l'articolo 5, commi 6 e 7, della legge 29 novembre 1995, n. 507 (che ha convertito con modificazioni il decreto-legge 2 ottobre 1995, n. 415) ha introdotto un temperamento dell'automatismo applicativo delle maggiorazioni in questione.

Invero, la nuova disposizione normativa nel prevedere la corresponsione degli im-

porti dei canoni di locazione dovuti per l'anno 1995 in due soluzioni (la prima che contempla il versamento del canone dovuto per il 1994 entro il 30 giugno 1995, la seconda che prevede il versamento entro il 31 ottobre 1995 di una seconda rata a saldo) ha stabilito che il valore globale del canone complessivamente dovuto non può comunque essere superiore alla media dei prezzi di libero mercato.

In tale ambito normativo si colloca il decreto del Ministro delle finanze 1° febbraio 1996, predisposto sulla base delle informazioni fornite dalle Sezioni Staccate delle Direzioni Compartimentali del Territorio circa le sedi delle associazioni con finalità culturali sociali, sportive, assistenziali e religiose senza fini di lucro che risultino concessionarie o locatarie di beni demaniali e patrimoniali dello Stato destinati ad uso abitativo.

In merito al rilievo concernente la dichiarata « discriminazione » ai danni di alcune associazioni escluse dal decreto ministeriale citato, si osserva che i competenti Uffici del Territorio, nell'individuazione delle organizzazioni destinatarie del beneficio, hanno adottato un'interpretazione restrittiva della locuzione « uso abitativo » in seguito contraddetta dal citato parere del Consiglio di Stato.

Alla luce di tale parere i predetti Uffici del Territorio hanno ravvisato la sussistenza dei requisiti necessari per l'esclusione dall'incremento del canone in capo alle associazioni citate nella interrogazione.

Conseguentemente, il Dipartimento del Territorio provvederà a predisporre un nuovo decreto ministeriale, integrativo del precedente, nel quale saranno inseriti tutti gli enti e fondazioni non compresi nel provvedimento dell'1 febbraio 1996, previo riscontro del possesso dei requisiti necessari per beneficiare della deroga prevista dal citato articolo 32, comma 3, della legge 23 dicembre 1994, n. 724, in materia di aumenti dei canoni dovuti per le locazioni e concessioni di immobili di proprietà dello Stato.

Il Ministro delle finanze: Visco.

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

un solo quotidiano di partito, « L'Unità », viene offerto ai passeggeri dei voli nazionali dell'Alitalia;

di fatto questo quotidiano è l'organo del PDS —:

perché non sia offerto anche il « Secolo d'Italia » (essendo con « L'Unità » i due soli quotidiani di partito a diffusione nazionale), per rispetto della *par condicio*.

(4-01804)

RISPOSTA. — *Come reso noto dalla Società Alitalia i giornali distribuiti sui voli ai passeggeri, tutte testate a diffusione nazionale, rispecchiano, in termini quantitativi e di tipologia, le richieste del cliente e sono in linea con i dati di diffusione forniti periodicamente dell'Audipress.*

Attualmente oltre L'Unità vengono offerti il Giornale, il Tempo, l'Indipendente ed il Secolo d'Italia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il giorno 14 settembre 1996, fra le ore 10,05 e 10,25 circa, alla stazione centrale di Bologna i passeggeri in sosta, in arrivo o in partenza, hanno potuto ascoltare, diffuso da tutti gli altoparlanti, l'appello ad un « medico di recarsi subito al binario n. 1 » (senza altre più precise indicazioni);

la stazione ferroviaria di Bologna centrale è il nodo più importante di tutto il sistema ferroviario italiano;

un annuncio generico come quello fatto il giorno 14 settembre 1996 o è indice di affanno o di scarsa professionalità di chi lo fa —:

quale ente, in quali giorni ed ore e con quali modalità assicuri un servizio permanente di soccorso medico;

se tale servizio sia assicurato, perché nel giorno e nelle ore indicati il medico di turno non sia accorso dove richiesto in un lasso di tempo così ampio per un intervento quale quello ripetutamente invocato;

se, invece, il servizio permanente non esiste, se non sia il caso che il Governo, guidato da un Presidente fiero di mostrarsi un assiduo utente del treno e della stazione di Bologna, obblighi l'ente ad assicurare un servizio medico permanente almeno nelle ore di maggior traffico di passeggeri;

quale sia il servizio medico assicurato ai dipendenti, dei quali l'interrogante chiede il numero esatto, della stazione centrale di Bologna;

perché tale servizio non provveda anche a rispondere con immediatezza agli appelli di soccorso urgenti per i clienti delle ferrovie dello Stato, senza lasciare l'assolvimento di questo dovere alla casualità della presenza di un medico di passaggio nel più importante nodo ferroviario italiano;

quale, infine, sia stato l'esito seguito all'appello di cui si occupa questa interrogazione. (4-03308)

RISPOSTA. — *Le FS Spa hanno al loro interno una Direzione sanitaria le cui competenze sono da individuarsi nel campo della medicina legale, della medicina del lavoro e del monitoraggio ambientale applicati al lavoro.*

Le competenze di cui sopra sono definite dalla legge n. 210 del 17 maggio 1985 all'articolo 24 « controllo sanitario sul personale dipendente e sull'ambiente di lavoro conformemente al disposto dell'articolo 6 della legge n. 833/78 » nonché dell'Atto di Concessione Ministero dei trasporti/Ferrovie.

Da ciò si desume che non rientra nei compiti d'istituto della Direzione sanitaria FS quello di assistenza sanitaria nei confronti degli utenti del servizio e degli impianti ferroviari, compiti che sono propri del Servizio sanitario nazionale.

Nelle situazioni d'emergenza, in cui è richiesto un pronto e sollecito intervento medico come nell'episodio a cui si fa riferimento nell'interrogazione, la Polizia fer-

roviaria o il titolare della stazione si adoperano per permettere all'utente che ne necessita, di ricorrere all'assistenza delle strutture sanitarie pubbliche.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SETTIMI. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:

l'ufficio postale di Pavona, frazione di Albano Laziale, sarebbe sul punto di essere chiuso su richiesta della Usl Roma H per mancata ottemperanza alle direttive della stessa Usl;

stando ad indiscrezioni di stampa, l'ente Poste non avrebbe intenzione di procedere alla riapertura di detto ufficio;

fra i cittadini della zona è vivo il sentimento di protesta;

l'ufficio postale di Pavona di Albano Laziale serve i circa settemila cittadini della frazione;

le zone limitrofe a Pavona di Albano sono solite servirsi dell'ufficio postale in questione;

nella ipotesi che l'ufficio postale non venga riaperto notevoli disagi verrebbero arrecati agli utenti della zona di Pavona —:

quali provvedimenti intenda adottare per far sì che si proceda alla immediata realizzazione dei lavori necessari al fine di impedire che oltre settemila persone restino prive di ufficio postale. (4-08159)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che l'ente Poste Italiane — interessato in merito a quanto rappresentato dalla S.V. on.le nell'atto parlamentare in esame — ha comunicato che i locali presso cui è ubicata l'agenzia postale di Pavona stazione sono stati dichiarati inidonei ad ospitare i servizi p.t. dalla A.S.L. RMH, a causa della carenza di misure di sicurezza e di igiene ivi riscontrate.

Il medesimo ente ha provveduto all'esecuzione di alcuni interventi al fine di eliminare le violazioni contestate ma, a causa

delle ridotte dimensioni dell'agenzia in parola, non è stato possibile eseguire tutte le opere necessarie.

È stata, pertanto, chiesta una proroga di sei mesi per ricercare locali idonei in cui trasferire l'ufficio, ma i tentativi esperiti in tal senso non hanno avuto esito positivo.

Di conseguenza l'unica soluzione possibile è apparsa la ristrutturazione e l'ampliamento della sede già occupata.

Tuttavia, poiché la limitata superficie a disposizione non consentiva l'esecuzione delle opere necessarie continuando ad espletare i servizi di istituto, l'ente è stato costretto a procedere alla chiusura dell'ufficio dal 3 marzo 1997.

Non di meno, a fronte delle proteste dell'utenza interessata che insistentemente ha richiesto l'apertura dell'ufficio, la filiale di Roma ha organizzato l'effettuazione del servizio in modo tale da consentire la contemporanea esecuzione dei lavori.

L'agenzia di cui trattasi è, comunque, stata riaperta al pubblico con tutti i servizi pienamente e regolarmente funzionanti, dal 23 maggio 1997.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

SINISCALCHI. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che l'unità operativa di salute mentale del distretto 51 della Asl 1 di Napoli presenta da tempo una serie di problemi che penalizzano di fatto l'attività di tale struttura operativa;

i locali a disposizione dell'unità operativa sono totalmente insufficienti e tale carenza determina sovraffollamento ai limiti della vivibilità, lunghe spasmodiche attese da parte dei medici e dei pazienti per effettuare le visite, che, spesso, avvengono in luoghi occasionali e di passaggio, certamente inadeguati;

la preoccupante assenza dei mezzi di trasporto per il servizio territoriale di attività domiciliare comporta una pesante penalizzazione per quella parte dell'utenza

che, causa della particolare gravità della patologia, non può autonomamente recarsi presso l'unità operativa —:

quali provvedimenti il Ministro interrogato intenda adottare al fine di far cessare tali pericolose carenze strutturali, che rischiano di frustare irreparabilmente l'attività e l'impegno del personale medico e paramedico e di danneggiare pesantemente tutti i pazienti che fruiscono dell'unità operativa. (4-01828)

RISPOSTA. — Sullo specifico problema prospettato con l'atto parlamentare in esame, questo Ministero deve rispondere, necessariamente, in base agli elementi di valutazione di competenza regionale, acquisiti attraverso il Commissariato del Governo nella Regione Campania.

Si è appreso, al riguardo, che tutti i problemi relativi alla insufficienza dei locali del distretto 51 della A.S.L. 1 di Napoli, in cui si svolgeva l'attività operativa di salute mentale, risultano ora superati, poiché, da notizie fornite dalla Direzione Sanitaria della Azienda, risulta che, con deliberazione n. 143 del 24 gennaio 1997, sia stato disposto il trasferimento della Unità Operativa di Salute Mentale nei locali del complesso Ospedaliero « Gesù e Maria » a decorrere dal primo febbraio 1997.

Il Ministro della sanità: Bindi.

SOAVE, MASSA, CHIAMPARINÒ e CAMBURSANO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

in data 1° ottobre 1996, i passeggeri del volo Alitalia in partenza da Torino per Roma delle ore 12,30, sono stati trasportati a Genova in autobus per essere imbarcati per Roma;

ciò ha comportato grande disagio e fatto ritardare di due ore e mezzo l'arrivo nella capitale;

la giustificazione di tale decisione è stata che, avendo i lavori della pista provocato la messa fuori uso delle luci di

segnalazione ed essendo contemporaneamente fuori uso il dispositivo che permette la discesa guidata, l'aeromobile adibito al trasporto non era atterrato a Torino, causa la non perfetta visibilità, ed era stato dirottato a Genova;

esiste in Piemonte altro aeroporto, quello di Cuneo-Levaldigi, pienamente funzionante e idoneo allo scalo dell'aeromobile in oggetto, e distante soli cinquanta-cinque minuti di auto dall'aeroporto di Caselle;

tale aeroporto è costato all'erario e alle comunità locali decine di miliardi;

la discesa a Cuneo-Levaldigi dell'aeromobile interessato avrebbe fatto risparmiare un'ora e mezza circa sia ai passeggeri dirottati su Genova in arrivo che a quelli dirottati su Genova in partenza —:

quali siano le ragioni che abbiano indotto i responsabili del volo a così assurdo comportamento;

per quali ragioni si continui a osteggiare un aeroporto piemontese che potrebbe agevolmente integrare, in particolari condizioni, la funzione di Caselle;

di chi sia la responsabilità di tali cervellotici, antieconomici e inspiegabili comportamenti. (4-03828)

RISPOSTA. — Tutte le Compagnie aeree indicano nel piano di volo, un aeroporto alternativo da utilizzare qualora le condizioni meteorologiche o altri fattori rendano impossibile il raggiungimento dello scalo previsto.

Nell'individuazione dell'aeroporto alternativo le compagnie prendono in considerazione sia l'idoneità tecnico-operativa dello scalo (piste, categoria antincendio, sistema I.L.S.) sia l'esistenza di strutture in grado di offrire adeguati servizi di assistenza ai passeggeri.

Sulle basi di tali considerazioni la società Alitalia nella scelta dell'aeroporto alternativo di Torino-Caselle, ha ritenuto di

non poter prendere in considerazione lo scalo di Cuneo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il signor Carlo Latini, residente a Palombara Sabina (Roma), ha acquistato nel 1992 negli Stati Uniti un'autovettura Fiat 124 spider telaio 124-CS-2-019791, munita di marmitta catalitica omologata ai sensi delle norme Usa, peraltro più restrittive di quelle europee;

tale autovettura, importata nello stesso anno in Italia, non ha ancora ottenuto l'immatricolazione poiché la motorizzazione civile sostiene che manchi il certificato antinquinamento ai sensi della normativa comunitaria;

secondo la legislazione vigente non è neanche possibile applicare all'autovettura il sistema *retrofit*, in quanto prodotta nel 1982, e cioè prima del 1988, anno limite per l'installazione di questo tipo di dispositivo;

in una risposta del 27 novembre 1996 ad un'analoga interrogazione degli onorevoli Gianfranco Nappi e Roberto Sciacca presentata l'11 luglio 1996 il ministro *pro tempore* Claudio Burlando delinea due diverse fattispecie: una per i « connazionali rimpatriati con il proprio veicolo » per i quali « è sufficiente che esso risponda alle direttive recepite al momento della intestazione del veicolo stesso al nominativo del connazionale », mentre per gli altri cittadini la conformità è relativa « alla data della richiesta » di « targhe e carta di circolazione »;

se quest'ultima linea interpretativa non configuri una lesione del principio di uguaglianza davanti alla legge sancito dall'articolo 3 primo comma della Costituzione e se pertanto non sia più ragionevole adottare per tutti i cittadini il criterio preferenziale ad oggi accordato ai connazionali rimpatriati col proprio veicolo, con-

siderato soprattutto il fatto che scopo della normativa è con tutta evidenza quello di stabilire *standards* rigorosi, nel caso in questione soddisfatti in misura persino maggiore rispetto alle normative europee vigenti non solo al momento dell'intestazione del veicolo ma anche a quello della richiesta. (4-08096)

RISPOSTA. — *La normativa vigente prevede che i veicoli già immatricolati in uno Stato extracomunitario possono ottenere targhe e carte di circolazione nazionali solo se conformi alle direttive CEE recepite nell'ordinamento alla data della richiesta.*

Tali direttive sono individuate dall'amministrazione che ha rilasciato la carta di circolazione originale o dalla casa costruttrice.

L'unica deroga alla normativa è prevista per i connazionali rimpatriati con il proprio veicolo per i quali è sufficiente che il veicolo risponda alle direttive recepite al momento dell'intestazione del veicolo stesso al nominativo del connazionale.

Con tale deroga si è inteso consentire al connazionale di conservare la disponibilità di un proprio bene al momento del rientro in Italia, tenuto conto del fatto che al momento dell'acquisto era stabilmente residente all'estero e pertanto non in grado di ottenere l'immatricolazione italiana che ha, come presupposto irrinunciabile, la residenza nel nostro Paese.

Diverso è il caso del connazionale che, decidendo di acquistare un veicolo all'estero, è tenuto ad informarsi preventivamente sulle condizioni alle quali deve soddisfare il veicolo per ottenere l'immatricolazione italiana.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

SPINI. — *Ai Ministri dell'interno e per la funzione pubblica e gli affari regionali. — Per sapere:*

quali siano le sue valutazioni in merito alle sperimentazioni del voto elettronico che si svolgeranno in quattro comuni della Val d'Aosta domenica 25 maggio 1997 in occasione del turno elettorale ammini-

strativo di quella regione: si tratta infatti del primo caso del genere in assoluto in Italia;

quali prospettive ci possano essere per estendere questo più corretto, moderno, rapido ed efficiente procedimento ad altre consultazioni elettorali, specie a quelle meno auspicate come i referendum; tale prospettiva fu oggetto di studio e di approfondimento già quando fu costituito al ministero dell'interno il gruppo di lavoro per la tutela della regolarità del voto e tale attività fu oggetto di attenzione e di audizioni anche da parte degli organi competenti della Camera dei deputati. (4-10296)

RISPOSTA. — *Le consultazioni svoltesi il 25 maggio scorso nella regione Valle d'Aosta con l'utilizzazione — per la prima volta in Italia — di apparecchiature elettroniche, riguardavano l'elezione del sindaco, del vice sindaco e dei consiglieri nei comuni di Arnad, Issime, La Salle e Valsavaranche.*

L'esperimento ha avuto luogo nell'ambito del progetto « Carta del cittadino », avviato e finanziato dal Dipartimento della Funzione Pubblica nella suddetta Regione Autonoma. Tale strumento, contenente tutte le notizie identificative, anagrafiche, sanitarie, ecc., del cittadino, è stato successivamente arricchito — a seguito di intese raggiunte con il Ministero dell'Interno — con le informazioni riguardanti l'indicazione del plesso, del numero della sezione elettorale, del numero di iscrizione nelle liste elettorali e del titolo al voto.

Il test elettorale ha interessato, nel complesso, n. 7 sezioni elettorali, per un corpo elettorale pari a 3.155 elettori.

Le risultanze dell'esperimento possono, in linea di massima, considerarsi più che soddisfacenti. Innanzitutto, i risultati ufficiali sono stati resi noti entro brevissimo tempo. Nei comuni di Issime e di Valsavaranche (con una unica sezione elettorale) le operazioni di scrutinio e le conseguenti proclamazioni sono terminate alle ore 22,30, mentre nei comuni di La Salle e di Arnad (con più sezioni elettorali) le operazioni suddette si sono concluse alle ore 24 circa, in quanto al riepilogo dei voti, al riparto dei

seggi tra le liste concorrenti ed alle proclamazioni ha dovuto provvedere l'Adunanza dei Presidenti di seggio.

Anche sotto il profilo dell'impressione sul corpo elettorale, i risultati conseguiti possono considerarsi positivamente. La quasi totalità degli elettori interessati, infatti, si è pronunciata favorevolmente all'uso delle apparecchiature elettroniche, in relazione alla semplicità delle modalità di espressione del voto di lista e del voto di preferenza (touch screen).

Lo si rileva dall'affluenza alle urne, che ha fatto registrare un dato complessivo dell'81,5 per cento, con punte pari al 90,7 per cento nel comune di Issime.

È mancata, in sede di scrutinio, qualsiasi contestazione sulla regolarità del voto, non accettando il sistema voti espressi in difformità dalle previsioni normative.

Quanto alla prospettiva di una generale estensione delle procedure elettroniche a tutti i tipi di consultazione, il Governo è da tempo particolarmente attento alle concrete possibilità di introdurre un siffatto sistema, che sembra raccomandarsi non solo per la rapidità di svolgimento delle operazioni di voto e di scrutinio, ma anche, e soprattutto, quale mezzo indispensabile per conseguire, in massimo grado, sicurezza, regolarità e trasparenza delle operazioni di voto.

Nelle passate legislature sono stati presentati appositi disegni e proposte di legge per l'applicazione delle nuove tecnologie limitatamente alla sola fase dello scrutinio, o estesa anche alle operazioni di votazione.

La Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati, per poter esprimere un parere sull'introduzione delle anzidette procedure, affido a ditte specializzate apposito studio circa l'applicabilità del supporto informatico nelle operazioni elettorali.

Nel corso dell'indagine conoscitiva emerse l'orientamento di concentrare la scelta sulla possibilità di automazione delle sole operazioni di scrutinio, nel timore che l'espressione del voto elettronico potesse indurre l'elettore ad una disaffezione dal voto. Esiste, in effetti, la possibilità che la novità venga accolta con diffidenza, anche in relazione alla difficoltà di usare un'apparecchiatura certamente sofisticata, quale sa-

rebbe sicuramente quella da adottare per consentire l'espressione di voti di lista e di preferenza nei diversi modi previsti dalla vigente normativa.

Dalle conclusioni cui è pervenuta la commissione parlamentare sembra che ad una soluzione della complessa questione possa addivenirsi attraverso una fase preliminare di studio e di ricerca — da affidare al Ministero dell'Interno — per verificare le effettive possibilità, anche sotto il profilo della compatibilità finanziaria, di utilizzazione delle nuove tecnologie nelle sole operazioni elettorali di scrutinio.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

STANISCI, ROTUNDO e MALAGNINO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

Brindisi è sede di uno dei quattro centri di assistenza al volo esistenti in Italia;

esso riveste una notevole importanza in quanto controlla tutti gli aeromobili che transitano, decollano, e atterrano all'interno di un'area che comprende Ancona, Potenza, Crotone e Corfù;

tre anni fa il centro in questione è stato dotato di un'infrastruttura e di apparati tecnici all'avanguardia consentendo il controllo radio-radar attraverso anche sistemi satellitari;

per questo investimento sono stati spesi 80 miliardi essenziali, si presuppone, per lo sviluppo dell'assistenza al volo e per il Crav di Brindisi;

il centro, pur essendo importante e all'avanguardia per ben quattordici anni non ha avuto un dirigente stabile;

nel mese di luglio del 1996 è stato disposto, dal direttore generale dell'ente di assistenza al volo, l'invio al Crav di Brindisi di un dirigente che conserva l'incarico presso la sede centrale, e per la titolarità del doppio incarico rivestito, l'Enav deve erogare il trattamento di missione;

il Crav di Brindisi merita attenzione e la direzione centrale deve farsi promotrice di iniziative che tendono alla valorizzazione delle risorse investite e non allo spreco, dotando il centro, una volta per tutte, di un dirigente che abbia due requisiti essenziali, la competenza e la stabilità —:

quali iniziative urgenti intenda adottare per colmare una grave carenza provvedendo tempestivamente alla nomina di un dirigente che resti al Crav di Brindisi per un non breve periodo. (4-03864)

RISPOSTA. — A seguito della nuova configurazione giuridica in ente pubblico economico, l'Ente nazionale di assistenza al volo ha provveduto ad una verifica complessiva della struttura centrale e di quella periferica, finalizzata alla ridefinizione in termini di massima funzionalità ed efficacia dell'assetto aziendale.

Il Consiglio di amministrazione ha già provveduto alla elaborazione della nuova consistenza organica di tutto il personale non solo dirigente, che rimane però subordinata alla definitiva approvazione della statuto dell'Ente nazionale di assistenza al volo, in corso di predisposizione.

Il nuovo assetto potrà consentire una migliore utilizzazione delle tecnologie operative e di gestione del traffico aereo di tutte le strutture, compresa quella brindisina.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

STORACE. — Ai Ministri dell'interno e della sanità. — Per sapere quali iniziative si intendano intraprendere per il risanamento della struttura fatiscente ed inutilizzata, già adibita ad ospedale geriatrico e per trapianti di organi, sita a Roma, in via Bartolomea Capitanio, angolo via della Marcigliana, nella zona della borgata Cinquina. (4-03945)

RISPOSTA. — Il Direttore Generale dell'Azienda Sanitaria Locale RM/A ha comunicato che con deliberazione n. 3336 del 6 dicembre 1995 veniva disposta la riconver-

sione in R.S.A. (Residenza Sanitaria Assistenziale) dell'ex Ospedale di Lungodegenza Femminile « Bufalotta » ai sensi della Circolare della Regione Lazio n. 47 del 12 dicembre 1994.

Il 9 dicembre successivo la stessa ASL trasmetteva all'Assessorato regionale alla Salvaguardia e Cura della Salute la deliberazione e gli atti progettuali ad essa correlati.

Allo stato attuale la Regione Lazio sta completando l'iter autorizzatorio della riconversione.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

STORACE. — *Ai Ministri dell'interno, dei beni culturali e ambientali, dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.*
— Per sapere — premesso che:

la situazione generale della viabilità nella città di Roma ha raggiunto gravi livelli di degrado, tali da porre a repentaglio la salute e la stessa incolumità dei cittadini, la salubrità ambientale e lo sviluppo delle attività produttive;

a titolo puramente esemplificativo si fa presente che:

1) il parcheggio realizzato nel 1983 dal comune di Roma in un'area sita tra via delle Fornaci Vecchia e via delle Fornaci Nuova è insufficiente a smaltire l'afflusso dei *pullman*;

2) tale afflusso e le conseguenti manovre dei *pullman* diretti al parcheggio, nonché la sosta di quelli in soprannumero sulla sede stradale, determina un crescente degrado di via delle Fornaci con i relativi disagi per i suoi abitanti;

3) la zona di via delle Fornaci è sottoposta alla tutela culturale e da vincolo panoramico (decreto ministeriale del 30 maggio 1961, ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497);

4) al chilometro 7.500 della via Aurelia, nelle vicinanze dello svincolo del grande raccordo anulare, è situata la omonima Stazione delle ferrovie dello Stato

che è dotata di un ampio parcheggio idoneo a consentire sia la sosta che lo smaltimento del traffico dei *pullman* turistici;

5) l'istituzione di un servizio di navetta ferroviaria consentirebbe di raggiungere la stazione Roma San Pietro in pochi minuti e lo stesso treno urbano potrebbe proseguire fino alla stazione Ostiense;

6) tale semplice proposta, avanzata dalla circoscrizione XVIII di Roma con la risoluzione n. 30 del 13 giugno 1994, era stata favorevolmente accolta sia dalle ferrovie dello Stato, che avevano dato anche la disponibilità ad istituire il nuovo servizio fin dal maggio 1995, che dal comune di Roma che aveva inserito il nuovo collegamento ferroviario stazione Aurelia - San Pietro - Ostiense nella sua Agenda per i trasporti;

7) dopo numerosi incontri tra i tecnici delle ferrovie di Stato, del comune e dell'Anas, si è giunti alla riunione dell'11 gennaio 1995, nella quale è stato approvato il progetto di massima dell'intervento;

8) l'atteggiamento inspiegabile del comune di Roma impedisce, di fatto, di dare inizio ai lavori e tale ritardo ingiustificato sta attualmente penalizzando il quartiere Aurelio e, quindi una vasta zona di Roma;

è al riguardo di tutta evidenza l'inerzia e l'inefficienza delle autorità locali, che non risultano abbiano assunto allo stato attuale fattive iniziative per risolvere i problemi sopra segnalati e che anni sembrano colpevolmente inerti di fronte all'esigenza di tutelare gli interessi generali sopra evidenziati —;

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione sopra esposta e per quali ragioni non è stato ritenuto necessario e non si è proceduto ad intervenire adeguatamente per risolvere tale situazione;

come intendano far fronte all'inerzia ed inefficienza delle autorità locali riguardo al problema sopra esposto;

quali iniziative intenda assumere per far chiarezza sulla vicenda e quali provvedimenti verranno assunti per impedire che tali incresciosi episodi abbiano a ripetersi;

se non ritengano che gli organi preposti all'amministrazione del comune abbiano, con la loro palese inerzia, violato ripetutamente precisi obblighi di legge;

in caso positivo, quali conseguenti misure intenda adottare in proposito;

se non ritengano urgente intraprendere tutte le iniziative necessarie affinché le ferrovie dello Stato e l'Anas stipulino l'accordo di programma con il comune di Roma per dare inizio finalmente ai lavori. (4-04961)

RISPOSTA. — *Dagli elementi acquisiti risulta che nella riunione tecnico operativa tenutasi presso il Comune di Roma l'11 gennaio 1995 e ricordata dalla S.V. vennero definiti soltanto alcuni adeguamenti, ancora da realizzare, del progetto di massima del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione ferroviaria Aurelia.*

Solo di recente è stato redatto un progetto definitivo, sul quale è stata avviata una procedura di approvazione. L'istruttoria avrebbe messo in luce la necessità di procedere ad una pur limitata variante urbanistica per la realizzazione della viabilità e di disporre almeno di uno schema progettuale dell'intervento complessivo, in relazione al quale quello attualmente disponibile rappresenta soltanto una prima fase funzionale. La F.S. S.p.A. ha fornito assicurazione sulla fattibilità del servizio di navetta Aurelia-S. Pietro-Ostiense, pur facendo presenti possibili limitazioni tra S. Pietro e Ostiense in relazione alla costruzione del quarto binario a Quattro Venti.

Nelle more della definizione del progetto, l'amministrazione comunale ha effettuato le necessarie verifiche su eventuali ripartizioni economiche che, per la natura dell'opera, sono risultate a totale carico della F.S. S.p.A.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri dell'interno, del lavoro e della previdenza sociale e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in data 6 novembre 1996, con protocollo 160/96, la ex Cignal (ora Ugl) trasmetteva al Ministro dell'interno e al sottosegretario all'interno una lettera relativa all'arruolamento Aspiranti allievi vigili volontari;

nella lettera si legge testualmente che « ancora a tutt'oggi non è pervenuta alcuna nota di riscontro alla richiesta di incontro Cignal n. 101 del 10 agosto 1996 per la discutibilissima trasparenza della circolare ministeriale n. 23 del 31 luglio 1996 concernente i criteri di selezione degli aspiranti allievi vigili volontari »;

« le innumerevoli "raccomandazioni" che continuano a pervenire in forma anonima — se veritiere — portano ad ipotizzare il prosieguo di tale "traffico" e, per di più, nella fattispecie, da parte di alcuni comandanti provinciale ed ispettori antincendi con la presunta compiacenza del servizio ginnico sportivo e del servizio reclutamento e formazione professionale e interventi assistenziali — divisione terza » —:

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione sopra esposta;

se non ritengano urgente intervenire al fine di accertare se corrisponda a verità quanto sopra menzionato e, in caso affermativo, quali iniziative intendano adottare per far chiarezza sulla vicenda e quali provvedimenti intenda adottare per impedire che tali incresciosi episodi abbiano a ripetersi. (4-07836)

RISPOSTA. — *Si fa presente che in esito alla richiesta di incontro avanzata dalla ex CIGNAL con nota 10 agosto 1996 n.101 in data 19 settembre i funzionari della Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendi ricevevano il segretario della predetta O.S. al quale venivano forniti, in un incontro durato circa 2 ore, i chiarimenti richiesti in merito alla circolare*

n. 23 del 31 luglio 1996, che disciplina i criteri di selezione degli aspiranti allievi vigili volontari.

Tale incontro avvenne a mero titolo collaborativo tenuto conto che la materia oggetto della circolare in questione non rientra tra quelle per le quali ai sensi del C.C.N.L. sussiste un simile obbligo a carico dell'Amministrazione.

Per altro si precisa al riguardo che la bozza della stessa circolare era stata inviata a tutte le Organizzazioni Sindacali, tra cui ovviamente la già CISNAL, in data 27 maggio e 25 giugno, senza che nulla venisse obiettato al riguardo dalla O.S. medesima.

In ordine al secondo punto, concernente presunte « raccomandazioni in forma anonima » e altrettanti presunti "traffici", si fa presente che il reclutamento dei vigili volontari ausiliari avviene sulla base di graduatorie provinciali elaborate attribuendo un punteggio all'efficienza fisica, al possesso di una specializzazione professionale e al titolo di studio. Tali graduatorie sono ovviamente pubbliche e quindi facilmente verificabili e controllabili, con la conseguente impossibilità di operare valutazioni improntate a favoritismi personali.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

STORACE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, del lavoro e della previdenza sociale e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

in data 22 agosto 1996, con protocollo 111/96, la ex Cisnal (ora Ugl) inviava al Ministro dell'interno una lettera relativa all'inserimento delle Commissioni ministeriali;

nella lettera si legge testualmente che « considerato che la Cisnal risulta tra le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro 1994-1997, questa federazione nazionale Cisnal-Vigili del fuoco chiede a codesta amministrazione che voglia garantire nel concreto la *par condicio* tra tutte le organizzazioni sindacali e, di conseguenza, chiede di essere iscritta con urgenza in

tutte quelle commissioni ministeriali di cui fanno parte da tempo le altre organizzazioni sindacali e di cui la scrivente è rimasta finora esclusa senza fondata ragione, fra cui: commissione casi particolari; commissione vestiario; commissione Villaggio Santa Barbara, eccetera »;

è al riguardo di tutta evidenza l'inerzia e l'inefficienza degli organi preposti, che non risultano abbiano assunto allo stato attuale fattive iniziative per risolvere il problema sopra esposto e che anzi sembrano colpevolmente inerti di fronte all'esigenza di tutelare gli interessi generali sopra evidenziati —:

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione sopra esposta;

se non ritengano urgente intervenire al fine di conoscere i motivi per i quali la Cisnal (ora Ugl) Vigili del fuoco sia rimasta esclusa senza fondata ragione da tutte quelle commissioni ministeriali di cui fanno parte le altre organizzazioni sindacali;

se non ritengano che si configurino al riguardo comportamenti tali da determinare disparità di trattamento nei confronti di alcune organizzazioni sindacali e, in caso affermativo, quali conseguenti, dovrose iniziative intendano assumere al riguardo;

se tale esclusione sia la conseguente prova di una chiara volontà politica, volta solamente non solo ad escludere l'Ugl, con lo scopo evidente di soddisfare particolari esigenze clientelari da parte delle altre organizzazioni sindacali, in spregio alle più elementari regole e norme di trasparenza e di uguaglianza;

quali iniziative intendano adottare per far chiarezza sulla vicenda e quali provvedimenti si intendano assumere per impedire che tali incresciosi episodi abbiano a ripetersi. (4-07875)

RISPOSTA. — Le modalità di partecipazione delle Organizzazioni Sindacali di categoria dei Vigili del Fuoco alle commissioni

o ai comitati istituiti presso la Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendi, sono determinate dalle normative istitutive dei singoli organismi che prevedono l'inclusione, nelle Commissioni indicate nell'atto ispettivo, di quattro soli rappresentanti del personale, uno per ciascuna delle quattro organizzazioni di categoria più rappresentative, che abbiano, cioè, la maggiore quantità di dipendenti iscritti.

Al momento, il Sindacato UGL (ex CISNAL) dei Vigili del Fuoco non figura tra le prime quattro organizzazioni di categoria essendo stato superato, molto nettamente, da CIGL, CISL, RDB e UIL.

Ne consegue, quindi, che la UGL non ha attualmente alcun titolo giuridico ad essere inclusa negli organismi in questione, né a ciò può ovviare l'aver sottoscritto il contratto di categoria, non costituendo questo un elemento di legittimazione.

La mancata presenza della UGL negli organismi amministrativi è quindi assolutamente fondata e l'eventuale pretermisione di uno dei quattro Sindacati citati a favore della UGL configurerebbe una forma di comportamento antisindacale dell'Amministrazione.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

STORACE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

il 10 marzo 1997 si riunirà a Ginevra la commissione per i diritti dell'uomo delle Nazioni Unite;

in quella sede si affronteranno numerosi casi di violazioni dei diritti fondamentali dell'uomo perpetrati in tutto il mondo e fra essi, finalmente, anche il caso del Tibet, invaso nel 1949 dalla Cina Popolare e il cui popolo è stato sottoposto, nel corso di questi ultimi cinquanta anni al genocidio fisico e culturale;

alcuni governi continuano però ad ostacolare l'approvazione di una risoluzione di condanna della Cina popolare nell'ambito di tale commissione, proposta

informalmente dagli Stati Uniti d'America alle nazioni dell'Unione europea;

tra questi paesi, stando a quanto riferisce l'agenzia *France Press* del 25 gennaio 1997, sembrerebbe esserci anche l'Italia;

tale posizione, se veritiera, sarebbe in palese contraddizione con la tradizionale politica estera del nostro paese in difesa della democrazia, dell'autodeterminazione nazionale e dell'identità culturale dei popoli —:

se non ritengano opportuno intervenire al fine di verificare se corrisponde a verità quanto sopra esposto e, in caso affermativo, quali siano le motivazioni che hanno spinto il Governo italiano a prendere una simile posizione. (4-08213)

RISPOSTA. — In merito a quanto segnalato dall'onorevole interrogante si fa presente che l'Italia ha appoggiato la presentazione da parte europea di un progetto di risoluzione sui diritti dell'uomo in Cina in occasione della riunione della Commissione dei Diritti dell'Uomo, svolgendo anche a tal fine lo scorso anno, durante il proprio semestre di presidenza dell'Unione, un ruolo speciale di impulso. L'Unione Europea per sei anni consecutivi, dopo i fatti di Tienamen, ha presentato in quella sede un progetto di risoluzione sui diritti dell'uomo in Cina senza peraltro ottenerne una sua adozione: il Governo cinese è infatti costantemente riuscito a far approvare una mozione di carattere procedurale che ha impedito il voto del progetto europeo.

Quest'anno, in occasione della 53ª sessione della Commissione tra i Quindici, non si è manifestato un consenso sulla ripresentazione del progetto di risoluzione dell'Unione Europea. Inoltre anche all'esterno dell'Unione Europea è andato ancor più affievolendosi il fronte dei tradizionali copresentatori del progetto di risoluzione. Ciononostante la Danimarca si è fatta presentatrice a titolo nazionale di un suo progetto di risoluzione sui diritti dell'uomo in Cina.

L'Italia ha votato contro la mozione procedurale, presentata anche quest'anno

dalla Cina, il cui accoglimento da parte della maggioranza dei membri della Commissione ha peraltro precluso l'adozione del progetto danese.

In tali circostanze, l'Italia proseguirà la ricerca di risultati concreti in materia di salvaguardia dei diritti dell'uomo in Cina. Nel frattempo essa non mancherà di utilizzare appieno lo strumento dei rapporti bilaterali ritenendo opportuno ricercare nei limiti del possibile — anche nel quadro di una collaborazione e di progetti mirati in settori specifici, ma significativi — progressi concreti in tema di diritti umani in Cina e non restringendo il campo della sua azione ad obiettivi di tipo meramente declaratorio.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Patrizia Toia

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

le numerose sollecitazioni per segnalare i problemi che investono le aziende di autotrasporto e l'utenza privata della provincia di Como e Lecco, legate alle disfunzioni dell'ufficio provinciale della Motorizzazione civile, non hanno sortito alcun effetto e permane una situazione di grave disagio, così come emerge anche dall'elenco di problematiche evidenziate dalle associazioni provinciali degli autotrasporti FITA/CNA, FAI e Confartigianato trasporti;

da quale elenco emergono:

a) l'impossibilità di comunicazione telefonica con gli uffici, causata dal mancato funzionamento del centralino nonostante le sei linee disponibili;

b) gli orari di apertura e di funzionamento degli uffici nonché la difficoltà di individuazione, da parte degli utenti, degli sportelli cui rivolgersi per l'espletamento delle varie pratiche comportano estenuanti attese ed inutili perdite di tempo;

c) mancata applicazione della legge n. 241 del 1990 sulla trasparenza, in quanto non viene comunicato all'utente il

responsabile del procedimento, né viene rilasciata ricevuta per le varie istanze presentate;

d) l'atteggiamento poco disponibile, e a volte persecutorio, tenuto dal personale in sede di effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli ha spinto molte aziende ad utilizzare altri uffici provinciali per l'effettuazione di tali periodiche operazioni;

e) inoltre, l'organizzazione delle operazioni di revisione, nel caso in cui la visita di revisione di un veicolo commerciale abbia avuto esito sfavorevole e pertanto tale visita debba essere ripetuta, è tale che detta ripetizione non può avvenire prima che sia decorsa almeno una settimana; ciò provoca danni irrimediabili all'attività delle imprese, se tiene conto del fatto che le carenze ravvisate sui veicoli che hanno provocato la loro sospensione dalla circolazione a seguito del mancato superamento della visita di revisione possono essere anche di lievissima entità e rimediabili nel giro di poche ore, anche questo caso, considerato che uffici della Motorizzazione civile di province limitrofe operano con tempi molto rapidi, e quindi riescono ad effettuare le operazioni ripetute anche entro le ventiquattro ore, le imprese di autotrasporto stanno rivolgendosi con sempre più frequenza in altre sedi per l'effettuazione di tali operazioni;

f) l'effettuazione degli esami per il rilascio dei patentini ADR con orari e modalità tali da scoraggiare buona parte dei candidati, i quali si rivolgono, anche in questo caso ad altre sedi —:

quali iniziative intenda assumere al fine di rendere l'ufficio provinciale Motorizzazione civile di Como e Lecco adeguato alle esigenze dell'imprenditoria e dell'utenza privata, ponendo fine a disfunzioni e disagi generate non esclusivamente da carenze strutturali. (4-03455)

RISPOSTA. — *L'Ufficio provinciale MCTC di Como rappresenta a tutt'oggi il polo di riferimento per tutte le operazioni automo-*

bilistiche, in quanto a Lecco, provincia di recente istituzione, opera al momento un solo sportello.

Per i disagi lamentati in ordine alla difficoltà di comunicare telefonicamente con gli Uffici si è provveduto a richiedere alla Telecom l'istallazione di un centralino che permetta di comunicare con qualsiasi funzionario, sostituendo quello esistente basato su sei linee con selezione automatica che risultano insufficienti, in special modo, nelle ore di punta.

L'orario di apertura al pubblico di detto Ufficio si svolge su cinque giorni alla settimana (dal lunedì al venerdì) dalle ore 8.30 alle ore 11.30, con apertura pomeridiana dalle ore 14.45 alle ore 16.00 di martedì e giovedì.

Le attese estenuanti sono soltanto episodiche e non di prassi, causate da imminenti scadenze per particolari adempimenti richiesti dall'utenza a fronte della cronica carenza di personale.

La legge n. 241/90 viene scrupolosamente applicata e rispettata, infatti all'ingresso dell'Ufficio è affisso l'organigramma che permette di identificare tutto il personale che opera nei vari settori. Su richiesta degli interessati, sono rilasciate copie delle istanze presentate, debitamente vistate e protocollate. Va evidenziato, al riguardo che gli uffici operano prevalentemente su istanze presentate su appositi moduli, per cui la ricevuta, a seconda dei casi, è costituita dal rilascio di carte di circolazione provvisorie o di fogli rosa provvisori, ai sensi di quanto disposto dal Codice della strada.

Le operazioni di revisione dei veicoli sono svolte con professionalità e forte senso di responsabilità da parte dei funzionari, che hanno come unico obiettivo quello della sicurezza sulle strade.

È, infatti, noto a tutti che una notevole percentuale degli incidenti stradali è da attribuirsi alla cattiva o inesistente manutenzione delle autovetture.

Le revisioni di veicoli sospesi dalla circolazione avvengono entro tempi brevissimi che non superano i cinque giorni; non vengono effettuate a « turno operativo » già

noto onde evitare il solo dubbio sulla trasparenza delle operazioni.

Il sistema della programmazione informatizzata della seduta è stato adottato proprio per contribuire alla trasparenza delle operazioni.

Infine, lo svolgimento degli esami ADR avviene in orario d'ufficio (solitamente la mattina) e si sostanzia in una prova scritta della durata di due ore. L'elaborato viene, subito dopo, letto e corretto alla presenza dei rappresentanti dell'ente competente alla formazione professionale. Attualmente, le suddette prove non possono essere espletate di sabato, come richiesto dall'utenza, per l'indisponibilità di funzionari-ingegneri ad effettuare lavoro straordinario in quella giornata.

Si prevede, però, che il problema sarà superato a seguito dell'assegnazione presso l'Ufficio in oggetto di un altro funzionario-ingegnere.

Non pare invece accettabile la proposta dello svolgimento in forma orale degli esami ADR, come accadeva in passato, in quanto hanno dato esiti incerti e discutibili tanto da spingere gli stessi centri di fondazione a chiedere l'adozione della prova scritta.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

TABORELLI. — Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa risulta il proposito dell'ente Poste di chiudere ben quarantacinque uffici postali nelle province di Como e di Lecco;

tale proposito ha suscitato un vivissimo allarme nella popolazione locale, che rischia di vedersi privata di un servizio fondamentale, stante la grave difficoltà, soprattutto per gli anziani, di raggiungere altri uffici postali situati comunque a notevole distanza, spesso in zone montuose;

gran parte di questi uffici postali, pur essendo siti in piccole località, fanno registrare significativi volumi di traffico —

se i propositi esposti in premessa corrispondano al vero;

se non ritenga opportuno riconsiderare una decisione che crea gravi disagi ai cittadini e che sembra basarsi sul solo criterio della popolazione residente, che naturalmente penalizza soprattutto province come quelle di Como e di Lecco ed altre aree prealpine del nord, con una popolazione residente molto frazionata.

(4-09117)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 2, comma 23, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 l'ente Poste Italiane ha presentato un « piano di impresa » per gli anni 1997-1990 nel quale vengono prefigurate le alternative possibili per raggiungere l'obiettivo indicato dalla stessa legge, che è quello di arrivare alla trasformazione dell'ente medesimo in società per azioni entro il 1997.*

Tale piano pone come presupposto per il raggiungimento degli obiettivi, la netta separazione tra i contenuti imprenditoriali dell'attività postale e i contenuti sociali propri del servizio pubblico come, del resto, è previsto dalla citata legge n. 662/1996.

Ne discende che l'onere improprio legato allo svolgimento del servizio universale deve essere assunto dalla collettività e, a tale proposito, il piano triennale, nell'indicare i provvedimenti ritenuti necessari al riassetto dell'azienda, prospetta tre diverse ipotesi alternative per raggiungere l'obiettivo finale dell'equilibrio finanziario e la contemporanea efficienza dei servizi.

Le possibilità indicate sono: l'assunzione diretta in via compensativa degli oneri in capo al bilancio dello Stato, un meccanismo di riequilibrio tariffario a favore dell'ente (a parziale compensazione degli oneri in questione) o, infine, il ridimensionamento dell'area di distribuzione finale.

Considerato che il decreto-legge n. 79/1997 ha autorizzato l'ente a rideterminare in aumento le tariffe dei servizi postali e di bancoposta entro il limite massimo del 10 per cento dei proventi, sembra aver implicitamente indicato come percorribile la seconda ipotesi.

Nel suddetto contesto il documento propone una propria maggiore presenza sul mercato ed un'offerta ancora più diversificata di servizi per venire incontro alle esigenze dell'utenza: ne deriva che non rientra nella strategia perseguita dal ripetuto ente la contrazione dei propri punti di esercizio.

Per quanto sopra si può affermare che le notizie riguardanti la presunta volontà di procedere alla chiusura di uffici postali risultano prive di fondamento.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

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

Michele Figliulo, sindaco di Valva (Salerno) ininterrottamente dal 26 giugno 1983 ad oggi, è oggetto di richiesta di rinvio a giudizio da parte del pubblico ministero Anita Mele, che gli addebita una lunga serie di reati commessi a partire dal 22 marzo 1985;

il pubblico ministero, nella richiesta di rinvio a giudizio, ipotizza « innumerevoli reati di abusi e interesse privato in atti d'ufficio, falso ideologico, truffa aggravata [...] al fine di assicurare al Consorzio Cooperative Costruttori di Bologna (Co.Co.Co.) [...] dei lavori di ricostruzione e riparazione degli immobili del centro urbano di Valva e relative opere di urbanizzazione [...] per l'importo originario di lire 16.000.000.000 lievitato a tutt'oggi a lire 55.000.000.000 e ad un ristretto numero di tecnici anche affini ideologicamente al colore politico dell'amministrazione di Valva, indebiti profitti economici a scapito dell'interesse collettivo »;

il rinvio a giudizio è stato chiesto dal pubblico ministero anche per ben nove consiglieri di maggioranza in carica all'epoca, nonché per i membri della commissione aggiudicatrice delle opere oggetto d'indagine, della commissione di alta vigilanza e della commissione di collaudo tecnico-amministrativo in corso d'opera: tra questi, figurano i signori Giovanni Mosca-

tiello, segretario comunale di Valva dal 1° settembre 1983 al maggio 1995, ed Emidio Sansone, funzionario della prefettura di Salerno;

il rinvio a giudizio è stato chiesto anche per coloro che all'epoca dei fatti ricoprivano le cariche di vertice del Consorzio cooperative costruttori (presidente e consiglieri d'amministrazione);

particolarmente grave, tra tutte, appare la posizione del sindaco Michele Figliulo, che, scrive il pubblico ministero, « assume la veste di promotore e capo della presente associazione a delinquere »;

i reati ipotizzati, sostiene il pubblico ministero, venivano commessi non solo in nome di logiche affaristiche, ma anche sulla base di una precisa affinità politico-ideologica: il consorzio illecitamente favorito, infatti, è « aderente all'ente morale "Lega delle Cooperative" ideologicamente affine anzi organo dello stesso partito politico (PCI attuale PDS) al vertice, allora come oggi, degli organi amministrativi del comune di Valva »;

la decisione in merito alle numerose richieste di rinvio a giudizio avanzate dal pubblico ministero doveva essere presa originariamente il 30 ottobre 1996; tale data è stata spostata prima all'11 febbraio 1997 e quindi nuovamente al 28 maggio 1997, ritardando in questo modo di diversi mesi il momento in cui verrà fatta luce sull'operato del sindaco di Valva e sull'intera vicenda —:

quale sia il giudizio del Ministro dell'interno in merito all'intera vicenda;

se, in considerazione delle gravi e ripetute violazioni di legge delle quali viene dato conto nella richiesta di rinvio a giudizio sopra indicata, non ritenga di attivare le procedure previste dalla legge per la rimozione o la sospensione del sindaco di Valva dal suo incarico. (4-08102)

RISPOSTA. — *La vicenda che vede coinvolti il sindaco ed altri amministratori di Valva (SA) per una serie di presunte irregolarità connesse alla esecuzione di lavori*

pubblici è al vaglio preliminare della competente autorità giudicante, dovendo ancora pronunciarsi il G.I.P. del Tribunale di Salerno sulla richiesta di rinvio a giudizio presentata dal Pubblico Ministero.

Essendo il procedimento penale in una fase del tutto iniziale, appare, evidentemente, prematura la formulazione di qualsiasi valutazione. D'altro canto, data la natura dei reati contestati, non si ravvisa l'applicabilità, nei confronti degli imputati che tuttora rivestono cariche pubbliche o elettive, delle misure di rigore previste dalla legge n. 16 del 18.1.1992.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

TARADASH. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

a poche ore dalle consultazioni referendarie risulta, da segnalazioni che provengono da ogni parte d'Italia, che gran parte dei cittadini aventi diritto al voto non hanno ancora ricevuto il certificato elettorale, la cui distribuzione deve effettuarsi a cura dei comuni;

in tal modo viene di fatto falsificato l'esito stesso della consultazione, visto che la validità del referendum, a differenza delle consultazioni elettorali, è soggetta al quorum del cinquanta più uno per cento dei votanti —:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per garantire a tutti i cittadini, in queste ultime ore prima del voto, la possibilità effettiva di esercitare i loro diritti elettorali senza gli ostacoli e i disagi che possono derivare da ritardi o boicottaggi delle burocrazie o delle amministrazioni comunali. (4-10852)

RISPOSTA. — *La distribuzione e consegna dei certificati elettorali agli elettori, in occasione dello svolgimento dei referendum popolari del 15 giugno scorso, è stato effettuato nel pieno rispetto della normativa e non ha presentato ritardi o irregolarità. Il numero dei certificati elettorali non consegnati non si è discostato in misura apprez-*

zabile dai dati registrati in occasione di precedenti tornate referendarie.

Alla chiusura delle operazioni di votazione, la percentuale complessiva dei certificati non consegnati è stata, infatti, del 7,3%, con un incremento di appena l'1,1% rispetto alla consultazione referendaria dell'11 giugno 1995, allorché la percentuale fu del 6,2%.

Occorre, tuttavia, considerare che in quest'ultima occasione, come in quella precedente, sulla formazione dei dati indicati ha inciso in misura assai rilevante l'altissima percentuale dei certificati elettorali non consegnati (*rectius* non ritirati) relativi agli elettori residenti all'estero, che è stata del 4,5% nella consultazione del 15 giugno scorso e del 4,25% in quella del 1995.

Si tratta, naturalmente, di percentuali assolute, riferite, cioè, all'intero corpo elettorale; ciò significa che, a fronte di una percentuale pari al 2,5% di certificati ritirati nella consultazione del 1995, in quella appena conclusasi la percentuale è stata sostanzialmente nulla.

In pratica l'elettorato residente all'estero, benché raggiunto dalle apposite « cartoline-avviso », ha ritenuto di non partecipare, se non in misura minimale, a entrambe le consultazioni.

Depurata dal dato relativo agli elettori residenti all'estero, la percentuale dei certificati non consegnati nell'ultima consultazione referendaria scende, pertanto, al 2,8%, con un incremento trascurabile dello 0,8% rispetto al 1995, allorché la percentuale riferita agli elettori residenti nel territorio nazionale fu del 2%.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

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

per la costruzione di due strutture turistiche, denominate « progetto Leonardo » e « villaggio club Pollino », i comuni di Lungro e Altomonte (Cosenza) hanno concluso una convenzione con la fondazione « Knights of Malta - O.S.I. - Foundations », con la quale è stata ceduta parte del suolo pubblico per la realizzazione di suddette opere;

dai lavori della Commissione antimafia risulta che le finalità, nonché la consistenza patrimoniale della « Knights of Malta - O.S.I. - Foundations » non sono chiare;

le popolazioni interessate, la locale comunità montana e Legambiente sono, a ragione, preoccupate non solo dei rischi sociali di una simile ambigua operazione, quanto per il coinvolgimento in tale progetto di enti sospetti;

l'interrogante ritiene opportuno al riguardo che vengano annullati tutti gli atti amministrativi, con riguardo alla suddetta operazione, perché inopportuni —:

quali provvedimenti intenda adottare per evitare che subdole speculazioni ricadano su comunità operose, quali quelle di Lungro e Altomonte;

se non ritenga opportuno avviare accertamenti per verificare le finalità e la natura di un'organizzazione che contratta con organi istituzionali, malgrado i legittimi dubbi sollevati dalla coscienza comune in svariati interventi;

quali provvedimenti intenda adottare per impedire, vista la intensa ostilità della popolazione ad una simile operazione, che i comuni interessati continuino nella realizzazione dei progetti con la suddetta fondazione, anche al fine di impedire e prevenire più gravi scontri sociali. (4-08242)

RISPOSTA. — Sulla vicenda segnalata dalla S.V. non sussistono le condizioni per promuovere alcun tipo di intervento da parte del Ministero dell'Interno.

Sono in corso indagini dell'Autorità giudiziaria.

Il Ministro dell'interno: Napolitano.

TORTOLI. — Ai Ministri delle risorse agricole, alimentari e forestali e della sanità. — Per sapere — premesso che:

nel n. 6 della rivista *Zootecnica alimentare international*, una importante pubblicazione nazionale di settore specia-

lizzata nella informazione tecnica sulle trasformazioni alimentari zootecniche, con sede a Scandicci, provincia di Firenze, relativo ai mesi novembre-dicembre del 1996, in un servizio di Donatella Sacchetti e Livio Tessuto sulla macellazione del suino si afferma che il sangue degli animali viene raccolto « per la produzione di proteine plasmatiche destinate al consumo umano, oppure può essere raccolto per la produzione di farine ad uso zootecnico o della produzione di fertilizzanti »;

all'estero e in Italia è stato denunciato con forza dalle autorità e dall'opinione pubblica che le malattie degli animali per alimentazione, con riferimento in particolare alla patologia della cosiddetta « mucca pazza », sono collegate in primo luogo al fatto che a tali animali, per loro natura erbivori, sono somministrati alimenti contro natura, cioè derivati da altri animali. In quella occasione, le autorità hanno più volte assicurato la popolazione che in Italia questa situazione era sotto controllo e decisamente vietata —:

se, in relazione al citato articolo ed a quanto affermato, risulti che in effetti in Italia sussista ancora, per quanto vietata, la pratica di alimentare gli animali erbivori degli allevamenti destinati alla nutrizione umana con proteine animali, da cui la conseguente pericolosità per la salute dei cittadini, ovvero se questo tipo di prodotti siano destinati per lo stesso scopo alla esportazione;

se, in relazione ai procedimenti di corretta e naturale alimentazione degli animali di allevamento per la nutrizione umana, siano stati acquisiti dalle autorità pubbliche tutti gli elementi di sicurezza necessari per garantire e salvaguardare la salute dei cittadini. (4-07487)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione parlamentare in esame per conto del Dicastero delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali, a seguito di delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

È opportuno precisare, anzi tutto, che la normativa vigente non pone il divieto della somministrazione di proteine animali agli erbivori.

Infatti, l'Ordinanza del Ministro della Sanità datata 28 luglio 1994, concernente misure di protezione relative all'"encefalopatia spongiforme bovina" (BSE) ha vietato la somministrazione ai ruminanti (bovini, ovini, caprini etc.) dei mangimi contenenti proteine derivanti da tessuti di mammiferi, anche se tale divieto è stato successivamente mitigato da ulteriori Ordinanze ministeriali che hanno consentito la somministrazione ai ruminanti di taluni derivati (latte, gelatina, aminoacidi e peptidi ottenuti da pelli e carnicci opportunamente trattati, fosfato bicalcio estratto dalle ossa sgrassate, plasma essiccato ed altri prodotti ematici).

La produzione di farine proteiche di origine animale destinate all'alimentazione zootecnica viene effettuata esclusivamente negli stabilimenti riconosciuti da questo Ministero idonei alla trasformazione dei rifiuti di origine animale all'interno del territorio nazionale.

Le procedure e le modalità per l'eliminazione, la trasformazione e l'immissione sul mercato dei prodotti finali derivati dal trattamento dei rifiuti di origine animale, nonché le misure sanitarie ed ispettive a cui vengono sottoposti gli stabilimenti interessati sono disciplinate dal D. Leg.vo 14 dicembre 1992, n. 508, che costituisce attuazione della rigorosa normativa europea in materia di rifiuti di origine animale.

Oltre a disciplinare, in particolare, le ispezioni ed i controlli da effettuarsi regolarmente presso gli stabilimenti di trasformazione a cura dei servizi veterinari delle competenti UU.SS.LL., il D. Leg.vo n. 508/'92 impone al Ministero della Sanità il compito di fornire la completa assistenza agli esperti incaricati dagli organi comunitari di svolgere, analogamente, ispezioni e controlli nel territorio nazionale.

L'utilizzazione delle farine proteiche di origine animale nella preparazione dei mangimi destinati all'alimentazione zootecnica deve avvenire soltanto nei mangimifici che abbiano ottenuto l'apposita autorizzazione in base alla Legge 15 febbraio 1963, n. 281, e successive modificazioni, a seguito di un'ispezione eseguita da una Commissione su base provinciale, rivolta ad accertare che le attrezzature ed i requisiti igienico-sanitari

degli stabilimenti siano rispondenti alla produzione che si intende conseguire.

La vigilanza sanitaria sulla produzione, il commercio e l'impiego dei mangimi nel nostro Paese viene svolta periodicamente dagli organi di controllo delle Aziende-Unità Sanitarie territorialmente competenti.

Tale vigilanza viene esercitata, anche attraverso ispezioni e prelievo di campioni di mangime, su tutti gli operatori del settore, quali i produttori (mangimisti), i distributori (rivendite zootecniche e grossisti) e gli stessi allevatori.

La Legge n. 281/63 prevede rigorose sanzioni amministrative e penali per chiunque commetta infrazioni alle disposizioni in materia di produzione e commercializzazione di mangimi.

Inoltre, in aggiunta alle ispezioni ed ai controlli condotti nel corso del 1996 nell'ambito della normale attività di vigilanza nel settore in questione, risulta che siano stati effettuati dalle Autorità sanitarie regionali ulteriori controlli, mirati alla verifica degli adempimenti relativi alla citata Ordinanza ministeriale del 28 luglio 1994.

Infine, anche per quanto riguarda il commercio internazionale e gli scambi di prodotti ottenuti dalla trasformazione dei rifiuti, il D. Leg.vo n. 508/92 detta precipue disposizioni rivolte alla effettuazione dei necessari controlli ed alla predisposizione delle più idonee misure di salvaguardia.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Viserta Costantini.

TRANTINO. — Al Ministro dei trasporti.
— Per sapere — premesso che:

dal 1° giugno al 31 dicembre l'Alitalia ha raddoppiato per ogni volo i punti « Mille Miglia » sulle tratte Genova-Milano-Genova e Roma-Venezia-Roma (40 punti); considerato l'elevato, ingiustificato, iniquo costo tariffario delle tratte siciliane con Roma, si chiede se il non aver previsto persino vantaggi simbolici, quale quello del raddoppio dei punti-premio per le tratte siciliane, non sia un ulteriore spocchioso disinteresse per un Sud, che mai reclamerà se-

cessioni, ma che si è stancato di essere paziente. (4-01348)

RISPOSTA. — L'iniziativa « Mille Miglia » dell'Alitalia è rivolta ad una utenza particolare e pertanto costituisce un particolare strumento di carattere promozionale utilizzato per « fidelizzare » il passeggero appartenente prevalentemente al segmento di traffico d'affari che compie nell'arco dell'anno un numero non limitato di viaggi aerei. Si tratta perciò di una iniziativa calibrata sulle particolarità operative e commerciali di ciascun volo.

L'interesse della Compagnia per i collegamenti nord-sud è comunque dimostrato da altre iniziative promozionali che favoriscono in modo particolare i collegamenti da/per la Sicilia, normalmente più lunghi e che hanno quindi tariffe più alte di tutta la rete nazionale.

Tali iniziative — quali la "Festa d'agosto", che ha livellato le tariffe nazionali a lire 99.000 in determinati giorni della settimana e quella denominata "Campagna d'autunno", che prevede in tutti i giorni della settimana fino al venerdì in determinate fasce orarie una tariffa unica di lire 139.000 e nei giorni di sabato e domenica di lire 99.000 —, abbattano rispettivamente di circa il 60% ed il 70% le tariffe applicate sui collegamenti più lunghi. Tali sconti si riducono progressivamente con il diminuire delle tariffe.

Inoltre la stessa campagna abbatte del 50% le tariffe da Palermo per Lampedusa, Pantelleria, Trapani e da Pantelleria per Trapani che, come è noto, già usufruiscono della sovvenzione regionale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

dal 30 settembre 1996 è entrato in funzione il Pendolino ETR 450 « Stradivari » che collega Bergamo a Roma in tutti i giorni feriali con un viaggio di andata e di ritorno;

il treno ha ridotto in una certa misura il cronico isolamento di Bergamo città che è stata sistematicamente ignorata per quanto attiene ai servizi ferroviari;

sulla linea è stato immesso un modello di Pendolino reduce da molte stagioni ferroviarie e lo si nota dallo stato degli interni, dagli arredi abbastanza consumati e da un servizio di pulizia non sempre adeguato alle esigenze di chi viaggia;

i posti disponibili per le prenotazioni (prima e seconda classe), poco più di una quarantina, sono da ritenersi insufficienti;

per quanto riguarda il movimento turistico Bergamo è penalizzata in quanto il Pendolino non viaggia la domenica e nei giorni di festività infrasettimanali, ciò comporta la rinuncia da parte di numerosi bergamaschi alla possibilità di trascorrere un fine settimana nella capitale —:

se voglia precisare se nei prossimi mesi verranno immessi sulla linea Bergamo-Roma i nuovi ETR 460 e 500;

se verrà allargato il numero di prenotazioni dalla stazione di Bergamo;

se il treno funzionerà anche nei giorni festivi come auspicato di moltissimi viaggiatori. (4-05647)

RISPOSTA. — L'offerta commerciale del programma Eurostar è caratterizzata dall'impiego di materiale rotabile di nuova generazione (ETR 500/460), finalizzato a garantire un servizio di trasporto con specifici requisiti di confort e qualità.

Pertanto le F.S. S.p.A. hanno ritenuto opportuno avviare un progetto di riqualificazione dei 15 complessi ETR 450 (Pendolini 1ª generazione) mediante un processo di restyling per ottenere l'« indenty family » con i nuovi ETR 460.

Il programma di trasformazione prevede la realizzazione di un nuovo design degli ambienti interni, mediante l'impiego di materiali insonorizzati, nuovi colori e nuovo sistema di climatizzazione per poter offrire maggiore confort ed ergonomia.

La fornitura del nuovo materiale rotabile ETR 500, che sulle relazioni Milano-

Roma-Napoli-Salerno e Venezia-Roma sarà utilizzato a partire dal prossimo orario estivo 1997, permetterà, contemporaneamente, di poter destinare dei complessi ETR 460 sulla relazione Bergamo-Roma. L'immissione di questi "pendolini" assicurerà una maggiore offerta commerciale (480 posti) rispetto a quella attuale consentendo anche l'aumento dei posti prenotabili in partenza dalla stazione di Bergamo.

Le F.S. S.p.A. inoltre informano che nella progettazione del nuovo orario 1997-1998 stanno valutando le opportunità di rendere giornaliero il treno sulla relazione Bergamo-Roma.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il consigliere del Consiglio generale degli italiani all'estero, Bruno Zoratto, con un dettagliato esposto inviato al Ministro degli affari esteri il 20 settembre 1996, richiamava l'attenzione delle nostre autorità diplomatiche perché intervenissero presso le autorità cinesi affinché la chiesa cattolica italiana di Tiensin (Tianjin) venisse inserita a pieno diritto nel piano di tutela gestito dalla Chiesa patriottica cinese, che ha il compito di gestire i luoghi sacri che erano stati occupati o adibiti ad altra funzione;

sempre nella stessa città vi sono altre istituzioni di culto straniere, come la chiesa inglese, che hanno subito la stessa sorte e sono state in seguito riaperte ai credenti —:

se e quali disposizioni siano state impartite all'ambasciata italiana in Pechino affinché avanzi una richiesta formale del nostro Governo al Governo della Repubblica popolare cinese, per far sì che la chiesa italiana di Tiensin (Tianjin) — che attualmente ospita un ristorante ed una fabbrica — venga restituita al culto, nel rispetto della legislazione locale, quale riconoscimento al ruolo culturale dell'Italia, che può essere rappresentato ancora in questa grande città dalla splendida chiesa

italiana, costruita agli inizi del secolo, quando numerosi connazionali risiedevano nella concessione italiana di Tiensin (Tianjin). (4-07391)

RISPOSTA. — *In merito alla questione richiamata dall'onorevole interrogante si fa presente quanto segue.*

L'attività religiosa degli stranieri in Cina e la gestione dei luoghi di culto sono disciplinate da due provvedimenti del Consiglio di Stato (Governo) emanati il 31 gennaio 1994 ed entrati in vigore il 6 febbraio dello stesso anno.

Il Decreto n. 144 riconosce formalmente agli stranieri il diritto, che una consolidata prassi comunque già assicurava loro, di accedere ai luoghi di culto delle differenti confessioni religiose presenti in Cina (Buddismo, Taoismo, Islam, Cristianesimo protestante e Cattolicesimo) per partecipare ai rispettivi riti. Esso ribadisce, tuttavia, il divieto fatto agli stranieri, residenti in Cina a titolo temporaneo o permanente, di fare proselitismo, di creare autonomamente organizzazioni o scuole religiose e di amministrare in proprio luoghi di culto.

Il Decreto n. 145 stabilisce, tra l'altro, che i luoghi di culto devono essere regolarmente registrati presso le competenti Autorità, che ne autorizzano i responsabili (che, si ribadisce nel provvedimento, non possono essere degli stranieri) al regolare possesso dei terreni e degli edifici.

Nel prendere buona nota di quanto esposto dal Sig. Bruno Zoratto, membro del Consiglio Generale degli Italiani all'Estero, si è ritenuto che un intervento diretto presso il Governo cinese circa la questione della chiesa della vecchia concessione italiana di Tianjin non potesse sortire alcun risultato.

Infatti, la circostanza della piena vigenza delle summenzionate norme interne di un Paese sovrano, nonché motivi di opportunità suggeriti dalla perdurante difficoltà di rapporti tra i cattolici cinesi fedeli alla Santa Sede e la "Chiesa Cattolica Patriottica" (controllata dal Governo), hanno consigliato per il momento solo un intervento presso quest'ultima, naturalmente con la discrezione del caso.

Alla "Chiesa Cattolica Patriottica" è stata fatta presente l'attuale disdicevole destinazione d'uso della chiesa e se ne è adombrata la possibilità di una sua restituzione al culto, in conformità degli effettivi bisogni dei fedeli di Tianjin — che solo la chiesa locale potrà valutare — e attraverso le procedure previste dal decreto n. 145.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Toia.

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere:*

in riferimento alla razionalizzazione della rete diplomatica e consolare prevista per il Belgio che porterà, in una prima fase, alla chiusura dei vice consolati di Namur e La Louviere e, successivamente, degli uffici di Mons, Genk e Anversa, quali siano i risparmi di spesa che effettivamente lo Stato italiano realizzerà da detta operazione;

se sia vero quanto contestato dal comitato di difesa delle istituzioni italiane, sorto a La Louviere, circa le economie finanziarie indicate dall'amministrazione a sostegno della chiusura delle agenzie consolari di La Louviere e Namur, che non sarebbero di due miliardi, ma soltanto di trecentotrentanove milioni circa; se quanto sostenuto e documentato dal coordinamento di difesa sui risparmi cui porteranno le chiusure degli uffici consolari e dei Comites circoscrizionali corrispondesse al vero, c'è da chiedersi: come sia stato possibile un tale macroscopico errore nella valutazione ministeriale, e se anche negli altri criteri usati per la razionalizzazione delle risorse umane e materiali non si corra il rischio di ulteriori e più gravi errori, che allontanerebbero ancor più i nostri connazionali dai servizi consolari per una maggiore perdita di efficacia degli stessi;

in quale conto intenda tenere le proposte realistiche avanzate dal Comitato di difesa delle istituzioni italiane nell'incontro svoltosi il 1° febbraio 1997 con l'ambasciatore di Italia in Belgio e se non si pensi di

sopraspedere alla chiusura delle suddette rappresentanze consolari, in considerazione della forte presenza di connazionali nelle rispettive giurisdizioni. (4-08638)

RISPOSTA. — Le rigorose politiche di contenimento del debito pubblico degli ultimi anni hanno comportato notevoli riduzioni anche per il bilancio del Ministero degli Affari Esteri, che è passato dallo 0,35% del bilancio statale nel 1990 allo 0,26% nel 1996, fondi per la cooperazione inclusi.

Inoltre, data la perdurante impossibilità di provvedere alla integrazione degli organici mediante nuovi concorsi, a causa del perdurante blocco delle assunzioni, il personale in servizio all'estero è risultato in costante diminuzione: dalle 2211 unità del 1993 si è infatti passati alle 2041 del 1996.

In conseguenza di ciò e del recente « congelamento » di ulteriori 45 posti sulle più recenti liste di pubblicità, nessuna Rappresentanza diplomatica e consolare all'estero, salvo rarissime eccezioni riguardanti le sedi di nuova istituzione, possiede un organico pienamente coperto. La presenza media di impiegati presso i nostri uffici esteri, attualmente pari a 16 unità, risulta quindi di gran lunga inferiore a quella delle Sedi spagnole (20 unità), francesi (32 unità) e inglesi (addirittura 44 unità).

In tale quadro, caratterizzato da un accentuato contenimento delle risorse disponibili, il Ministero degli Affari Esteri, al fine di poter perseguire i suoi fini istituzionali, ha avviato da tempo un processo di riordino organizzativo e funzionale volto a salvaguardare la propria funzionalità.

Proprio in quest'ottica, l'Amministrazione sta seguendo con particolare interesse l'itinerario delle iniziative in materia di semplificazione dell'azione amministrativa e sta procedendo alla emanazione di importanti provvedimenti ispirati da criteri di efficienza ed economicità di gestione.

Tali interventi appaiono certamente più coerenti del generico « taglio netto delle spese » a volte invocato, che del resto si pone in palese contrasto con quanto è stato affermato in numerosi atti parlamentari della presente e passata legislatura. In tali atti, l'aumento delle risorse per l'Amministra-

zione degli Affari Esteri è ritenuto addirittura indispensabile per dare alla politica estera del nostro Paese strumenti all'altezza del ruolo e dei fondamentali interessi italiani all'estero, e per rendere strutture ed uffici più rispondenti al mutato quadro internazionale ed alle prioritarie ed aggiornate richieste dei nostri connazionali.

La razionalizzazione della rete consolare in Belgio è in fase di elaborazione, sia pure a livello prevalentemente tecnico. Di conseguenza, la chiusura di alcune sedi resta tuttora da stabilire, ivi compresa l'ipotesi relativa agli Uffici consolari indicati nell'atto parlamentare in oggetto.

Il perseguimento di significative economie di bilancio è uno dei prioritari obiettivi dell'operazione in parola. Le simulazioni finora effettuate presentano notevoli margini di variazione a seconda del numero e tipo di sedi inserite nel programma e dell'ipotesi in cui si considerano i benefici a regime o semplicemente quelli in sede di prima applicazione. Come può agevolmente comprendersi, nel valutare le fasi iniziali degli interventi di razionalizzazione si deve tener conto del contestuale potenziamento (in termini di organici e dotazioni strumentali) delle rimanenti strutture, il che riduce considerevolmente le economie nel breve periodo. Occorre peraltro aggiungere che nessuna delle proiezioni fin qui effettuate riporta economie in linea con quelle segnalate nell'atto parlamentare (2 miliardi o alternativamente 339 milioni per la chiusura di La Louviere e Namur).

Il presupposto generale del programma di razionalizzazione è l'invarianza quantitativa dei servizi ed il rilancio della presenza istituzionale italiana in aree di crescente interesse, finora relativamente sacrificate. Ciò giustifica la cautela dell'Amministrazione ed il gradualismo degli interventi, che non sarebbe peraltro corretto interpretare come segnale di immobilismo.

Analogamente a quanto già verificatosi in occasione del perfezionamento del cosiddetto Piano Svizzera e tenuto conto della notevole complessività e delicatezza degli interventi, l'Amministrazione degli Affari Esteri ritiene che la consapevole partecipazione dei più diretti interessati e l'attivo

coinvolgimento degli organi di rappresentanza dei connazionali siano determinanti per il buon esito dell'iniziativa.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Fassino.

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

è iniziata da parte delle Poste italiane la sperimentazione, in alcune regioni italiane (tra cui l'Emilia-Romagna), dell'abolizione dei collegamenti ferroviari per il trasporto della posta e la loro sostituzione con autocarri di portata inferiore a 35 quintali, che collegheranno ciascun capoluogo di provincia;

il programma dell'Ente poste italiane sembra riguardare l'abolizione totale dei collegamenti ferroviari all'interno delle regioni in tutta Italia;

i furgoni effettueranno due corse giornaliere dirette al centro di smistamento (Bologna nel caso dell'Emilia-Romagna), dove ciascun furgone consegnerà i dispacci provenienti dal proprio capoluogo e diretti alle altre province della Regione e ritirerà i dispacci provenienti da tutti gli altri capoluoghi della Regione diretti alla propria provincia;

la decisione di eliminare totalmente l'utilizzo della ferrovia per il trasporto della posta all'interno dei territori regionali fa seguito, a distanza di qualche anno, ad una analoga iniziativa delle ferrovie dello Stato che hanno smantellato l'efficiente e puntuale servizio di trasporto del collettame da esse raccolto per utilizzare mezzi su gomma, riducendo lo *standard* del servizio —:

se siano a conoscenza di quanto esposto e quali siano le loro considerazioni in merito;

se il progetto delle Poste italiane per l'abbandono definitivo del trasporto su rotaia in ambito regionale, per sostituirlo con

il trasporto su gomma, riguardi l'intero territorio italiano;

quali iniziative intendano assumere al fine di impedire che un tale comportamento contribuisca a congestionare ulteriormente il traffico su gomma e a far conseguentemente diminuire l'efficienza e la celerità della consegna della posta ed infine a fornire un ulteriore alibi a tutti gli utilizzatori di camion;

quali iniziative intendano assumere al fine di indurre gli enti che gestiscono pubblici servizi, come le poste e le stesse ferrovie dello Stato, ad utilizzare modalità di trasporto che escludano la gomma e privilegino la rotaia;

se non ritengano, infine, di dover informare a tali principi le direttive ed i contratti di servizio con tutti gli enti che gestiscono pubblici servizi al fine di assumere una precisa responsabilità in ordine ad una scelta modale indifferibile per il nostro paese, rifiutando valutazioni di tipo economico legate solo alla contingenza e che non calcolano tutti i costi che la collettività paga per l'utilizzo del trasporto su gomma. (4-03701)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'ente Poste Italiane, per dare attuazione agli obiettivi fissati dal contratto di programma stipulato con questo Ministero, ha predisposto una serie di interventi operativi fra i quali quello denominato « piano operativo postale », finalizzato alla riorganizzazione della rete dei trasporti postali a livello nazionale e periferico.*

Tale piano comprende cinque progetti specifici, uno dei quali — "Il progetto rete postale" — ha riguardato, nella fase attuale, provvedimenti in ambito regionale e locale che consistono nella istituzione di collegamenti su gomma (sostitutivi di quelli ferroviari esistenti nei casi in cui il rapporto costo-benefici sia risultato positivo) serali, notturni e pomeridiani finalizzati a garantire in ambito regionale lo scambio del corriere ordinario proveniente dalle varie direttrici, nella previsione di due seconde corse notturne utilizzando i furgoni della

rete SAN (Servizio Aereo Notturmo) durante il tempo di sosta del volo notturno, nella contrazione del periodo di sosta per gli scambi, nella posticipazione massima delle partenze dagli uffici per consentire la regolare chiusura delle lavorazioni, fermo restando il rispetto dei tempi di arrivo nei capoluoghi di regione, nonché nella istituzione di collegamenti su gomma tra reti regionali limitrofe

Il medesimo ente ha comunicato che l'opportunità di orientare, in ambito regionale, il trasporto degli effetti postali "su gomma", è scaturita dalla constatazione di una sostanziale rigidità del vettore ferroviario, dagli alti costi di gestione e dalla considerazione che attualmente la maggior parte degli uffici di movimento non è più ubicata in sede ferroviaria, circostanza, quest'ultima, che comporta ulteriori rallentamenti e aggravii di spesa in quanto gli effetti postali debbono essere trasportati dai centri di meccanizzazione postale (CMP) agli scali ferroviari.

Tale nuova organizzazione in ambito locale garantisce da un lato maggiore regolarità e flessibilità, dall'altro la drastica riduzione dei cosiddetti "trabalzi", vale a dire del numero di scambi di oggetti postali tra diversi vettori.

La riorganizzazione è stata predisposta utilizzando, ove possibile, le reti già esistenti e cioè la rete SAN e la rete dei mezzi complementari adibiti al trasporto di stampe, limitando l'inserimento di nuovi furgoni solo ai casi di effettiva necessità (per un numero complessivo di circa 30/35 furgoni compresi alcuni collegamenti tra regioni limitrofe, incidenti in misura pressoché irrilevante sull'incremento del traffico stradale e sull'inquinamento acustico).

La nuova organizzazione dei servizi viaggiatori — entrata in vigore il 2 giugno 1997 — prevede, tuttavia, un potenziamento, su tratte medio-lunghe, dell'utilizzo del vettore ferroviario, mentre non prevede più sezioni di carteggio operanti sui treni a livello nazionale.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Macca-nico.

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

nel corso dell'assemblea dell'ANCA-NAP (Associazione nazionale cantieri privati), gli operatori del settore hanno manifestato gravi preoccupazioni per il futuro del settore, in molti Paesi dell'Unione europea, ma segnatamente in Italia;

l'aggressività della concorrenza da parte della cantieristica dell'estremo oriente e dei Paesi dell'Europa orientale, unitamente al permanere da oltre un anno del blocco del credito all'esportazione, stanno a detta degli operatori del settore, facendo precipitare la competitività delle aziende italiane, ed a ciò si aggiungeranno ulteriori incertezze non più tardi dell'ottobre 1996, allorché avrà termine la proroga della VII direttiva dell'Unione europea, che regola il regime degli aiuti al settore;

in mancanza di urgenti interventi atti a consentire ai cantieri privati italiani di perseguire obiettivi di razionalizzazione produttiva e di internazionalizzazione della propria attività, è concreto il pericolo di pesanti penalizzazioni dei livelli economici ed occupazionali di un settore che, malgrado le grandi tradizioni e gli eccezionali livelli di qualità raggiunti da tali imprese italiane, già da troppo tempo versa in grave stato di difficoltà —:

quale sia la posizione del Ministro in merito al problema;

quali iniziative in concreto ritenga opportuno assumere al fine di salvaguardare il patrimonio di professionalità ed i livelli economici ed occupazionali della cantieristica navale privata nel nostro Paese. (4-02287)

RISPOSTA. — *La legge n. 227 del 24 maggio 1977 (legge Ossola) ha contribuito in maniera rilevante allo sviluppo della cantieristica italiana, che negli ultimi anni è diventata produttore leader per quanto*

attiene al settore delle navi da crociera, raggiungendo la quota del 40% del mercato mondiale.

C'è però da tenere presente che in sede O.C.S.E. si sono stabilite condizioni standard in materia di credito che ciascun cantiere può praticare nei confronti del committente per ottenere la commessa; per cui le imprese italiane possono far fronte alla pesante concorrenza soltanto facendo ricorso alla già citata legge per rimanere competitive sul quadro internazionale, visto il livello dei tassi d'interesse praticato nel nostro Paese.

Pur tenendo conto delle impellenti ed inderogabili esigenze di contenere la spesa pubblica questo Dicastero si è adoperato per sensibilizzare gli altri dicasteri coinvolti e la stessa Presidenza del Consiglio onde evitare un affievolimento dell'azione sinora svolta dal Governo in favore delle esportazioni delle navi.

È da evidenziare che con decreto del Ministro del tesoro, attualmente all'esame del Consiglio di Stato per il parere, sono state introdotte modifiche nelle modalità, nelle condizioni e nei tempi dell'intervento agevolativo del Mediocredito Centrale che dovrebbero sopperire sia alla carenza di fondi che a quella di contenere nei limiti previsti la spesa a carico del bilancio dello Stato.

Inoltre, con la Finanziaria 1997 risultano accantonati 300 miliardi (100 miliardi per ciascun esercizio del triennio 1997/99) costituenti la copertura minima per il rilancio della già citata legge « Ossola ».

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

da troppo tempo ormai, uscendo dalla episodicità, i treni da e per l'aeroporto di Fiumicino viaggiano con ritardi più o meno notevoli;

in data 10 ottobre 1996, ad esempio, il treno proveniente da Fara Sabina, atteso

a Fiumicino per le ore 11,47, è giunto alle ore 12,37; quello da Termini, atteso per le ore 11,52 è giunto alle 12,27;

questo comporta il dover partire dal centro di Roma non più tardi di due tre ore prima del volo, e si ripercuote — ovviamente — sulla stessa convenienza dell'uso del vettore aereo, oltre che dare pessima immagine dell'intera struttura a servizio del più importante aeroporto nazionale;

si aggiunga che accade — come è accaduto sempre il 10 ottobre 1996 alle ore 11,40 circa — che vadano in blocco gli indicatori visivi degli orari, dei ritardi e dei marciapiedi di arrivo e di partenza e che nessuno si preoccupi di avvisare con alto-parlante — in concomitanza dell'orario previsto — del ritardo, della sua entità e delle cause di esso;

in tal caso, l'immagine che si dà, specie a chi giunge in Italia dall'estero, è quella desolante di un Paese che gode della sua congenita superficialità organizzativa —:

cosa intenda fare perché la stazione di arrivo all'aeroporto di Fiumicino offra servizi di standard europeo ai viaggiatori;

cosa sia possibile fare perché la regola per i treni da e per l'aeroporto sia quella della assoluta puntualità, e sia solo l'eccezione (per la quale il monitoraggio delle cause, inteso alla loro eliminazione) quella del ritardo. (4-04221)

RISPOSTA. — *I servizi di collegamento tra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma sono effettuati dalle F.S. S.p.A. con due distinte modalità di offerta: la prima consente spostamenti rapidi non-stop fra l'aeroporto e la stazione di Roma Termini, l'altra un sistema di relazioni di tipo metropolitano che, toccando in vari punti tutta l'area urbana, permette una mobilità continua con un'alta frequenza di corse.*

Per il primo servizio, nella stazione di Roma Termini la Società F.S. ha attivato una sala d'attesa riservata con servizio di

check-in per i viaggiatori, in partenza dal binario 22 appositamente dedicato a questo servizio.

I treni diretti della relazione Roma Termini-Fiumicino coprono la distanza in 30 minuti senza fermate intermedie. Il servizio inizia con la partenza da Roma Termini alle ore 6.52 con un cadenzamento orario rafforzato da collegamenti ogni 30 minuti nelle ore di punta e termina con l'ultima partenza da Fiumicino aeroporto alle ore 22.08.

Le F.S. fanno sapere che il materiale utilizzato è costituito da elettromotrici del tipo Ale 601, la stessa serie che viene utilizzata anche per i treni intercity sulle linee Roma-Firenze e Roma-Napoli. Recentemente, dopo opportuni interventi di restyling, sono state immesse in servizio anche elettromotrici del tipo Ale 841 che offrono maggiore disponibilità di posti ed un miglior comfort.

I collegamenti fra l'aeroporto di Fiumicino e l'area metropolitana di Roma sono assicurati dal servizio di tipo metropolitano della linea FM1 Fiumicino aeroporto-Fara Sabina-Orte, che collega, con servizi cadenzati rigidamente ogni 15 minuti e con un tempo di percorrenza di circa 40 minuti, l'aeroporto di Fiumicino a Roma Tiburtina con le fermate di Ponte Galeria, Muratelli, Magliana, Villa Bonelli, Roma S.Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense e Roma Tuscolana, per proseguire su Fara Sabina con le fermate di Roma Nomentana, Nuovo Salario, Fidene, Settebagni, Monterotondo-Mentana e Piana Bella di Montelibretti. Alcune corse, con cadenzamento orario, estendono il collegamento da e per Orte, con le fermate di Poggio Mirteto, Gavignano Sabino, Stimigliano, Collevicchio-Poggio Sommavilla, Civita Castellana-Magliano e Gallese Teverina.

Il servizio metropolitano della linea FM1 inizia alle ore 6.13 da Fiumicino aeroporto in direzione Tiburtina-Fara Sabina e termina alle ore 0.13; la prima partenza da Roma Tiburtina è alle ore 5.06 e da Fara Sabina alle ore 5.29, in direzione Fiumicino aeroporto e l'ultima corsa è alle ore 22.29 da Fara Sabina ed alle 23.06 da Roma Tiburtina.

Per migliorare l'accessibilità ai treni nella stazione di Roma Termini, sono stati previsti lavori per portare tutti i marciapiedi ad una altezza di 55 centimetri dal piano del binario. Detti interventi hanno richiesto la contemporanea messa fuori servizio di due binari per ogni fase con una temporanea limitazione della capacità operativa della stazione e possibili ritardi specie nelle fasce orarie a più intenso traffico.

La Società fa, altresì, presente che il servizio diretto fra Roma Termini e Fiumicino aeroporto fa rilevare complessivamente buoni indici di puntualità e che, pertanto, il disservizio riguardante il giorno 10 ottobre 1996 può ritenersi un fatto del tutto eccezionale.

Inoltre, apposite strutture F.S. si occupano delle problematiche relative alla regolarità ed alla qualità del servizio e sono costantemente attive per mantenere alti gli standards dell'offerta.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

il treno « Pendolino » 500 n. 9410 del 23 ottobre 1996 (partenza ore 6,50 da Roma per Milano) è stato formato su un binario diverso a quello abituale e, come tale, riportato su tutti gli orari di partenza affissi nelle bacheche della stazione;

malgrado tale modifica, nessuna segnalazione, né attraverso pannelli luminosi, né attraverso altoparlanti è stata fornita ai passeggeri, che vagavano per la stazione ferroviaria in cerca di notizie;

solo per il lodevole intervento del c.v. sov. Sergio Giancola del nucleo controllori viaggiatori di Roma (matricola 781101), dopo inutili tentativi di ottenere risposta dal Centro radio e dalla direzione movimento, si realizzava un contatto con il dirigente centrale operativo e, così, finalmente, sei minuti prima della partenza del treno, comparivano le scritte sul pannello di testata del treno e venivano date notizie

circa lo spostamento del binario di partenza, mediante altoparlante —:

se il disservizio sia frutto di negligenza degli addetti, e, in tal caso, quali provvedimenti si intendano adottare nei confronti di costoro;

se non ritenga debbano essere date precise direttive onde non abbia a ripetersi un disservizio così fortemente incidente sull'immagine dell'azienda, visto che esso riguardava la principale stazione del Paese ed uno dei treni più prestigiosi e frequentati. (4-05152)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. comunicano che dagli elaborati di servizio risulta che il giorno 23 ottobre 1994 il treno "Pendolino" n. 9410, con partenza da Roma alle ore 6.50 per Milano, è stato posizionato sul binario 7 di pensilina anziché sul previsto binario 6 per una errata predisposizione dell'istradamento da parte del 1° tecnico deviatore della cabina ACE, che, rendendosi conto dell'errore, nel tentativo di porvi rimedio (anche perché il Master di cabina non aveva dato l'autorizzazione a tale spostamento sia per esigenze di circolazione sia perché i binari 6 e 7 risultano attigui e sono serviti dallo stesso marciapiede di stazione) ha indugiato nel comunicare il binario di partenza alla sala radio.*

Alle ore 6.47 l'addetto alla diffusione sonora, non avendo ricevuto alcuna notizia, ha chiesto al personale della cabina quale binario di partenza fosse stato assegnato al treno n. 9410.

Il Master di cabina, poiché si approssimava l'ora della partenza, ha confermato il binario 7 che alle ore 6.48 veniva impostato sui monitors di stazione e sul teleindicatore del binario e veniva contemporaneamente anche annunciato a mezzo diffusione sonora.

Il treno è partito alle ore 6.55.

Le F.S. S.p.A. inoltre fanno presente che sono state attivate procedure disciplinari, previa contestazione, nei confronti del 1° tecnico deviatore della cabina ACE per l'errore relativo alla manovra e nei confronti dell'agente in servizio presso la sala radio

per non aver provveduto tempestivamente all'indicazione del binario assegnato al treno n. 9410.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

nella Valle Vigizzo (VB) è in funzione, pur tra molte difficoltà per lo scarso innevamento degli anni scorsi, la località sciistica Piana di Vigizzo dotata di una cabinovia e di alcune sciovie;

una di queste, fondamentale per il raggiungimento degli altri impianti, è denominata « Cima 1 » ed è in scadenza di autorizzazione;

da circa tre anni sono in corso le pratiche da parte della società che gestisce gli impianti per una ristrutturazione della stazione sciistica nonché della predetta sciovia;

l'iniziativa è supportata unanimemente da tutte le forze politiche, sociali ed imprenditoriali della valle, che vedono nella Piana l'unica possibilità di sviluppo del turismo invernale;

i ritardi relativi all'istruttoria del piano di rilancio (basti pensare alle problematiche ambientali) non consentono il rifacimento entro questa estate della sciovia « Cima 1 », ma una chiusura della predetta sciovia comprometterebbe l'utilizzo di buona parte della intera stazione;

vanno tenuti presente gli anni di minimo innevamento, anni in cui non viene utilizzata la sciovia, che si trova peraltro in condizioni di buona efficienza e sicurezza, come risulterebbe da tutte le ispezioni svolte —:

se non ritenga opportuno dare istruzioni agli organismi competenti affinché sia prorogato per la stagione invernale 1996-1997 l'utilizzo della sciovia « Cima 1 », con ciò accogliendo anche le segnalazioni dell'assessorato regionale ai trasporti

della regione Piemonte, che si è attivamente interessato al problema. (4-02943)

RISPOSTA. — *L'impianto scioviario Cima 1, aperto al pubblico esercizio nel dicembre del 1964, ha già goduto, a causa del mancato innevamento durante le stagioni invernali degli anni 1988 e 1989, della proroga della scadenza della vita tecnica ai sensi delle norme regolamentari di cui al decreto ministeriale 13 novembre 1990.*

A seguito di tale proroga la vita tecnica dell'impianto, così come definita dagli articoli 3.1 e 6.2 del decreto ministeriale 2 gennaio 1985, n.23 (stabilita in 30 anni per tali tipi di installazione), è scaduta alla fine della stagione invernale 1995-1996, dopo oltre trentuno anni di apertura al pubblico esercizio.

Il sopracitato decreto ministeriale n. 23/1985, che regola gli adeguamenti tecnici, le revisioni periodiche e la vita tecnica degli impianti funiviari in servizio pubblico, non consente a questa Amministrazione, peraltro competente ai soli fini della sicurezza ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n.753/1980, la possibilità di accordare proroghe alla scadenza della vita tecnica degli impianti di cui trattasi.

Si fa, infine, presente che questa Amministrazione, sull'argomento, ha già fornito risposta all'Assessore ai trasporti della regione Piemonte e alla società esercente l'impianto con nota del 18 settembre 1996.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ZACCHERA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premezzo che:

la località sciistica piana di Vigizzo è situata nell'omonima Valle nella provincia del Verbano Cusio Ossola (Piemonte);

la località è servita da una ovia e da alcune sciovie in corso di ammodernamento, come da iniziative già in atto da alcuni anni, e ritardate da vincoli finanziari e ambientalistici;

nella gestione degli impianti è essenziale il funzionamento della sciovia « Cima 1 », necessaria per raggiungere le altre strutture;

è in scadenza il periodo di gestione trentennale degli impianti dopo il quale occorre procedere alla loro sostituzione;

il ministero dei trasporti, ufficio USTIF di Torino, ha comunicato che si deve procedere alla chiusura della sciovia, indipendentemente dalle sue condizioni di efficienza, per avvenuta scadenza della gestione;

peraltro nel trentennio vi sono state stagioni di scarso innevamento per cui, conseguentemente, l'impianto non è stato utilizzato per niente o scarsamente: quindi non si può certo dire che vi sia stato un uso trentennale della struttura;

la chiusura della sciovia Cima 1 comporterebbe di fatto un danno economico gravissimo a tutta la rete degli impianti, con ricadute di carattere occupazionale, economico e turistico per tutta la zona dell'Ossola;

unitamente i comuni della valle, la comunità montana, l'assessorato regionale ai trasporti della regione Piemonte sono congiuntamente intervenuti sul ministero, ufficio USTIF di Torino, per ottenere una stagione di proroga all'utilizzo dell'impianto, tenuto conto che nel 1997 saranno iniziati i lavori di completa ristrutturazione della località —:

se non ritenga opportuno dare istruzioni alla propria struttura periferica affinché, dopo attento esame delle effettive condizioni di manutenzione ed usura dell'impianto, e fatte salve eventuali misure di cautela, precauzioni o limiti di esercizio, sia consentito l'utilizzo per la stagione invernale 1996-1997 della sciovia Cima 1 nella piana di Vigizzo. (4-03518)

RISPOSTA. — *L'impianto scioviario Cima 1, aperto al pubblico esercizio nel dicembre del 1964, ha già goduto, a causa del mancato innevamento durante le stagioni invernali degli anni 1988 e 1989, della proroga*

della scadenza della vita tecnica ai sensi delle norme regolamentari di cui al decreto ministeriale 13 novembre 1990.

A seguito di tale proroga la vita tecnica dell'impianto, così come definita dagli articoli 3.1 e 6.2 del decreto ministeriale 2 gennaio 1985, n.23 (stabilita in 30 anni per tali tipi di installazione), è scaduta alla fine della stagione invernale 1995-1996, dopo oltre trentuno anni di apertura al pubblico esercizio.

Il sopracitato decreto ministeriale n. 23/1985, che regola gli adeguamenti tecnici, le revisioni periodiche e la vita tecnica degli impianti funiviari in servizio pubblico, non consente a questa Amministrazione, peraltro competente ai soli fini della sicurezza ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980, la possibilità di accordare proroghe alla scadenza della vita tecnica degli impianti di cui trattasi.

Si fa, infine, presente che l'Amministrazione, sull'argomento, ha già fornito risposta all'Assessore ai trasporti della regione Piemonte e alla società esercente l'impianto con nota del 18 settembre 1996.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

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

con circolare ministeriale del 1993 (prot. 2915/4310 6) — D.C. IV, n. A086, il Ministero ha chiarito l'iter burocratico per procedere, tra l'altro, al rinnovo della carta di circolazione degli autoveicoli ed alla loro reimmatricolazione;

è spesso dichiarata la necessità di una semplificazione burocratica a tutti i livelli, al fine sia di agevolare i cittadini sia di

risparmiare sulla conduzione delle strutture a tutti i livelli;

nella circolare premessa si impone che, anche in caso di smarrimento, si debba procedere alla rappresentazione di tutta la documentazione necessaria alla reimmatricolazione degli autoveicoli e motocicli;

ciò appare illogico in quanto tutti i dati — in caso di reimmatricolazione — sono già in possesso dell'Amministrazione —:

se non intenda impartire nuove indicazioni agli uffici, al fine di una semplificazione generalizzata di queste procedure (per esempio, la semplice applicazione della dicitura « duplicato » alle eventuali reiterate carte di circolazione);

se, più in generale, abbia avviato concrete iniziative al fine di un diverso rapporto con i cittadini, meno oneroso sia in termini burocratici che di tempi, tenuto anche conto dell'enorme sviluppo dell'informatica, che permette infiniti vantaggi di archiviazione e controllo. (4-03879)

RISPOSTA. — In materia di reimmatricolazione dei veicoli in caso di smarrimento o sottrazione delle carte di circolazione, la circolare n. 2915/4310 (6) del 16 settembre 1993, non prevede l'obbligo di riprodurre tutta la documentazione necessaria alla reimmatricolazione dei veicoli; gli interessati oltre, ovviamente, ai prescritti versamenti ed all'autocertificazione dei propri dati anagrafici, debbono semplicemente produrre « ex novo », la ricevuta di denuncia dell'avvenuto furto o smarrimento, trattandosi di un dato di cui l'Amministrazione M.C.T.C. non dispone.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.